



SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971/1992

ZEINAB

Nota del Director

Resumen:

El *Zeinab* se hundió frente a la costa de Dubai (Emiratos Árabes Unidos) el 14 de abril de 2001, con el resultado de la pérdida de unas 400 toneladas de hidrocarburos y la consiguiente contaminación de la costa. Los órganos rectores decidieron que tanto el Convenio de 1971 como el de 1992 se aplicaban al siniestro, y que se repartiesen a partes iguales las responsabilidades entre los Fondos de 1971 y de 1992. En relación con el Fondo de 1971, el siniestro está cubierto por el seguro, a reserva de una suma deducible de £220 325. La cantidad total abonada por concepto de indemnización por el Fondo de 1971 excede de la cuantía deducible.

El Director ha investigado con mayor detenimiento si los Fondos han de incoar acción de recurso contra el propietario del buque. Esta investigación indica que es poco probable que los Fondos recuperasen algo a consecuencia de una acción satisfactoria, y por tal razón el Director se pregunta si tendría sentido incoar tal acción. Con todo, los órganos rectores tal vez deseen estudiar si los Fondos han de incoar acción de recurso en los Emiratos Árabes Unidos a fin de demostrar su apoyo a los empeños por disuadir la explotación de buques deficientes.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir si los FIDAC deben incoar acción de recurso contra el propietario del buque.

1 El siniestro

- 1.1 El 14 de abril de 2001, la nave *Zeinab*, matriculada en Georgia y de la que se sospechaba que transportaba hidrocarburos de contrabando procedentes de Iraq, fue arrestada por las fuerzas de interceptación multinacionales. Se estaba escoltando la nave a una zona de retención en aguas internacionales cuando perdió estabilidad aproximadamente a 16 millas de la costa de Dubai (Emiratos Árabes Unidos, EAU) y se hundió a 25 metros de profundidad.
- 1.2 Se informó que la nave estaba transportando una carga de 1 500 toneladas de fueloil, de las cuales se calcula que unas 400 toneladas se derramaron en el momento del siniestro. Los hidrocarburos

se desplazaron hacia la costa cercana de Dubai y alcanzaron también el litoral de los Emiratos septentrionales de Sharjah y Ajman.

- 1.3 Unas 1 100 toneladas de carga permanecieron en los tanques intactos, carga que se extrajo con éxito de la nave hundida sin que se produjeran más derrames importantes de hidrocarburos.
- 1.4 Parece que el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.

2 Aplicabilidad de los Convenios y distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992

El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron en sus sesiones de junio de 2001 que, habida cuenta de que los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios de 1969/1971 y de 1992 en el momento del siniestro del *Zeinab*, ambos Convenios se aplicaban al siniestro, y que las responsabilidades se distribuyesen entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales (documentos 92FUND/EXC.13/7, párrafos 3.4.8 y 3.4.11 y 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafos 5.6.8 y 5.6.11).

3 Reclamaciones de indemnización

- 3.1 Se presentaron reclamaciones en diversas monedas por un total de £1,3 millones respecto a costes de limpieza y medidas preventivas de la contaminación. Estas reclamaciones se liquidaron y se pagaron en £1 millón.
- 3.2 No se presentaron más reclamaciones.
- 3.3 Las reclamaciones derivadas de este siniestro caducarán el 14 de abril de 2004 o poco después de esta fecha.

4 Consideración de si los Fondos deben recurrir contra el propietario del buque

Investigación inicial

- 4.1 En 2002 y 2003 los Fondos llevaron a cabo una investigación de la identidad y paradero del propietario del *Zeinab*. La Administración de Transporte Marítimo de Georgia ha confirmado que la nave fue inscrita en el registro estatal de buques de Georgia el 7 de junio de 2000 y que el propietario matriculado del buque era un ciudadano iraquí. Existían pruebas de que el propietario del buque era accionista de otras dos empresas no relacionadas con el transporte marítimo en los EAU. Las autoridades de inmigración de los EAU confirmaron que el propietario del buque abandonó los EAU el 19 de marzo de 2002 y que desde entonces no constaba que hubiese regresado a los EAU. Había indicios de que el propietario del buque vivía en Bagdad (Iraq).

Consideración en la sesión de octubre de 2003 de los órganos rectores

- 4.2 En las sesiones de octubre de 2003 de los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones compartía la opinión del Director de que, comoquiera que el propietario del buque no vivía en los EAU sino probablemente en Iraq, no tendría sentido recurrir contra él. No obstante, algunas delegaciones expresaron la opinión de que el hecho de que el propietario del buque viviera probablemente en Iraq no debería por sí impedir que los Fondos recurrieran contra él fuera de los EAU, siempre y cuando el propietario contase con activos contra los que poder ejecutar una sentencia favorable.
- 4.3 Los órganos rectores decidieron que la cuestión fuese examinada de nuevo antes de expirar el plazo de prescripción de tres años (14 de abril de 2004). Se decidió además que el Director investigase más a fondo la solvencia financiera de las dos empresas en las que supuestamente tenía acciones el propietario del buque, también si todavía tenía dichas acciones y, si fuera así, el

valor de las mismas (documentos 92FUND/EXC.22/14, párrafo 3.5.19 y 71FUND/AC.12/22, párrafo 15.8.18).

Nuevas investigaciones

- 4.4 Investigaciones posteriores han revelado que el propietario del buque posee el 25% de las acciones en relación con una de las dos empresas referidas en el párrafo 4.1, que tiene un capital autorizado de acciones de AED300 000 (£50 000). Aunque el derecho de los EAU exige que las empresas presenten informes financieros anuales al Ministerio de Economía y Comercio, los abogados de los Fondos hallaron que no se dispone de registros públicos en relación con el estado financiero de esa empresa. La investigación ha indicado que un familiar del propietario del buque y un ciudadano de los EAU son propietarios de la segunda empresa y que el propietario del *Zeinab* no tiene interés financiero en esta empresa. Ambas empresas tienen oficinas pequeñas con una reducida plantilla en el puerto de Hamriyah, en Dubai. Los abogados de los Fondos han manifestado que el único bien que posee directamente en los EAU el propietario del *Zeinab* parecen consistir en un automóvil de tres años cuya matrícula no se ha renovado desde octubre de 2002.
- 4.5 Nuevas investigaciones del Director han revelado también que los familiares del propietario del *Zeinab* poseen dos pequeños petroleros y un pequeño granelero. Este último está matriculado en Ghana y su certificado de inscripción indica como propietario una persona que es probablemente el hermano del propietario del *Zeinab*. Según se informa, los dos petroleros comercian con petróleo iraquí en aguas internacionales. La policía marítima de Dubai no pudo facilitar detalles en relación con los dos petroleros, ya que no hacen escala en puertos de los EAU.
- 4.6 Investigaciones recientes han indicado que el propietario del buque puede estar viviendo ilegalmente en los EAU con una nueva identidad.

Consideraciones del Director

- 4.7 Sobre la cuestión de si los Fondos deben recurrir contra el propietario del *Zeinab*, los abogados de los Fondos han aconsejado que, conforme al derecho de los EAU, ese tipo de acciones judiciales se puede incoar presentando una reclamación ante los tribunales de los EAU antes de expirar el plazo de prescripción de tres años. Han manifestado que la notificación judicial al demandado (que asume el tribunal) puede ser efectuada después de caducar ese plazo ya sea directamente (lo que probablemente sea difícil, si no imposible) o, si no se puede llevar a cabo la notificación judicial directa, mediante la publicación de avisos en la prensa local. Han expresado la opinión además de que los Fondos tienen una perspectiva razonable de obtener una sentencia favorable contra el propietario del buque. No obstante, han manifestado que sería sumamente difícil hacer cumplir una sentencia contra el propietario del buque porque no se ha comprobado que se encuentre en los EAU y no hay pruebas que sugieran que posee allí bienes sustanciales. Los abogados de los Fondos han manifestado además que se tardaría hasta un año en obtener una sentencia del tribunal de primera instancia, que el demandado tendría un derecho ilimitado de apelación, primero al Tribunal de Apelación de Dubai y en segundo lugar al Tribunal de Casación, y que estas apelaciones podrían traducirse en que el proceso durase hasta tres años. Es posible, sin embargo, que el propietario del buque no se persone ante el tribunal incluso si se le hubiese notificado judicialmente, y entonces podría obtenerse más rápidamente una sentencia en rebeldía.
- 4.8 Los abogados de los Fondos han indicado que los costes del procedimiento judicial (excluyendo los honorarios del tribunal) en el tribunal de primera instancia podrían alcanzar \$45 000 (£24 000), que, si el caso pasase al Tribunal de Casación, los costes podrían alcanzar US\$75 000 (£40 000) y que se contraería más costes si fuera necesario el procedimiento de ejecución. Han añadido que los costes podrían ser considerablemente más elevados si el propietario del buque presentase argumentos complejos pero serían considerablemente más bajos si el propietario del buque no impugnase la cuestión. Han indicado asimismo que, en el caso de que se obtenga una sentencia favorable, los costes judiciales serían recuperables pero los honorarios de los abogados y los costes de ejecución solo serían recuperables en una cuantía nominal.

- 4.9 En cuanto a incoar recurso en Iraq contra el propietario del *Zeinab*, los abogados de los Fondos en los EAU han manifestado que funcionan los tribunales civiles en Iraq. Han indicado asimismo que, a fin de que los tribunales iraquíes presenten notificación judicial al propietario del buque en Iraq, los Fondos tendrían que facilitar el Tribunal una dirección específica en la que se pudiera presentar dicha notificación al propietario del buque, lo que puede resultar problemático ya que no funcionan los ministerios pertinentes y los tribunales iraquíes no permitirán que se efectúe la notificación mediante publicación en la prensa iraquí a menos que se pueda facilitar una dirección específica del propietario en Iraq. Con todo, los abogados de los Fondos no saben si el propietario del buque está en Iraq y, en caso afirmativo, su paradero o si cuenta con activos allí. Si se entablase procedimiento judicial en Iraq, los abogados de los Fondos han expresado también la opinión de que los tribunales iraquíes pudieran no asumir jurisdicción en una acción contra el propietario del buque porque el *Zeinab* estaba inscrito en Georgia y el siniestro tuvo lugar en aguas territoriales de los EAU.
- 4.10 A los efectos de considerar si los Fondos han de entablar recurso contra el propietario del *Zeinab*, cabe remitirse a las deliberaciones de los órganos rectores con respecto al recurso contra el propietario del buque en el caso del *Al Jaziah 1*. En este caso, el propietario del buque, que era ciudadano de los EAU, poseía la propiedad de, o acciones sustanciales en, cuatro empresas distintas. Los abogados de los Fondos no habían logrado determinar si estos activos serían suficientes para satisfacer la cuantía que se puede adjudicar a los Fondos en una sentencia definitiva. En ese caso, la mayoría de las delegaciones expresaron el parecer de que la cuestión de si se ha de entablar o no un recurso contra el propietario del buque suscitaba una importante cuestión de principio y que los FIDAC deberían desempeñar un papel en disuadir la explotación de buques deficientes y hacer cumplir el 'principio de que el que contamina paga'. Al recomendar que los FIDAC entablen recurso, aquellas delegaciones reconocían que las perspectivas de hacer cumplir una sentencia favorable eran limitadas, pero que en su opinión seguía siendo importante que los Fondos tomaran una posición. Algunas delegaciones consideraron, sin embargo, que los Fondos debieran ser realistas y no entablar un recurso si el propietario del buque no tenía activos. En aquel caso, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron entablar un recurso contra el propietario del buque (documento 92FUND/EXC.18/14, párrafos 3.5.8 y 3.5.9 y 71FUND/AC.9/20, párrafos 15.10.8 y 15.10.9).
- 4.11 En opinión del Director, sin embargo, existen diferencias considerables entre los casos del *Al Jaziah 1* y el *Zeinab*. En el caso del *Al Jaziah 1*, el propietario del buque era un ciudadano de los EAU que era fácilmente identificable y el tribunal podía notificarle directamente el recurso, mientras que en el caso del *Zeinab* el propietario del buque era un ciudadano extranjero (iraquí) cuyo paradero era incierto. Es más, en el caso del *Al Jaziah 1* se determinó que el propietario del buque tenía activos, aunque limitados, contra los cuales se podía hacer valer una sentencia favorable, si bien los abogados de los Fondos en aquel caso no pudieron determinar si esos activos serían suficientes para satisfacer la cuantía que se pudiera adjudicar a los Fondos en una sentencia definitiva. En el caso del *Zeinab*, los abogados de los Fondos no han podido identificar activos sustanciales en los EAU y han indicado asimismo que, debido a la incertidumbre sobre el paradero del propietario del buque en los EAU, sería muy difícil hacer valer una sentencia dictada por un tribunal de los EAU contra él. Además toda acción de recurso se traduciría en que los Fondos contrajesen costes judiciales considerables.
- 4.12 Como es poco probable que los Fondos recuperen algo del propietario del buque a consecuencia de una acción de recurso que prosperase, el Director cuestiona si tuviese sentido entablar recurso en los EAU contra él. Con todo, los órganos rectores tal vez deseen considerar si los FIDAC debieran entablar recurso en los EAU en el caso del *Zeinab*, como en el caso del *Al Jaziah 1*, a fin de demostrar su apoyo por los empeños por disuadir la explotación de buques deficientes.
- 4.13 El Director considera que, en todo caso, no tendría sentido que los FIDAC entablaran recurso contra el propietario del buque en Iraq.

5 Recuperación con cargo a la póliza de seguro del Fondo de 1971

- 5.1 La responsabilidad del Fondo de 1971 por concepto de compensación e indemnización de siniestros que ocurriesen entre el 25 de octubre de 2000 y el 24 de mayo de 2002, fecha en que el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor, está cubierta por un seguro. La póliza de seguro cubre las responsabilidades del Fondo de 1971 hasta 60 millones de DEG (£51 millones) por siniestro, menos la cuantía efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, así como los honorarios de expertos jurídicos y otros, a reserva de una suma deducible de 250 000 DEG por cada siniestro.
- 5.2 En julio de 2002, el Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente de conversión de esta cuantía a libras esterlinas fuese la fecha del siniestro, es decir el 14 de abril de 2001. El Consejo decidió que, sobre la base del tipo de cambio DEG: libra esterlina el 12 de abril de 2001 (1 DEG=£0,88130), (al no ser el 13, 14, 15 y 16 de abril días laborables para los bancos), la suma deducible en virtud de la póliza sería £220 325 (documento 71FUND/AC.8/6, párrafo 3.5.6).
- 5.3 Como los pagos del Fondo de 1971 han excedido de la suma deducible, el Fondo ha recuperado del asegurador £220 000. Se espera que serán recuperadas del asegurador nuevas cuantías pagadas por el Fondo de 1971 superior a la suma deducible.

6 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores a:

- a) Tomar nota de la información que consta en el presente documento;
 - b) decidir si los FIDAC deben incoar acción de recurso contra el propietario del buque; y
 - c) dar al Director las demás instrucciones que estimen oportunas respecto de este siniestro.
-