



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR24/3/2	
Fecha	2 de abril de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

AGIA ZONI II

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El buque tanque para productos petrolíferos <i>Agia Zoni II</i> (arqueo bruto de 1 597, construido en 1972), cargado con aproximadamente 2 194 toneladas métricas (tm) de fueloil pesado y 370 tm de gasoil para usos marinos^{<1>}, se hundió el 10 de septiembre de 2017 mientras permanecía fondeado cerca de la isla de Salamina y el sector norte de la zona de fondeo designada de El Pireo, en el golfo Sarónico (Grecia). Se cree que en el hundimiento o poco después se derramaron unas 500 toneladas de hidrocarburos, que contaminaron de 20 a 25 km de litoral en las proximidades de Atenas y El Pireo, y de 3 a 4 km de la costa de la isla de Salamina. Las operaciones de limpieza dieron inicio muy poco después del siniestro y concluyeron a finales de 2017.</p> <p>En noviembre de 2017 los restos del naufragio del <i>Agia Zoni II</i> se sacaron del fondo del mar y se remolcaron hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron embargados por orden del fiscal a la espera de su investigación de la causa del siniestro. Al 2 de abril de 2024, permanecen en el astillero del salvador.</p> <p><u>Proceso de evaluación de las reclamaciones contra el fondo de limitación</u></p> <p>El administrador del fondo de limitación finalizó el proceso de evaluación de las reclamaciones presentadas al tribunal de limitación (por un total de EUR 94,4 millones) con la publicación de sus evaluaciones provisionales, que arrojan un total de EUR 45,45 millones. Varias partes (incluidos los tres contratistas de limpieza principales) apelaron las evaluaciones del administrador del fondo de limitación con el fin de aspirar a una compensación más alta, pero el Fondo de 1992 también apeló y solicitó que se la redujera. En septiembre de 2020 el Fondo de 1992 presentó reclamaciones adicionales contra el fondo de limitación con respecto a las reclamaciones que había pagado pero que no habían sido subrogadas debido al corto plazo (seis meses) designado de conformidad con la legislación griega para la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación, que expiró en mayo de 2018.</p> <p>En octubre de 2020 el administrador rechazó las reclamaciones debido a que habían caducado. Como resultado, el Fondo de 1992 interpuso un recurso para que se emitiera un fallo que resolviera la aparente contradicción entre el plazo asignado en virtud del</p>

<1>

El buque transportaba también unas 15 tm de combustible de gasoil para usos marinos, 300 litros de lubricantes y de 200 a 300 litros de productos químicos.

decreto presidencial 666/1982 para la presentación de reclamaciones al fondo de limitación y el periodo de caducidad permitido por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). Se desestimaron todas las apelaciones contra la decisión del administrador y se presentaron recursos ante el Tribunal de Apelaciones, los cuales se verán en una audiencia en septiembre de 2024.

Evaluación de las reclamaciones

El proceso de evaluación de las 424 reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992 ha continuado. Se han aprobado 418 reclamaciones y se han pagado indemnizaciones correspondientes a 192 por un total de EUR 16,88 millones.

Procedimientos judiciales contra el Fondo de 1992

Se han presentado reclamaciones contra el Fondo de 1992 por parte de los contratistas de limpieza, los representantes de 78 pescadores, el Estado griego y otros 49 demandantes de los sectores del turismo, la pesca y la limpieza.

Investigación de la causa del siniestro

Los resultados de las dos investigaciones realizadas de la causa del siniestro han arrojado conclusiones diferentes, pues uno determinó que el *Agia Zoni II* se hundió después de una explosión intencional y el otro que se hundió después de que se abrieron intencionalmente las válvulas del agua de lastre de mar.

En 2021 la Marina Mercante griega^{<2>} instituyó un tribunal disciplinario para investigar a los miembros de la tripulación mencionados en el informe del ASNA que se encontraban a bordo del *Agia Zoni II* cuando se hundió y al representante de alto nivel del salvador. Si bien el tribunal disciplinario examinó las razones del hundimiento del buque, no pasó revista a las críticas formuladas en el informe del ASNA contra el salvador por adoptar tardíamente medidas contra la contaminación.

Novedades:

En junio de 2022 el Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo dictó un fallo (1891/2022) en relación con las apelaciones interpuestas contra las evaluaciones del administrador del fondo de limitación. El tribunal desestimó todas las apelaciones de todas las partes y en general confirmó las evaluaciones del administrador. Varios reclamantes, entre ellos el Fondo de 1992, apelaron el fallo y se fijó una audiencia para febrero de 2024, pero posteriormente se pospuso hasta septiembre de 2024.

Recientemente, se compartieron detalles de una decisión del consejo judicial con los abogados del Fondo de 1992, los cuales se resumen en el punto 6, párrafo 6.3 de este documento. En lo relativo a la investigación, se ha programado una fecha de juicio para el 24 de octubre de 2024. Al 2 de abril de 2024, se está a la espera de más información al respecto.

Documentos conexos:

El [informe en línea del siniestro del *Agia Zoni II*](#) se puede consultar en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

Medidas que se han de adoptar:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Agia Zoni II</i>
Fecha del siniestro	10.09.2017
Lugar del siniestro	Golfo Sarónico (Grecia)
Causa del siniestro	Hundimiento intencional en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	Indeterminada, pero se calcula en alrededor de 500 toneladas ^{<3>}
Zona afectada	De 3 a 4 km de la costa de la isla de Salamina y de 20 a 25 km de la costa al sur del puerto de El Pireo y Atenas, en el golfo Sarónico (Grecia)
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited ^{<4>}
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (EUR 5,53 millones) ^{<5>}
STOPIA/TOPIA aplicable	No se aplica
Límite del CRC y del Fondo	203 millones de DEG (EUR 244,78 millones) ^{<6>}
Procedimientos judiciales	<p>El asegurador inició el procedimiento de limitación. El administrador del fondo de limitación dio a conocer la evaluación provisional de las reclamaciones que le han sido presentadas. Ocho reclamantes apelaron la evaluación. En junio de 2022 el Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo desestimó todas las apelaciones. El Fondo de 1992 apeló seguidamente, y se espera una sentencia.</p> <p>El Fondo de 1992 ha sido notificado de los procedimientos judiciales entablados por los tres contratistas principales de limpieza, de una reclamación presentada por 78 pescadores, de la reclamación presentada por el Estado griego y de la presentación de otras 49 reclamaciones procedentes de los sectores del turismo, pesca y limpieza.</p>

2 Antecedentes

- 2.1 El buque tanque para productos petrolíferos *Agia Zoni II* (arqueo bruto de 1 597, construido en 1972), cargado con aproximadamente 2 194 toneladas métricas (tm) de fueloil pesado y 370 tm de gasoil para usos marinos, se hundió a las 02:00 horas del 10 de septiembre de 2017 en buenas condiciones meteorológicas mientras permanecía fondeado cerca de la isla de Salamina y el sector norte de la zona de fondeo designada de El Pireo, en el golfo Sarónico (Grecia). Se cree que en el hundimiento o poco después se derramaron unas 500 toneladas de hidrocarburos, que contaminaron de 20 a 25 km de litoral en las proximidades de Atenas y El Pireo y de 3 a 4 km de la costa de la isla de Salamina. Las operaciones de limpieza dieron inicio muy poco después del siniestro y concluyeron a finales de 2017.
- 2.2 En noviembre de 2017 los restos del naufragio del *Agia Zoni II* se sacaron del fondo del mar y se remolcaron hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron embargados por

^{<3>} De los restos del naufragio del *Agia Zoni II* se extrajeron unas 2 200 tm. de una mezcla de fueloil y agua oleosa.

^{<4>} Lodestar Marine Limited vendió su negocio de seguros a prima fija a Thomas Miller Speciality, una importante aseguradora de ámbito mundial.

^{<5>} Sobre la base de la cuantía del fondo de limitación fijada en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo en octubre de 2017.

^{<6>} Sobre la base del tipo de cambio vigente cuando el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó el pago, el 2 de noviembre de 2017, de 1 DEG = EUR 1,2058.

orden del fiscal a la espera de su investigación de la causa del siniestro. En junio de 2018 los restos del naufragio entraron en dique seco y se tomaron muestras de la plancha del casco. Posteriormente se pusieron a flote y, al 2 de abril de 2024, se encontraban en el astillero del salvador, donde son objeto de una disputa entre el salvador y el propietario del buque acerca de las condiciones en que debería encontrarse en el momento de su devolución.

2.3 En el [informe en línea sobre el siniestro del *Agia Zoni II*](#) se facilita información más detallada.

3 Aplicabilidad de los Convenios

3.1 Detalles del seguro

3.1.1 El seguro del *Agia Zoni II* con Lodestar Marine Limited, un asegurador a prima fija que no formaba parte del International Group of P&I Associations (International Group), cubría riesgos de contaminación por hidrocarburos y la remoción de restos de naufragio, pero el casco no estaba asegurado. La póliza de seguro entre el propietario del buque y el asegurador tiene un límite de responsabilidad de EUR 5 millones. Sin embargo, el asegurador indicó que haría honor a la tarjeta azul que expidió, que tiene un límite de 4,51 millones de DEG (EUR 5,53 millones). El asegurador estableció un fondo de limitación por EUR 5,59 millones mediante la presentación de una garantía bancaria en los tribunales.

4 Reclamaciones de indemnización

4.1 El Fondo de 1992 ha recibido 424 reclamaciones por un total de EUR 100,21 millones y una reclamación por daños materiales por USD 175 000. Ha aprobado 418 reclamaciones y ha pagado aproximadamente EUR 16,88 millones en indemnizaciones. Se han hecho otras ofertas de indemnización y de pagos anticipados a una serie de reclamantes y se está a la espera de sus respuestas. En el cuadro que figura a continuación se proporcionan más detalles acerca de las reclamaciones recibidas y los pagos efectuados por el Fondo de 1992:

Reclamaciones presentadas al Fondo de 1992 al 2 de abril de 2024						
Tipo de reclamación	Presentadas		Aprobadas		Pagadas por el Fondo de 1992	
	Número	Cuantía (EUR)	Número	Cuantía (EUR)	Número	Cuantía (EUR)
Limpieza	34	83,54 millones	30	16,26 millones	25	16,011 millones*
Vigilancia del medio ambiente	6	123 050	5	95 963	4	95 963
Pesca	195	7,13 millones	195	39 614	44	39 614
Daños materiales	120	1,02 millones	119	200 819	86	200 818
Turismo	66	8,31 millones	66	755 359	33	534 633
Otros	2	94 000	2	0	0	0
Daños materiales (USD)	1	175 000	1	0	0	0
Total	424	100,21 millones + USD 175 000	418	17,35 millones	192	16,882 millones

* Se han hecho varios pagos anticipados y otras ofertas de pagos anticipados a la espera de una evaluación completa de las reclamaciones.

4.2 Reclamaciones presentadas por los contratistas de limpieza, incluidos gastos por la remoción de los restos del naufragio

4.2.1 En el documento [IOPC/OCT19/3/11](#) se facilitan más detalles acerca de las 34 reclamaciones, por un monto de EUR 83,54 millones, presentadas al fondo de limitación y al Fondo de 1992 por los contratistas de limpieza y otras compañías. El Estado griego enmendó su reclamación sobre los costes de la eliminación de desechos líquidos en virtud de una reciente decisión del ministro de Transporte Marítimo y Política Insular. La reclamación enmendada se pagó en febrero de 2024.

4.2.2 Las reclamaciones se refieren a 1) la extracción de hidrocarburos de los restos del naufragio; 2) la limpieza de costas; 3) los preparativos para la remoción y la labor de remoción de los restos del naufragio; 4) la limpieza posterior de los restos del naufragio para poder llevar a cabo la investigación del fiscal; y 5) el cuidado de los restos del naufragio después de la limpieza. El conjunto de las reclamaciones abarca el periodo transcurrido entre el 10 de septiembre de 2017, fecha del hundimiento, y el 30 de junio de 2018.

4.3 Procedimientos de limitación

4.3.1 El Fondo de 1992 colaboró estrechamente y se reunió en muchas ocasiones con el administrador del fondo de limitación para tratar las cuestiones de la aplicabilidad de conformidad con los Convenios en relación con las reclamaciones que fueron presentadas tanto al fondo de limitación como a la oficina de presentación de reclamaciones del Fondo de 1992. En términos generales, hubo una estrecha correlación entre las evaluaciones del administrador del fondo de limitación y las de los expertos del Fondo de 1992.

4.3.2 Al 5 de mayo de 2018 (fecha límite para la presentación de las reclamaciones contra el fondo de limitación) el administrador había recibido 84 reclamaciones por un total de EUR 94,4 millones. El Fondo de 1992 presentó al fondo de limitación su reclamación subrogada relativa a las reclamaciones que había pagado al 5 de mayo de 2018. El administrador del fondo de limitación finalizó el proceso de evaluación de las reclamaciones con la publicación de sus evaluaciones provisionales^{<7>} en septiembre de 2019. La ley griega permite a quienes presenten reclamaciones al fondo de limitación apelar contra la lista de las reclamaciones aceptadas en el término de 30 días a partir de la publicación de las evaluaciones provisionales. Ocho partes (incluido el Fondo de 1992) apelaron las evaluaciones.

4.3.3 En septiembre de 2020 los abogados del Fondo de 1992 entablaron reclamaciones adicionales por la suma de EUR 798 000 contra el fondo de limitación en relación con las reclamaciones subrogadas que el Fondo de 1992 había pagado desde el 5 de mayo de 2018 (en la fecha fijada con arreglo a la legislación griega para la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación) o que no habían sido reconocidas por el administrador del fondo de limitación desde la publicación de su evaluación en septiembre de 2019. En octubre de 2020 se rechazaron las reclamaciones debido a que habían caducado. El Fondo de 1992 interpuso un recurso y presentó más alegatos complementarios en relación con las reclamaciones subrogadas que había pagado.

4.3.4 En junio de 2022 el Tribunal Pluripersonal de Primera Instancia de El Pireo dictó un fallo (1891/2022) acerca de las apelaciones contra las evaluaciones del administrador, que en general ratificó las sumas aceptadas por el administrador y rechazó otras reclamaciones, entre ellas las del Fondo de 1992 por las reclamaciones subrogadas que había pagado. Para obtener más información sobre la sentencia, véase el documento [IOPC/NOV23/3/9](#).

4.3.5 A finales de 2022, el Fondo de 1992 apeló el fallo 1891/2022 en relación con dos cuestiones legales, a saber: 1) si el Fondo de 1992 tenía el derecho de apelación contra la lista de reclamaciones del

<7> Por la suma de EUR 45,45 millones.

administrador del fondo de limitación; y 2) cuál era la importancia de la prescripción del plazo estipulado en el artículo VIII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) en los casos en que se había establecido el fondo de limitación. El tribunal fijó una audiencia para febrero de 2024, que era la primera fecha disponible, pero esta se aplazó hasta septiembre de 2024.

5 Procedimientos civiles

5.1 Se han presentado ante los tribunales griegos las siguientes reclamaciones contra el Fondo de 1992:

Reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992 en los tribunales griegos		
Tipo de reclamación	Número de reclamaciones en el tribunal	Cuantía de la reclamación (EUR)
Limpieza	7	73,33 millones
Vigilancia del medio ambiente	2	27 086
Pesca	36	3,35 millones
Daños materiales	3	54 373
Turismo	6	4,3 millones
Total	54*	81,06 millones

* Algunas reclamaciones se han presentado en nombre de varios reclamantes.

5.2 Para obtener más información sobre las reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992 en los tribunales griegos, véase el documento [IOPC/NOV23/3/9](#).

5.3 Las audiencias para oír todas las demandas judiciales contra el Fondo de 1992 se han aplazado hasta que se emita un fallo inapelable contra el fondo de limitación.

6 Investigación de la causa del siniestro

6.1 En el documento [IOPC/OCT19/3/11](#) se informa detalladamente de las investigaciones de la causa del hundimiento y de las investigaciones y conclusiones de la Universidad Nacional Técnica de Atenas y el Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) para el fiscal.

6.2 En junio de 2021 el abogado griego del Fondo de 1992 recibió una citación para comparecer ante el quinto juez de instrucción de El Pireo con el fin de prestar declaración como testigo en relación con la investigación penal relativa al *Agia Zoni II* por los delitos de a) naufragio deliberado; y b) contaminación deliberada. El abogado respondió a diversas preguntas, en particular acerca del procedimiento aplicado para el pago de indemnización de las reclamaciones, especialmente en relación con las reclamaciones de los contratistas de limpieza.

6.3 Decisión del consejo judicial

6.3.1 En marzo de 2024, el fiscal del distrito permitió a los abogados griegos del Fondo de 1992 obtener copias del expediente penal del siniestro, que incluye una decisión de los jueces penales que forman parte del consejo. Dicha decisión se detalla a continuación:

Estudios/investigaciones

- 6.3.2 Todos los expertos designados por las autoridades coinciden en que el buque se hundió intencionalmente, pero solo la Universidad Nacional Técnica de Atenas atribuye las pérdidas al uso de explosivos colocados en el casco. Todos los demás expertos están de acuerdo en que las pérdidas fueron provocadas por haber abierto, desde el interior del barco, las válvulas de agua de lastre de los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4, y por haber dejado abierto el portillo de la cámara de máquinas, lo que permitió que ingresara más agua de mar en la cámara cuando el buque alcanzó el calado crítico.
- 6.3.3 Todos los expertos están de acuerdo en que los hidrocarburos se derramaron desde el buque a través de las coberturas de la bodega de carga y de las escotillas de inspección de carga, que habían sido desenroscadas desde el interior del barco por los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo (las autoridades aduaneras habían cerrado y sellado las coberturas de la bodega tras una carga el 9 de septiembre de 2017).

Evaluación penal/imputación

- 6.3.4 La investigación penal comenzó el 15 de septiembre de 2017 y se completó el 9 de marzo de 2022. El departamento penal del tribunal de El Pireo tramitó 21 denuncias penales independientes. Todos los certificados del buque estaban al día y no había indicios de ninguna responsabilidad penal de los oficiales de la guardia costera griega que habían inspeccionado el barco y emitido los certificados de navegabilidad.
- 6.3.5 La siguiente es la lista de partes examinadas en busca de indicios de participación delictiva:
1. el capataz de la cámara de máquinas;
 2. el marinero de primera;
 3. el capitán;
 4. el representante de la compañía propietaria del buque;
 5. el representante de la primera empresa de limpieza;
 6. el jefe de máquinas;
 7. el gerente general de la compañía propietaria del buque;
 8. la persona designada en tierra de la compañía propietaria del buque; y
 9. el representante de la segunda empresa de limpieza (la cual comenzó a operar en un principio, pero luego se reemplazó por otra).
- 6.3.6 Los jueces penales concluyeron que las cuatro partes enumeradas en los elementos 6 a 9 de la lista anterior no mostraban indicios de responsabilidad penal, pero que sí había fuertes indicios en relación con las otras cinco partes (1 al 5 en la lista anterior) por los siguientes motivos:
- a. En la opinión de todos los expertos, el buque se había hundido de manera intencional para provocar contaminación.
 - b. Según todos los expertos (excepto la Universidad Nacional Técnica de Atenas), el hundimiento fue causado por haber abierto, desde el interior del barco, las válvulas de agua de lastre de los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4, y por haber dejado abierto el portillo de la cámara de máquinas, lo cual solo pudo haber sido obra de los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo, ya que no hubo indicios de que ningún tercero hubiera abordado el buque y salido de él en secreto.
 - c. A pesar de la escora progresiva a estribor del barco, los dos miembros de la tripulación no tomaron ninguna medida ni notificaron a nadie al respecto.
 - d. Si bien se estima que el hundimiento comenzó alrededor de las 01:25 horas con una escora gradual a estribor, la guardia costera griega fue notificada por primera vez a las 02:10 horas por otro buque

cercano, ya que no recibió ninguna llamada de los dos miembros de la tripulación que estaban a bordo, como tampoco del capitán ni de la compañía propietaria del buque.

- e. A pesar de que la segunda empresa de limpieza se había puesto en contacto previamente con la empresa propietaria del barco y su buque de lucha contra la contaminación ya había comenzado a operar en la zona, los propietarios del *Agia Zoni II* adjudicaron el contrato de salvamento y lucha contra la contaminación a las 06:30 horas, de forma tardía, a la primera empresa de limpieza, que no tenía experiencia alguna en ese ámbito de trabajo.
- f. La primera empresa logró cerrar y sellar las 11 coberturas de los tanques de carga 53 horas después del hundimiento, lo cual se considera un plazo muy largo.

6.3.7 En vista de lo anterior, se acusa a los dos miembros de la tripulación que permanecían a bordo de lo siguiente:

1. Contaminar el mar de manera intencional y maliciosa, lo que podía dañar y efectivamente dañó el medio ambiente y la propiedad de terceros, mediante el desenrosque de las coberturas de los tanques de carga, a través de las cuales se derramaron hidrocarburos al mar debido a la escora a estribor del buque, causada intencionalmente al permitir que ingresara agua de lastre en los tanques de lastre de estribor inferiores 2, 3 y 4;
2. hundir el barco de manera intencional mediante la apertura ilegal de las válvulas de estribor de los tanques de lastre inferiores 2, 3 y 4, y mediante la apertura del portillo de la cámara de máquinas, lo que puso en peligro la vida humana, y
3. descargar materiales contaminantes de manera intencional en el mar.

6.3.8 Se acusa al capitán, al representante de la compañía propietaria del buque y al representante de la primera empresa de limpieza de ser instigadores de todas las anteriores acciones penales con el objetivo de provocar una contaminación exhaustiva del mar para beneficiarse de la remuneración obtenida por los trabajos de lucha contra la contaminación.

6.3.9 Cabe señalar que la decisión de los jueces penales que llevan a juicio a las cinco partes mencionadas anteriormente incluye los siguientes comentarios negativos sobre la primera empresa de limpieza:

- La calidad y la velocidad de los servicios de lucha contra la contaminación ofrecidos se consideran insuficientes, ya que la empresa no contaba con experiencia ni conocimientos sobre el tema.
- El personal de la empresa no cooperó con las autoridades sino que, por el contrario, intentó impedir el acceso de los representantes de las autoridades griegas a los restos del naufragio.

6.3.10 Se ha fijado el 24 de octubre de 2024 como fecha en que se llevará a cabo un juicio completo con las cinco partes acusadas que se enfrentan a los cargos enumerados más arriba. Se prevé que el juicio dure entre 4 y 6 días y que al final se emita una sentencia. Al 27 de marzo de 2024, se está a la espera de más información al respecto.

6.4 Efecto de los informes de investigación sobre el pago de indemnización del Fondo de 1992

6.4.1 El Fondo de 1992 ha recibido asesoramiento de sus abogados con respecto a si debería seguir evaluando y pagando las reclamaciones de indemnización presentadas por los representantes del salvador/la compañía contratista de limpieza mencionada específicamente en el informe del ASNA.

6.4.2 Para obtener más información sobre el asesoramiento del abogado griego del Fondo de 1992, véase el documento [IOPC/NOV23/3/9](#).

6.5 Tribunal disciplinario

6.5.1 A principios de 2021, la Marina Mercante griega entabló procedimientos disciplinarios contra los miembros de la tripulación que se encontraban a bordo del *Agia Zoni II* cuando se hundió y que habían

sido señalados en el informe de ASNA previamente publicado. El informe en particular atribuyó la pérdida del buque y la contaminación resultante a las acciones deliberadas (y negligentes) de:

- i) el propietario del buque;
- ii) los dos miembros de la tripulación a bordo en el momento del siniestro;
- iii) el gerente general de la compañía propietaria del buque;
- iv) la persona designada en tierra de la compañía propietaria del buque; y
- v) los representantes del contratista de limpieza/salvador.

6.5.2 El tribunal disciplinario dictaminó que el capitán era culpable debido a negligencia por la pérdida del buque dado que había permitido que toda la tripulación, excepto el capataz de cubierta y el marinero de primera, se trasladara a tierra (él incluido), decisión que limitó la capacidad de respuesta a la emergencia.

6.5.3 Los abogados del Fondo de 1992 señalan que el tribunal disciplinario solamente se ocupa de la sanción disciplinaria de los marineros y que no tiene jurisdicción sobre el contratista de limpieza/salvador. En concreto, el tribunal se ocupó de las razones del hundimiento del buque y no pasó revista a las críticas del informe del ASNA del contratista de limpieza/salvador por la adopción tardía de medidas contra la contaminación.

6.5.4 Los abogados del Fondo de 1992 concluyen que tanto el informe del ASNA como el de la Universidad Nacional Técnica de Atenas aceptan que el buque fue hundido, pero que discrepan en cuanto a las razones técnicas.

7 Consideraciones del Director

7.1 El Fondo de 1992 continúa ocupándose de las reclamaciones que se han presentado válidamente.

7.2 Las investigaciones sobre la causa del siniestro a cargo del fiscal aún siguen pendientes, y el Director informará de los resultados del juicio penal contra las personas acusadas por los jueces penales, previsto para octubre de 2024, a su debido tiempo.

7.3 El Fondo de 1992 ha interpuesto recursos de apelación con respecto a las cuestiones legales derivadas del fallo 1891/2022, que trata de las reclamaciones presentadas en el fondo de limitación, dado que el Fondo de 1992 debería poder recuperar las reclamaciones subrogadas que ha pagado a reclamantes en lugar de las reclamaciones que se están pagando con cargo al fondo de limitación.

7.4 El Director continuará haciendo un seguimiento de este siniestro e informando de las novedades que surjan al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su próxima sesión.

8 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que se facilita en este documento.
