



## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992

### AL JAZIAH 1

#### Nota del Director

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo de las novedades respecto del siniestro y estudiar la posibilidad de llegar a un acuerdo con el propietario del buque.
<b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b>	<p>El <i>Al Jaziah 1</i> 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 Dhr 6,4 millones (£870 000).</p> <p>Los órganos rectores decidieron, en octubre de 2002, que los Fondos de 1971 y de 1992 debían recurrir contra el propietario del buque porque el buque no era apto para la navegación, y que el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.</p> <p>En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi juzgó que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282,00 (£870 000)<sup>&lt;1&gt;</sup>, suma que se distribuiría a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.</p> <p>Los abogados de los FIDAC en los Emiratos Árabes Unidos han notificado que el propietario del buque tenía deudas por un valor de Dhr 63 millones (£9,8 millones), incluida la cuantía adjudicada al Fondo de 1971 y al Fondo de 1992. Los abogados han comunicado a los Fondos que en las circunstancias actuales va a ser muy difícil recuperar las cuantías adjudicadas por el Tribunal de primera instancia.</p> <p>El Director es de la opinión de que los Fondos deberían dirigirse al propietario del buque para buscar un acuerdo, habida cuenta de su situación económica.</p>
<b>Medida que se ha de adoptar:</b>	Decidir la conveniencia de pedirle al Director de que se dirija al propietario del buque con el fin de buscar un acuerdo basado en la sentencia del Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi.

<1> En el presente documento la conversión de las divisas se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 10 de septiembre de 2008 (1 Dhr = £0,1551 y 1 DEG = £0,8760), excepto en lo que respecta a los pagos realizados por el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio en la fecha de pago.

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Al Jaziah 1</i>
Fecha del siniestro	24 de enero de 2000
Lugar del siniestro	Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos)
Causa del siniestro	Hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	100-200 toneladas de fueloil
Estado del pabellón del buque	Honduras
Arqueo bruto (AB)	681 AB
Aseguradora P&I	Ninguna
Límite CRC	3 millones de DEG (£2,6 millones)
Indemnización	Se han liquidado y pagado todas las reclamaciones, por un total de Dhr 6,4 millones (£870 000). El Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 han contribuido, cada uno, con el 50% de las cuantías pagadas.
Procedimientos jurídicos	Los Fondos han incoado acción de recurso contra el propietario del buque, y reclaman un reembolso por las cuantías pagadas en concepto de indemnización, es decir Dhr 6,4 millones (£870 000). Si bien el Tribunal sentenció a favor de los Fondos, será muy difícil hacer cumplir la sentencia, dado que el propietario del buque no cuenta con activos financieros suficientes.

## 2 El siniestro

- 2.1 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (681 AB), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos, EAU). Se calculó que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque hundido. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias islas pequeñas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares. El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.
- 2.2 El buque no estaba inscrito en ninguna sociedad de clasificación y no tenía seguro de responsabilidad.

## 3 Aplicabilidad de los Convenios

En las sesiones de octubre de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que, como los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los Convenios tanto de 1969/1971 como de 1992 en el momento del siniestro del *Al Jaziah 1*, ambas series de Convenios eran de aplicación al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

## 4 Reclamaciones de indemnización

Se presentaron reclamaciones en distintas monedas por un total de Dhr 7,9 millones (£1,2 millones) respecto a los costes de operaciones de limpieza y medidas preventivas. Estas reclamaciones se liquidaron y pagaron en Dhr 6,4 millones (£870 000). No se exigirá al Fondo de 1971 ni al Fondo de 1992 nuevos pagos en concepto de indemnización.

## 5 Procesos penales

- 5.1 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.

- 5.2 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 EAU para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debió a estas deficiencias. Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£775) por daños causados al medio ambiente.

## **6 Recurso judicial**

### **6.1 Examen de los órganos rectores del Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 en octubre de 2002**

- 6.1.1 Los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 examinaron, en las sesiones de octubre de 2002, la posibilidad de que los Fondos recurrieran contra el propietario del buque. Se observó que los abogados de los Fondos en los Emiratos Árabes Unidos habían informado al Director de que las perspectivas de que los Fondos logaran una sentencia favorable contra la persona en cuestión eran razonablemente buenas, y de que era probable que ésta no tuviera derecho a limitar su responsabilidad. No obstante, también se observó que los abogados de los Fondos también habían señalado al Director que los Fondos podrían encontrar considerables dificultades en ejecutar la sentencia contra los activos financieros del demandado y de que, en todo caso, no estaba seguro si el demandado contaba con suficientes activos para que el Fondo recuperara una suma considerable.

- 6.1.2 La mayoría de las delegaciones opinó que el entablar o no un recurso judicial contra el propietario del buque planteaba una cuestión de principio importante, y de que los FIDAC deberían contribuir a desalentar la explotación de buques deficientes y hacer cumplir el principio “quien contamina, paga”. Al recomendar que los FIDAC deberían entablar un recurso judicial, dichas delegaciones reconocieron que las perspectivas de ejecutar una sentencia favorable eran limitadas, pero que, no obstante, a su juicio sería importante que los Fondos se pronunciasen al respecto. Sin embargo, algunas delegaciones consideraron que los Fondos deberían ser realistas y no recurrir contra el propietario del buque si éste no contaba con activos financieros.

- 6.1.3 El Comité decidió que el Fondo de 1992 debería incoar acción de recurso contra el propietario del buque.

### **6.2 Acciones judiciales entabladas por los Fondos**

- 6.2.1 En enero de 2003, los Fondos entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi contra la entidad compuesta por el propietario matriculado<sup><2></sup> del *Al Jaziah 1* y su único propietario del buque, solicitando que los demandados pagasen Dhr 6,4 millones (£870 000) a los Fondos, distribuyéndose la suma a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

- 6.2.2 En noviembre de 2003, el Tribunal dictó sentencia preliminar por la cual nombró a un experto para que investigara la causa del siniestro y los pagos efectuados por los Fondos. Los Fondos y sus abogados se reunieron con el experto en dos ocasiones y facilitaron la información complementaria solicitada por el experto.

- 6.2.3 En agosto de 2005, los abogados de los Fondos en los EAU informaron que el experto había notificado al Tribunal que no podía ultimar su informe debido a otros compromisos. Por tanto, el Tribunal nombró un nuevo experto. Los Fondos, junto con sus abogados, se reunieron con el nuevo experto en octubre de 2005 y le facilitaron toda la información solicitada con el fin de que pudiera concluir su informe.

- 6.2.4 El experto presentó su informe al Tribunal en julio de 2006. En su informe el experto confirmó lo siguiente:

- El siniestro había causado daños debidos a la contaminación en diversas partes del Emirato de Abu Dhabi.

---

<2>

Conforme a las leyes en vigor de los Emiratos Árabes Unidos, en este tipo de entidad, llamada “sociedad unipersonal”, no hay activos o pasivos ajenos a su propietario.

- Los Fondos habían pagado un total de Dhr 6,4 millones (£870 000) en concepto de indemnización a los afectados por la contaminación.
- El buque no estaba registrado como petrolero y sus pólizas de seguro habían expirado.
- El propietario del buque era responsable de los daños causados por el siniestro.

- 6.2.5 En el Informe Anual de 2007 se facilitan pormenores del intercambio de información entre el experto del Tribunal, el propietario del buque y los Fondos (páginas 70 y 71)
- 6.2.6 A comienzos de 2008, el experto del Tribunal presentó su informe final, en el cual confirmaba las conclusiones alcanzadas en julio de 2006.
- 6.2.7 En sentencia dictada en marzo de 2008, el Tribunal juzgó que el propietario del buque debería pagar a los Fondos la cantidad de Dhr 6 402 282,00 (£870 000), suma que debería distribuirse a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.
- 6.2.8 El propietario del buque no ha apelado contra la sentencia y, por lo tanto, es definitiva.
- 6.2.9 Los Fondos han pedido al Tribunal que ejecute la sentencia; en una audiencia de julio de 2008, el alguacil del Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tenía grandes dificultades económicas. Se propuso que los Fondos debían investigar si el propietario del buque contaba con otros recursos financieros para pagar lo establecido en la sentencia.
- 6.2.10 El Tribunal informó a los abogados de los Fondos de que el propietario del buque tiene fuertes deudas por unos Dhr 63 millones (£9,8 millones), suma que incluye la cuantía adjudicada a favor de los Fondos. Informó, además, de que el propietario del buque había estado encarcelado debido a que no podía pagar sus deudas y de que recientemente había sido excarcelado tras haberse comprometido a pagar la suma de Dhr 4 200 (£650) por mes de su sueldo para pagar sus deudas.
- 6.2.11 Los abogados de los Fondos han investigado si el propietario del buque tenía otros activos financieros para pagar lo establecido en la sentencia. Sin embargo, la investigación reveló que éste no contaba con recursos financieros adicionales. Por lo tanto, al parecer sería muy difícil ejecutar la sentencia contra el propietario del buque.

### 6.3 Consideraciones del Director

- 6.3.1 Siempre y cuando la información facilitada en el párrafo 6.2.10 es correcta, el propietario del buque, que tiene deudas por Dhr 63 millones (£9,8 millones) y que se ha comprometido a pagar Dhr 4 200 (£650) por mes de su sueldo, se necesitarían 1 250 años (Dirham de EAU (AED) 63 millones/AED 4 200 por mes /12) para liquidar todas sus deudas.
- 6.3.2 En vista de las circunstancias, el Director es de la opinión de que los Fondos deberían dirigirse al propietario del buque para buscar un acuerdo, habida cuenta de su situación económica.

## 7 Medidas que deben adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores a:

- a) Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;
  - b) decidir la conveniencia de pedirle al Director de que se dirija al propietario del buque con el fin de buscar un acuerdo basado en la sentencia del Tribunal de primera instancia de Abu Dhabi; y
  - c) dar al Director otras instrucciones que estime oportunas.
-