



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT19/3/11
Fecha	4 de octubre de 2019
Original	Inglés
Asamblea del Fondo de 1992	92A24
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC73
Asamblea del Fondo Complementario	SA16

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

AGIA ZONI II

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:	Poner al corriente al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades surgidas en relación con 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 a las 02:00 horas del 10 de septiembre de 2017 en buenas condiciones meteorológicas mientras permanecía fondeado cerca de la isla de Salamina, ligeramente fuera del sector norte de la zona de fondeo designada de El Pireo, en el golfo Sarónico (Grecia).^{<2>} El buque se asentó en el fondo marino a una profundidad aproximada de 35 metros, con un espacio libre de unos 15 metros por encima del casco. No hubo víctimas.</p> <p>Se cree que en el hundimiento o poco después se derramaron unas 500 toneladas de hidrocarburos. Grandes manchas de hidrocarburos flotaron a la deriva en dirección este hacia el litoral continental en torno a El Pireo y Atenas, donde quedaron depositados, con la consiguiente contaminación de unos 20 a 25 km de litoral 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 con la contratación de a veces más de 400 personas, continuaron durante el otoño de 2017 y concluyeron a finales de ese año.</p> <p>Ya se han publicado los resultados de la investigación de la causa del siniestro realizada por orden del fiscal y los de la investigación de la Universidad Técnica de Atenas. Todavía se esperan los resultados de otras investigaciones, entre ellas la de la concesión de los contratos de limpieza a los correspondientes contratistas.</p> <p>En noviembre de 2017 se sacaron los restos del naufragio del <i>Agia Zoni II</i> 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. Posteriormente, el fiscal insistió en que los restos del naufragio se limpiaran antes de proceder con la investigación, labor que efectuaron dos contratistas de limpieza del 23 de marzo al 27 de abril de 2018.</p>

<1> El buque transportaba también aproximadamente 15 tm de combustible gasoil para usos marinos, 300 litros de lubricantes y de 200 a 300 litros de productos químicos.

<2> La Capitanía del Puerto Central de El Pireo certificó que la posición del naufragio era 37° 55,9' N y 023° 34,05' E, por tanto, fuera de la jurisdicción de Piraeus Port Authority S.A.

El 21 de junio de 2018 los restos del naufragio entraron en dique seco, donde, entre otras cosas, se tomaron muestras de la plancha del casco. El 25 de junio de 2018 se pusieron a flote y ahora se encuentran en el astillero del salvador, donde son objeto de una disputa entre el salvador y el propietario del buque acerca de las condiciones para su entrega.

Novedades:*Proceso de evaluación de las reclamaciones contra el fondo de limitación*

El administrador del fondo de limitación ha concluido 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. Todos los reclamantes que hayan presentado una reclamación contra el fondo de limitación podrán aceptar o apelar la evaluación provisional a más tardar al final de septiembre de 2019.

Evaluación de las reclamaciones

Continúa el proceso de evaluación de las 373 reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992. Se han aprobado 300 reclamaciones y se han pagado indemnizaciones por un total de EUR 11,27 millones. El Fondo de 1992 subrogó las reclamaciones que había pagado antes del 5 de mayo de 2018 contra el fondo de limitación antes de que venciera el plazo para la presentación de reclamaciones. Se espera terminar la evaluación de las reclamaciones por las operaciones de limpieza principal a más tardar en noviembre.

Investigación de la causa del siniestro

La Facultad de Arquitectura Naval e Ingeniería Marítima de la Universidad Técnica de Atenas publicó su informe acerca de la causa del siniestro, en el cual llegó a la conclusión de que el *Agia Zoni II* se hundió como resultado de una explosión que ocasionó la inundación de los tanques de lastre de estribor, lo que a su vez produjo una escora y asiento desfavorables; a ello siguió la inundación con agua de mar de la cámara de máquinas y con ella la pérdida de estabilidad y el hundimiento.

El tercer Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) a su vez realizó una investigación, por orden del fiscal, al cabo de la cual llegó a la conclusión de que el hundimiento del *Agia Zoni II* solo pudo deberse al lastrado de los tanques (al abrirse las válvulas de ingreso del lastre de agua de mar) y atribuyó el escape de hidrocarburos del buque a la apertura indebida de las juntas estancas o los colectores de los tanques de carga, lo cual solamente pudo haberse hecho a bordo del *Agia Zoni II*.

Procedimientos judiciales

En julio de 2019 el Fondo de 1992 fue notificado de un procedimiento judicial presentado en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por dos de los contratistas de limpieza en relación con el saldo de sus reclamaciones sin pagar, por las sumas de EUR 30,26 millones y EUR 24,74 millones, una vez deducidos los pagos anticipados efectuados hasta entonces.

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 en circunstancias que se están investigando
Cantidad de hidrocarburos derramados	Indeterminada, pero se calcula en alrededor de 500 toneladas
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, golfo Sarónico (Grecia)
Estado de abanderamiento del buque	Grecia
Arqueo bruto	1 597
Asegurador P&I	Lodestar Marine Limited
Límite del CRC	4,51 millones de DEG (EUR 5,41 millones) ^{<3>}
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Límite del CRC y del Fondo de 1992	203 millones de DEG (EUR 247,89 millones) ^{<4>}
Procedimientos judiciales	<p>Ha dado inicio el proceso de limitación presentado por el asegurador. El administrador del fondo de limitación ha dado a conocer la evaluación provisional de las reclamaciones que le han sido presentadas.</p> <p>En julio de 2019 el Fondo de 1992 fue notificado de un procedimiento judicial presentado por los abogados de los dos contratistas de las operaciones de limpieza principal, que han presentado reclamaciones por un monto de EUR 30,26 millones y EUR 24,74 millones.</p>

2 Antecedentes

Se puede encontrar más información sobre los antecedentes relativos a este siniestro en el [informe en línea del siniestro del Agia Zoni II](#).

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Grecia es Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992.
- 3.2 Puesto que el arqueo bruto del *Agia Zoni II* (1 597) es inferior a 5 000 unidades, la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones de DEG (EUR 5,41 millones). El buque estaba asegurado con Lodestar Marine Limited, un proveedor de seguros a prima fija con sede en el Reino Unido.
- 3.3 La cuantía total disponible para indemnización conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (EUR 247,89 millones). Dado que la cuantía total de los daños causados por el derrame probablemente sea superior a la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización a las víctimas del derrame.

^{<3>} Sobre la base de la cuantía del fondo de limitación fijada en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo en octubre de 2017.

^{<4>} Sobre la base del tipo de cambio vigente el 30 de junio de 2019, de 1 DEG = EUR 1,22115.

- 3.4 Grecia también es Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. La cuantía total disponible de conformidad con el Protocolo es de 750 millones de DEG, suma que incluye los montos pagaderos en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. Sin embargo, es muy poco probable que los daños causados por el derrame excedan del límite disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, por lo que no se prevé que este siniestro afecte al Fondo Complementario.

Detalles del seguro

- 3.5 El seguro del *Agia Zoni II* con Lodestar Marine Limited, 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 5,41 millones). Posteriormente estableció un fondo de limitación por EUR 5,41 millones mediante la presentación de una garantía bancaria en los tribunales.
- 3.6 La póliza de seguro, con un límite total de EUR 5 millones, es insuficiente, puesto que cubre todas las responsabilidades jurídicas, y no solo la responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos. Por tanto, se da una situación de infraseguro que será necesario plantearse.
- 3.7 El Fondo de 1992 solicitó al asegurador una copia de la póliza, pero no le fue provista. El asegurador manifestó que había ofrecido al propietario del buque un seguro adicional para aumentar su cobertura, pero que este indicó que se "autoaseguraría" para cubrir responsabilidades adicionales. Sin embargo, no parece que haya obtenido otra cobertura aparte de la provista por el asegurador.

La legislación griega – Remoción de restos de naufragios

- 3.8 De conformidad con la legislación griega,^{<5>} todo buque que navegue hacia o desde un puerto o terminal griego debe tener un seguro que cubra la responsabilidad ante el Estado de la remoción de restos de naufragios hasta los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, que ascienden a 1 millón de DEG (EUR 1,22 millones). Sin embargo, de acuerdo con la información facilitada, no parece que el propietario del buque haya obtenido este seguro de responsabilidad, como indicó que haría.
- 3.9 Según la legislación griega, el Estado tiene derecho a iniciar una acción judicial directa contra el asegurador a efectos de la remoción de restos de naufragios.
- 3.10 Además, el artículo 2 de la ley 2881/2001 enumera los criterios que el propietario de un buque ha de tener en cuenta para la remoción de restos de naufragios, a saber:
- 1) la imposición de una situación de "peligro para la navegación marítima en la zona de un puerto, de un canal o de una vía de navegación"; o
 - 2) la obstrucción de lugares de fondeo, amarre y atraque, del uso de muelles y de sus funciones; o
 - 3) la contaminación o riesgo de contaminación para el medio ambiente.
- 3.11 Se entiende que las autoridades griegas tuvieron en cuenta estos criterios cuando ordenaron al propietario del buque que removiera los restos del naufragio (véase el párrafo 4.11 para mayor información).

<5> Artículo 7 de la ley 2881/2001, que trata de la remoción de naufragios.

4 Reclamaciones de indemnización

- 4.1 El Fondo de 1992 ha recibido 373 reclamaciones por un total de EUR 94,64 millones y USD 175 000. Ha aprobado 300 reclamaciones y ha pagado aproximadamente EUR 11,27 millones en indemnizaciones. Con el fin de acelerar el pago de las indemnizaciones, el Fondo de 1992 y sus expertos continúan visitando reclamantes y estudiando las cuestiones que afectan a los mercados locales, a sus proveedores y a la economía de la región; asimismo, continúa evaluando las reclamaciones presentadas y recogiendo más información acerca del siniestro de un gran número de fuentes.
- 4.2 Se ha desarrollado una labor considerable de revisión de los recursos a nivel local y estatal, de contacto con las dependencias gubernamentales competentes y de examen de las pruebas estadísticas con el fin de calcular las pérdidas de los reclamantes, en particular pescadores, afectados por el siniestro. Además, se organizaron numerosas reuniones con expertos en cuestiones medioambientales para convenir las medidas que han de adoptarse y los criterios que se aplicarán para los estudios de vigilancia posteriores al derrame y para coordinar con el administrador del fondo de limitación el trámite de las reclamaciones presentadas conjuntamente al fondo de limitación y al Fondo de 1992.
- 4.3 En el cuadro que figura a continuación se suministran más detalles acerca de las reclamaciones recibidas y de los pagos efectuados por el Fondo de 1992:

Reclamaciones presentadas al Fondo de 1992						
Tipo de reclamación	Cuantías reclamadas		Cuantías aprobadas		Cuantías pagadas por el Fondo	
	Número	Cuantía (EUR)	Número	Cuantía (EUR)	Número	Cuantía (EUR)
Limpieza	27	82,1 millones	12	10,7 millones	11	10,7 millones**
Vigilancia del medio ambiente	5	100 303	5	95 963	4	95 963
Pesca (incluidos mayoristas)	165	6,27 millones	150	38 572	35	36 099
Daños materiales	117	907 930	90	61 639	60	51 627
Turismo	57	5,17 millones	41	384 928	22	380 627
Otros	2	94 000	2	0,00	0	0,00
Total	373***	94,64 millones*	300	11,28 millones	132	11,27 millones

* Una serie de reclamaciones relacionadas con la pesca, daños materiales y turismo incluyen reclamaciones inadmisibles por "daños morales".

** Se han pagado varios adelantos a la espera de una evaluación completa de las reclamaciones.

*** Se esperan más reclamaciones cuantiosas de un importante complejo turístico.

- 4.4 La oficina de presentación de reclamaciones del Fondo de 1992 ha recibido consultas de más de 120 posibles reclamantes de los sectores de la pesca y el turismo, aunque está por verse si pasarán a ser reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992.
- 4.5 El Fondo de 1992 ya ha hecho pagos anticipados a varios contratistas de limpieza que desembolsaron grandes sumas en operaciones de lucha contra el siniestro y ha hecho además pagos íntegros de indemnización a otros reclamantes que sufrieron daños materiales o de los sectores de la pesca y el turismo. Se recibieron muchas reclamaciones por "daños morales", que no son admisibles en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.

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

- 4.6 Los contratistas de limpieza han presentado 27 reclamaciones contra el fondo de limitación y el Fondo de 1992 por la suma de EUR 82,10 millones relacionadas con 1) la extracción de hidrocarburos del naufragio, 2) la limpieza de costas, 3) los preparativos para la remoción de los restos del naufragio y la remoción en sí, 4) la limpieza posterior de los restos del naufragio para efectuar la investigación del fiscal y 5) el cuidado de los restos del naufragio después de la limpieza. El conjunto de las reclamaciones cubre el periodo transcurrido entre el 10 de septiembre de 2017, fecha del hundimiento, y el 30 de junio de 2018.

Extracción de los hidrocarburos del naufragio

- 4.7 Durante todo el mes de septiembre de 2017 el salvador efectuó las operaciones de bombeo para la extracción de los hidrocarburos del naufragio. Se calcula que durante las operaciones de bombeo y de lavado de los conductos se trajeron del *Agia Zoni II* aproximadamente 2 220 tm de una mezcla de fueloil y agua.

Limpieza de las costas

- 4.8 **Aproximadamente 4 km del litoral de la isla de Salamina y de 20 a 25 km del litoral, densamente poblado, al sur del puerto de El Pireo y Atenas fueron contaminados, lo que incluyó la impregnación por hidrocarburos de unas 300 pequeñas embarcaciones de recreo atracadas en distintos puertos deportivos de las respectivas costas.** Los contratistas de limpieza emplearon unas 400 personas para realizar las operaciones, que continuaron en tierra y en el lugar del naufragio (para limpiar de residuos el fondo del mar). Estas se redujeron a actividades de vigilancia, una vez concluidas las operaciones de extracción de hidrocarburos en diciembre de 2017 y enero de 2018. A lo largo de enero y febrero continuaron las operaciones adicionales de sustitución de material de las playas.

- 4.9 Los expertos del Fondo de 1992 continúan evaluando las reclamaciones por las operaciones de limpieza de las costas, pero sus esfuerzos se han visto frustrados porque los contratistas por lo general han presentado reclamaciones por sumas totales, sin especificar con precisión dónde y cuándo se utilizaron el personal y el equipo en las operaciones de limpieza. Dado que hubo momentos en que se emplearon más de 400 personas en las operaciones de limpieza, es muy complicado determinar cuándo **una medida de respuesta estaba justificada**.

- 4.10 El proceso de evaluación de las reclamaciones se ha visto complicado aun más por el hecho de que los contratistas de limpieza a menudo realizaron operaciones en los mismos lugares, y porque a menudo no se definieron claramente las zonas de trabajo que correspondían a cada uno de ellos en cada lugar, lo cual plantea la posibilidad de que se hayan presentado reclamaciones duplicadas por las mismas operaciones. Esto ha prolongado muchísimo los intentos de los expertos del Fondo de 1992 por determinar qué debió haber sido una respuesta justificada al siniestro. Pero, pese a estas dificultades, se han propuesto concluir las evaluaciones de las reclamaciones por limpieza del litoral en noviembre de este año.

Preparativos para la remoción y labor de remoción de los restos del naufragio

- 4.11 El 29 de septiembre de 2017 la Autoridad Portuaria de El Pireo ordenó al propietario del buque que removiera los restos del naufragio en el término de 30 días (es decir, a más tardar el 29 de octubre). El 13 de octubre los salvadores informaron de que en el naufragio no quedaban bolsas de hidrocarburos en ninguno de los tanques de carga ni en los de dieseloil. El mismo día la Autoridad expidió una nueva orden a los salvadores para que procedieran a remover el naufragio "sin costo alguno para el Estado".
- 4.12 La orden expedida por la Autoridad se remitió a la legislación griega,^{<6>} señalando que la presencia de un naufragio en el mar representaba un factor gravoso para el medio marítimo que deformaba sus características y constituía una posible fuente de contaminación, dado que, incluso si se habían extraído los combustibles y lubricantes, existía la posibilidad de que, con el transcurso del tiempo y debido a condiciones meteorológicas, los restos que quedaban de estas sustancias escaparan gradualmente. También se indicaba que "la existencia de un naufragio constituía un riesgo para los usuarios de una zona marítima más amplia..." y que "en sus planes de limpieza de los restos del naufragio el salvador había indicado que era difícil determinar en ese momento la cantidad de hidrocarburos que quedaba en los tanques de carga...".
- 4.13 Los restos del naufragio se removieron el 29 de noviembre de 2017, pero, en el momento de levantarlos, nuevamente escaparon hidrocarburos del lugar del naufragio,^{<7>} que volvieron a contaminar partes del litoral continental en torno a El Pireo, lo que hizo necesario realizar nuevas operaciones de limpieza. Se entiende que debido a las dificultades de acceso el salvador no había perforado en caliente todos los tanques de combustible, por lo cual cabía suponer razonablemente que la totalidad del combustible y los lubricantes permanecían en el interior del naufragio.
- 4.14 El 30 de noviembre de 2017 los restos del naufragio puestos a flote fueron remolcados hasta el astillero del salvador en la isla de Salamina, donde quedaron amarrados a la espera de la inspección del fiscal. Como medida de precaución se tendió una barrera flotante alrededor del buque.

Limpieza de los restos del naufragio como preparativo para las investigaciones del fiscal

- 4.15 Despues de que los restos del naufragio se removieron y se remolcaron hasta el astillero del salvador, el buque fue embargado por el fiscal y se encargó al salvador que tomara posesión de él en nombre de las autoridades (embargadores). De acuerdo con las autoridades, una vez puesto a flote, el *Agia Zoni II* se debía remolcar de inmediato hasta un lugar seguro donde no representara un peligro para el medio ambiente o la navegación. Por tanto, fue remolcado hasta el astillero del salvador por orden de las autoridades y del fiscal, que lo embargó con el fin de investigar la causa del hundimiento.
- 4.16 Los contratistas de limpieza y el salvador han presentado reclamaciones contra el Fondo de 1992 por la limpieza de los restos del naufragio ordenada por el fiscal.

Cuidado de los restos del naufragio después de la limpieza

- 4.17 Los restos del naufragio permanecen en el astillero del salvador y se han convertido en objeto de disputa entre su propietario y el propio salvador. El propietario del buque alega que los restos del naufragio no reúnen las condiciones para su entrega convenidas por el salvador antes de sacarlos del fondo del mar. El salvador desmiente este hecho y afirma que sus obligaciones contractuales con el propietario del buque

<6> El informe introductorio de la ley 2881/2001 y las actas de la comisión permanente para la producción y comercio del Parlamento griego.

<7> Se observó que el tanque de lastre de agua núm. 2 (babor) tenía un escape de combustible. Los buzos/contratistas confirmaron que el resto de los tanques de lastre y espacios accesibles no contenían hidrocarburos.

terminaron el 30 de noviembre de 2017, fecha en que el *Agia Zoni II* fue transportado hasta un puerto seguro después de su puesta a flote.

- 4.18 El salvador ha presentado una reclamación contra el Fondo de 1992 que abarca el lapso transcurrido desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2018 y que cubre, entre otras cosas, la limpieza de los restos del naufragio (en marzo y abril de 2018) y el periodo posterior de "cuidado" y vigilancia del buque ya limpio en el astillero del salvador hasta finales de junio de 2018.

Vigilancia del medio ambiente

- 4.19 En junio de 2019 el Centro Helénico de Investigaciones Marinas publicó su informe,^{<8>} en el cual concluyó que los organismos marinos no se vieron afectados después de diciembre de 2017 y que no había pruebas de bioacumulación ni de presencia de residuos en la zona de 3 a 20 metros después de terminadas las operaciones de limpieza.

5 Proceso de limitación

- 5.1 El Fondo de 1992 ha colaborado estrechamente y se ha reunido 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.
- 5.2 El 5 de mayo de 2018 (fecha límite para la presentación de las reclamaciones contra el fondo de limitación) el administrador del fondo de limitación había recibido 84 reclamaciones por un total de EUR 94,4 millones. Se han presentado varias reclamaciones al fondo de limitación que no se han presentado al Fondo de 1992, y, a la inversa, algunos reclamantes han decidido gestionar sus reclamaciones solamente con el Fondo de 1992, en vez de presentarlas también contra el fondo de limitación. El Fondo de 1992 ha presentado sus reclamaciones subrogadas contra el fondo de limitación.
- 5.3 Poco después de la fecha límite en que debieron haberse presentado las reclamaciones contra el fondo de limitación, varios abogados que representaban a 68 nuevos reclamantes solicitaron permiso al tribunal para presentar reclamaciones tardíamente contra el fondo de limitación. El administrador del fondo de limitación las rechazó aduciendo que ya había concluido el proceso de verificación de las reclamaciones. El tribunal emitió su fallo a principios de julio, en el que desestimó las solicitudes, permitiendo de esta manera al administrador concluir el proceso de evaluación con la publicación de las evaluaciones provisionales,^{<9>} momento en que los reclamantes contra el fondo de limitación podrán aceptar o apelar la evaluación provisional. En el término de 30 días a partir de esa publicación, la ley griega permite a todos quienes presenten reclamaciones al fondo de limitación apelar contra las evaluaciones provisionales de las reclamaciones aceptadas.
- 5.4 El Fondo de 1992 toma nota de que, en términos generales, hay una correlación estrecha entre las evaluaciones del administrador del fondo de limitación y las de sus expertos.
- 5.5 En vista de la posibilidad de que varios reclamantes planteen apelaciones, los abogados del Fondo de 1992 han comenzado a preparar apelaciones del Fondo de 1992 contra una serie de reclamaciones que han sido aceptadas por el administrador del fondo de limitación.

<8> El título del estudio era *Study of the short and medium term environmental consequences of the sinking of the Agia Zoni II tanker on the marine ecosystem of the Saronikos Gulf* [Estudio sobre las consecuencias medioambientales a corto y medio plazo en el ecosistema marino del golfo Sarónico del hundimiento del buque Agia Zoni II].

<9> De un monto de EUR 45,45 millones.

- 5.6 Por tanto, se da la posibilidad de que el procedimiento judicial derivado de la presentación de reclamaciones contra el fondo de limitación lleve mucho tiempo, si bien muchos reclamantes que han presentado reclamaciones al Fondo de 1992 y al fondo de limitación recibirán su indemnización del Fondo de 1992.

6 **Procedimiento civil**

Procedimiento judicial iniciado por los contratistas de limpieza

- 6.1 En julio de 2019 el Fondo de 1992 fue notificado de un procedimiento judicial presentado en el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo por dos de los contratistas de limpieza en relación con el saldo de sus reclamaciones sin pagar, una vez deducidos los pagos anticipados efectuados hasta entonces. Un contratista reclama la suma de EUR 30,26 millones y el otro reclama diversos montos, que van desde EUR 24,74 hasta EUR 15,84 millones más USD 12,48 millones, menos el pago anticipado que ha recibido. Esto se debió a los diferentes tipos de cambio vigentes en las fechas de la conclusión de las operaciones de limpieza o al tipo de cambio vigente en el momento de la presentación inicial de la reclamación al Fondo de 1992.
- 6.2 Dado que las reclamaciones se han presentado en un tribunal, comenzarán a devengar intereses. La audiencia de las dos reclamaciones presentadas en el tribunal tendrá lugar en noviembre de 2019. Los abogados del Fondo de 1992 informan de que, en su opinión, las reclamaciones se presentaron prematuramente, ya que no tienen en cuenta las sumas que los reclamantes podrán recibir de la distribución del fondo de limitación, cuando tal distribución concluya.
- 6.3 Sin embargo, los abogados del Fondo de 1992 han informado de que el fondo de limitación solo podrá distribuirse una vez que todas las apelaciones derivadas de la evaluación provisional de su administrador sean definitivas, un proceso que podrá llevar varios años. Por consiguiente, hasta entonces el Tribunal de Primera Instancia de El Pireo no sabrá cuáles cuantías pagará el fondo de limitación ni cuáles pagará el Fondo de 1992.

7 **Investigación de la causa del siniestro**

- 7.1 Además de examinar las declaraciones de los testigos que formaban parte de la tripulación y la clasificación, el reconocimiento y las medidas para la entrada del buque en dique seco, el Fondo de 1992 ha continuado siguiendo las investigaciones de la causa del hundimiento realizadas por el fiscal y por el Centro Helénico de Investigación de Accidentes Marítimos (HBMCI, por sus siglas en inglés), entidad que funciona independientemente de las autoridades judiciales (véase el documento IOPC/APR18/3/7, párrafos 7.1 y 7.2).

Investigación del fiscal de las condiciones de los contratos de las operaciones de limpieza

- 7.2 En julio de 2018 se informó al Fondo de 1992 de que el fiscal estaba investigando las condiciones de la concesión a los contratistas de limpieza del acuerdo para la prestación de servicios de lucha contra la contaminación. Sin embargo, hasta la fecha no se han facilitado más detalles y el Fondo de 1992 y sus abogados están a la espera de las novedades que surjan a este respecto, de las que se informará oportunamente.

Investigación de la Universidad Técnica de Atenas

- 7.3 A finales de 2018 los medios de comunicación de Grecia publicaron amplios informes acerca de las conclusiones del informe técnico ordenado por el juez que investiga la causa del accidente. Los abogados del Fondo de 1992 obtuvieron una copia del informe (de 328 páginas), elaborado por la Facultad de Arquitectura Naval e Ingeniería Marítima de la Universidad Técnica de Atenas.
- 7.4 En el informe técnico se llega a la conclusión de que el *Agia Zoni II* se hundió por los efectos de una explosión que produjo una brecha a través de la cual se inundaron los tanques de lastre 3 y 4 de estribor, lo que dio

como resultado un ángulo de escora de 25,78 ° y un asiento apoyante de 1,308 metros. Seguidamente el agua de mar entró en el buque por un portillo abierto e inundó la cámara de máquinas, lo cual a su vez produjo la pérdida de estabilidad y el hundimiento.

Investigación del tercer Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) para el fiscal

- 7.5 Ya ha concluido la investigación realizada por el tercer Consejo de Investigación de Accidentes Marítimos (ASNA) para el fiscal. El Fondo de 1992 ha recibido una copia del correspondiente informe.
- 7.6 Para resumir, en el informe del ASNA se llega a la conclusión de que, de acuerdo con los certificados de navegabilidad reglamentarios que se le expedieron, antes de que ocurriera el siniestro se consideraba que el *Agia Zoni II* era apto para la navegación, pero que, dado que ya tenía 45 años y resultaba por tanto cada vez más difícil utilizarlo para el transporte de combustible, los propietarios encontraron en esto un incentivo para no renovar los certificados del buque. Además, el *Agia Zoni II* ya no estaba en condiciones de renovar sus certificados sin una inversión previa considerable.
- 7.7 En el informe también se señala que el *Agia Zoni II* disponía de suficiente francobordo para mantenerse a flote, incluso si algunos de los tanques de lastre vacíos se habían inundado. Para que se hundiera, era necesaria una entrada de agua constante en los tanques de lastre laterales de pantoche de estribor 2, 3 y 4, o 3 y 4. Se señala asimismo que el hundimiento solo pudo haber sido causado por un lastrado producto de la manipulación indebida (la apertura) desde el interior del buque de las juntas estancas o los colectores de los tanques de carga (que habían sido bien cerrados al zarpar después de cargar en la terminal petrolera).
- a) Dado que, i) después de la carga, el *Agia Zoni II* había cerrado los tanques de carga, que fueron precintados por las autoridades aduaneras, y ii) los tubos de aireación de los tanques se cerraron automáticamente mediante una "bola obturadora", el escape de hidrocarburos del buque al mar se atribuyó a la manipulación indebida (la apertura) de las juntas estancas o los colectores de los tanques de carga (que habían sido bien cerrados al zarpar después de cargar en la terminal petrolera), lo cual solo pudo haberse hecho a bordo del buque. Además, los hidrocarburos comenzaron a escapar al mar antes del hundimiento, puesto que los dos tripulantes que saltaron al agua antes de que el *Agia Zoni II* se hundiera se encontraron totalmente cubiertos de hidrocarburos;
- b) la operación de cierre hermético de los tanques de carga del naufragio duró 53 horas y la extracción por bombeo de los hidrocarburos llevó 19 días. La duración de ambas operaciones se juzgó excesiva y el retraso consiguiente causó una contaminación considerable;
- c) el accidente y la contaminación causada fueron resultado de la respuesta muy tardía y lenta del salvador, por lo cual el coste de las medidas de lucha contra la contaminación fue muy elevado.
- 7.8 ASNA decidió unánimemente que el accidente se debió a la actuación premeditada y negligente de las siguientes personas:
- el propietario del buque;
 - el gerente general de la compañía propietaria;
 - la persona designada en tierra de la compañía propietaria;
 - los dos tripulantes a bordo en el momento del siniestro; y
 - los representantes de los salvadores y una de las compañías contratistas de limpieza.
- 7.9 ASNA finaliza su informe señalando que "ninguna de las personas mencionadas trató de salvar el buque; al contrario, se diría que la intención era dejar que se hundiera desprotegido y sin intervención externa. Esto demuestra que era un objetivo planeado cuyo desarrollo no debía interrumpirse". En el informe también se afirma que "el provecho que se procura en este caso es claramente servir los intereses económicos de las compañías designadas por el propietario del buque para encargarse de las operaciones de prevención y de eliminación de la contaminación".

Informes de los medios de comunicación

- 7.10 Habida cuenta del efecto del siniestro en las costas de El Pireo, la prensa griega ha informado ampliamente acerca de las conclusiones de las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades. En varios informes de la prensa se ha informado de las conclusiones de la investigación realizada por ASNA, según las cuales el hundimiento del *Agia Zoni II* fue el resultado de un acto de sabotaje.

8 Consideraciones del Director

- 8.1 El Director toma nota de que, gracias a la asistencia de la oficina de tramitación de reclamaciones local y de los expertos del Fondo de 1992, se ha avanzado bastante en la tarea de evaluación de las 373 reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992, y de que la evaluación de las reclamaciones de los tres contratistas principales de limpieza por las operaciones de limpieza de los litorales concluirá en noviembre.

Vigilancia del medio ambiente

- 8.2 Al Director le complace observar que el Centro Helénico de Investigaciones Marinas concluyó en su informe que los organismos marinos no se vieron afectados después de diciembre de 2017 y que no había pruebas de bioacumulación ni de presencia de residuos^{<10>} después de terminadas las operaciones de limpieza.

Investigación de la causa del siniestro

- 8.3 El Director toma nota también de que si bien ya se conocen los resultados de las investigaciones realizadas por ASNA para el fiscal y por la Universidad Técnica de Atenas, se está a la espera todavía de los resultados de otras investigaciones, entre ellas la investigación sobre la concesión a los contratistas de los contratos de las operaciones de limpieza.

- 8.4 La investigación de la Universidad Técnica de Atenas llega a la conclusión de que el *Agia Zoni II* se hundió por los efectos de una explosión que produjo una brecha a través de la cual se inundaron los tanques de lastre de estribor. Seguidamente el agua de mar entró en el buque por un portillo abierto e inundó la cámara de máquinas, lo cual a su vez produjo la pérdida de estabilidad y el hundimiento. Sin embargo, en el informe de ASNA para el fiscal se concluye que el accidente se debió a "la actuación premeditada y negligente de varias personas, incluidos el propietario del buque, el gerente general, los tripulantes a bordo del buque en el momento del siniestro, la persona designada en tierra y los representantes del salvador".^{<11>}

- 8.5 Por lo que se refiere al informe de ASNA, de particular interés son las alegaciones formuladas contra el propietario del buque, la tripulación, los representantes de los salvadores y una de las compañías contratantes de la limpieza.

- 8.6 Sin embargo, el Director también toma nota de que el fiscal todavía no ha decidido qué peso atribuir a cada uno de los informes que se han presentado, o a los otros informes que todavía no se han recibido. No está claro cuánto tiempo más se tomará para llegar a una decisión acerca de la causa del siniestro, aunque los abogados del Fondo de 1992 han señalado que las decisiones se conocerán en breve.

Daños causados por la acción del propietario del buque

- 8.7 Si, una vez concluidas las investigaciones de las autoridades griegas, se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de un acto u omisión personales del propietario del buque, cometidos con la intención de causarlos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían, entonces el propietario del buque no podría limitar su responsabilidad. Los abogados del Fondo de 1992 consideran

<10> En la zona de 3 a 20 metros.

<11> Que es también un contratista de limpieza reclamante que ha presentado reclamaciones considerables contra el fondo de limitación y el Fondo de 1992.

que los activos del propietario del buque que se han identificado hasta la fecha no serían suficientes para pagar las reclamaciones presentadas.

- 8.8 Por otra parte, si se determina que el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad, el Fondo de 1992 tendría que entablar un recurso en su contra por todas las sumas de indemnización que pagó por este siniestro por encima de la cuantía límite de responsabilidad del asegurador depositada en los tribunales.

Daños causados por una tercera parte

- 8.9 En virtud del artículo 4.3) del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 no será exonerado respecto de las medidas preventivas, en la práctica, en aquellas circunstancias en que el Fondo de 1992 pueda demostrar que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona. Por eso el Fondo seguirá estando obligado a cubrir los costes de las medidas preventivas (es decir, los costes de limpieza).
- 8.10 Habida cuenta de que hay varias investigaciones que no han concluido todavía, es demasiado temprano para sacar conclusiones acerca de la causa del siniestro. El Director continuará siguiendo con atención las investigaciones e informará al Comité Ejecutivo en futuras sesiones.

Gastos de la remoción de los restos del naufragio

- 8.11 Por lo que se refiere a los gastos de la remoción de los restos del naufragio, debido a la presencia de una cantidad indeterminada de hidrocarburos en el buque y a la posibilidad de que escapasen incluso después de concluidas las operaciones de bombeo, cabría afirmar que la decisión de sacar el naufragio por razones medioambientales y con el fin de eliminar posibles riesgos de contaminación en el futuro era necesaria.^{<12>}
- 8.12 Además, los abogados del Fondo de 1992 han señalado que, de acuerdo con las leyes griegas, podría aducirse que fue necesario remover los restos del naufragio porque probablemente iban a convertirse en un peligro para la navegación debido a su emplazamiento en el límite de la zona de fondeo principal del puerto de El Pireo. Tampoco podría descartarse la posibilidad de que, incluso si el naufragio se hubiera dejado totalmente sellado, se produjera un nuevo escape de hidrocarburos debido a un choque de otro buque con el naufragio.
- 8.13 El Fondo de 1992 distribuirá proporcionalmente el coste de la remoción de los restos del naufragio para reflejar el hecho de que constitúan tanto una amenaza para el medio ambiente como un peligro para la navegación. Se ha pedido a sus expertos que evalúen las reclamaciones de conformidad.
- 8.14 El Director continuará prestando atención a este asunto e informará de las novedades que surjan al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su próxima sesión.

9 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 figura en este documento.

<12> Cuando se levantó el naufragio se observó que el tanque de lastre de agua N.º 2 tenía un escape de combustible.