



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
26ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.26/5
5 agosto 2004
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971/1992

DOS SINIESTROS EN LOS EMIRATOS ÁRABES UNIDOS - AL JAZIAH 1 Y ZEINAB

Nota del Director

Resumen:

Al Jaziah 1: El *Al Jaziah 1* se hundió frente a Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) el 24 de enero de 2000, provocando el derrame de entre 100 y 200 toneladas de hidrocarburos y la contaminación posterior de las zonas costeras. Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 se aplicaban a este siniestro y que se distribuyesen las responsabilidades entre los dos Fondos a partes iguales. Todas las reclamaciones derivadas de este siniestro se liquidaron en un total de £1,1 millones.

Los órganos rectores decidieron en octubre de 2002 que los Fondos de 1971 y 1992 debían recurrir contra el propietario del buque porque el buque no era navegable, y que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad. La acción de recurso fue incoada en enero de 2003. Se espera que el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi dicte sentencia antes del final de este año.

Zeinab: 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 del Fondo 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. Todas las reclamaciones derivadas de este siniestro se liquidaron y pagaron. La cantidad total abonada en concepto de liquidación por el Fondo de 1971 excede de la cuantía deducible.

Medidas que han de adoptarse: Tomar nota de la información.

1 Al Jaziah 1

1.1 El siniestro

- 1.1.1 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (de 681 TRB según informes), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad de unos diez metros, a cinco millas al noreste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos).

1.1.2 Se calcula que entre 100 y 200 toneladas de carga aproximadamente se derramaron de los restos del naufragio. Los hidrocarburos se desplazaron a la deriva bajo la influencia de vientos fuertes que soplaban hacia el litoral cercano y contaminaron una serie de islas pequeñas y de bancos de arena. Se contaminaron también algunos manglares. Para los pormenores del derrame, operaciones de limpieza y operaciones de salvamento posteriores, se hace referencia a los documentos presentados a los órganos rectores en su sesión de octubre de 2000 (documentos 92FUND/EXC.9/11 y 71FUND/A.23/14/11, párrafos 1.3 - 1.8).

1.2 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 octubre de 2000 que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios de 1969/1971 y de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah 1*, ambos Convenios se aplicaban al siniestro, y que las responsabilidades debían distribuirse entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales (documentos 92FUND/EXC.9/12, párrafos 3.8.13 y 3.8.14 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.15).

1.3 Reclamaciones de indemnización

1.3.1 Se presentaron reclamaciones en diversas monedas por un total de £1,4 millones respecto a los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas. Estas reclamaciones se liquidaron y pagaron en £1,0 millón.

1.3.2 Todas las demás reclamaciones prescribieron el 24 de enero de 2003 o en torno a esa fecha, y por tanto los Fondos no tendrán que efectuar nuevos pagos de indemnización.

1.4 Procedimientos penales

1.4.1 El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1*. En una declaración formulada al Fiscal, el capitán había manifestado que la nave estaba proyectada para el transporte de agua y se encontraba en condiciones peligrosas y en mal estado de mantenimiento.

1.4.2 El Tribunal consideró, entre otras cosas, que el buque había causado daños al medio ambiente y que no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no contaba con la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los Emiratos Árabes Unidos para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debió a estas deficiencias.

1.4.3 Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£760) por daños causados al medio ambiente.

1.5 Recurso de los FIDAC

1.5.1 En sus sesiones de octubre de 2002, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 consideraron si debieran incoar acción de recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*. Los abogados de los Fondos en los Emiratos Árabes Unidos expresaron la opinión de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la innavegabilidad del buque tendrían una fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los Emiratos Árabes Unidos. El Director se mostró de acuerdo con los abogados de los Fondos y además expresó la opinión de que el propietario del buque debe haber sabido o debía haber estado al tanto de que el buque no era navegable y que el hundimiento de la nave se debió a la falta o culpa del propietario del buque. El Director consideró que, según lo estipulado en el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque por consiguiente no tenía derecho a limitar su responsabilidad y que los Fondos debieran oponerse a cualquier tentativa del propietario del buque de limitar su responsabilidad.

- 1.5.2 Los abogados de los Fondos expresaron además la opinión de que existían posibilidades razonables de que los Fondos obtuvieran una sentencia favorable contra el propietario del buque y que era probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. Sin embargo, indicaron además que los Fondos podrían tropezar con considerables dificultades al hacer cumplir la sentencia contra los activos del demandado, y que era en todo caso incierto que el demandado tuviese activos suficientes que permitiesen a los Fondos recuperar cualquier suma importante.
- 1.5.3 Durante el debate de los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones manifestaron la opinión de que la cuestión de si se había de incoar o no una acción de recurso contra el propietario del buque suscitaba una cuestión importante de principio, y de que los FIDAC deberían desempeñar una función disuasiva en lo que respecta a la explotación de buques que no observen las normas y hacer cumplir el principio de que 'el que contamina paga'. Al recomendar que los Fondos prosiguiesen una acción de recurso, dichas delegaciones reconocían que las posibilidades de hacer cumplir una sentencia favorable eran limitadas, pero que en su opinión era importante, no obstante, que los Fondos se pronunciasen al respecto. Sin embargo, algunas delegaciones opinaron que los Fondos deberían ser realistas y no incoar un recurso si el propietario del buque no tenía activos.
- 1.5.4 Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 decidieron que los Fondos debían recurrir contra el propietario del buque. Con ello se reconoció que la decisión de incoar un recurso en este caso particular constituía un cambio de política de los Fondos de fundamentar sus decisiones parcialmente en las perspectivas de recuperación en el caso de una sentencia favorable (documentos 92FUND/EXC.18/14, párrafo 3.5.9 y 71FUND/AC.9/20, párrafo 15.10.9).
- 1.5.5 En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la empresa propietaria del buque, y su único propietario, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£1,0 millón) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 1.5.6 En mayo de 2003, los demandados presentaron alegatos en los que argumentaban que los Fondos no habían presentado pruebas admisibles respecto al siniestro, o pormenores de las supuestas pérdidas sufridas por las partes, y que la subrogación de los derechos de los demandantes no se había hecho correctamente conforme al derecho de los Emiratos Árabes Unidos. Argumentaban además que las personas que se suponía habían sufrido pérdidas no habían ejercido su derecho a reclamar contra el propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil. Se argumentó que, en virtud de los artículos 2, 4.1 y 5 de los Convenios de los Fondos, estos sólo debían pagar indemnización si las personas que sufrieron daños de contaminación no hubieran podido obtener resarcimiento del propietario del buque en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil.
- 1.5.7 Los Fondos presentaron nuevos alegatos en junio de 2003 argumentando que el propietario del buque no había establecido un fondo de limitación conforme a los Convenios de Responsabilidad Civil 1969 y 1992, y que, al no haber indicio de que el propietario del buque tuviera intención de pagar indemnización, los Fondos habían decidido pagar indemnización a aquellos que habían sufrido daños por contaminación. Los Fondos argumentaron también que la subrogación de los derechos de los demandantes se basaba en el artículo 9 de los Convenios de los Fondos y no en la legislación de los Emiratos Árabes Unidos, que requiere resolución judicial para que una parte adquiera derechos subrogados a fin de poder iniciar un procedimiento contra un tercero. Los Fondos presentaron asimismo al Tribunal nuevas pruebas en relación con el siniestro y las pérdidas ocasionadas, incluidos documentos expedidos por diversas autoridades gubernamentales.
- 1.5.8 En noviembre de 2003, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi dictó sentencia preliminar nombrando un experto para investigar la naturaleza del siniestro y los pagos efectuados por el Fondo de 1971. El Fondo y sus abogados se reunieron con los expertos en dos ocasiones y facilitaron la información complementara solicitada por el experto. Se espera que éste presente su informe al Tribunal en septiembre de 2004.
- 1.5.9 Se espera que el Tribunal dicte su sentencia antes del final de 2004.

2 Zeinab

2.1 El siniestro

2.1.1 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.

2.1.2 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.

2.1.3 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.

2.1.4 Parece que el *Zeinab* no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.

2.2 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).

2.3 Reclamaciones de indemnización

2.3.1 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 £1,0 millón.

2.3.2 Todas las demás reclamaciones prescribieron el 14 de abril de 2004 o en torno a esa fecha, y por tanto los Fondos no tendrán que efectuar nuevos pagos de indemnización.

2.4 Recurso contra el propietario del buque

2.4.1 En sus sesiones de febrero de 2004, los órganos rectores de los Fondos de 1971 y 1992 consideraron si debían proseguir acción de recurso contra el propietario del *Zeinab*. Los abogados de los Fondos en los EAU habían expresado la opinión de que los Fondos tenían una perspectiva razonable de obtener una sentencia favorable contra el propietario del buque. No obstante, habían manifestado que sería sumamente difícil hacer cumplir una sentencia contra el propietario del buque porque no se había comprobado que se encontrase en los EAU y no había pruebas que sugieran que posee allí bienes sustanciales.

2.4.2 Durante los debates en los órganos rectores, la mayoría de las delegaciones expresó la opinión de que, comoquiera que eran escasas las posibilidades de que prosperase una acción de recurso, los Fondos no deberían entablar recurso contra el propietario del *Zeinab*. Algunas delegaciones hicieron hincapié en que la inviabilidad de una recuperación contra el propietario del buque era la única justificación para la decisión de no entablar un recurso.

2.4.3 Recalcando que los FIDAC deberían en principio entablar una acción de recurso a fin de disuadir la utilización de buques que no cumplen las normas, los órganos rectores decidieron no interponer

una acción de recurso contra el propietario del *Zeinab* alegando únicamente que sería sumamente difícil entablarla por motivos jurídicos y prácticos (documentos 92FUND/EXC.24/8, párrafo 3.2.8 y 71FUND/AC.13/8, párrafo 3.2.8)

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

2.5.1 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 (£48 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.

2.5.2 En julio de 2002, el Consejo Administrativo decidió que la fecha pertinente de conversión de esta cuantía a libras esterlinas debía ser la fecha del siniestro, es decir el 14 de abril de 2001. El Consejo decidió que, sobre la base del tipo de cambio DEG: la 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). Como los pagos del Fondo de 1971 han excedido de la suma deducible, el Fondo de 1971 ha recuperado de su asegurador todos los pagos efectuados en exceso de la suma deducible.

3 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores a tomar nota de la información que consta en el presente documento.
