



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

COMITÉ EJECUTIVO  
13ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.13/5  
4 junio 2001  
Original: INGLÉS

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

### ZEINAB

#### Nota del Director

**Resumen:**

El 14 de abril de 2001 el *Zeinab*, que transportaba unas 1 500 toneladas de fueloil, se hundió frente a Dubai (Emiratos Árabes Unidos) dando lugar a la pérdida de unas 400 toneladas de fueloil y la contaminación posterior de las zonas costeras. Se extrajeron, del buque hundido, unas 1 100 toneladas de los hidrocarburos restantes a bordo. Las operaciones de limpieza quedaron concluidas a principios de mayo de 2001. Emiratos Árabes Unidos es Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992.

**Medidas que han de adoptarse:**

Considerar:

- a) Si el *Zeinab* está comprendido en la definición de 'buque';
- b) la aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 a este siniestro; y
- c) la distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

### 1 El siniestro

- 1.1 El 14 de abril de 2001, el buque *Zeinab* matriculado en Georgia, del que se sospechaba que realizaba contrabando de hidrocarburos de Iraq, fue embargado por las Fuerzas de Intercepción multinacionales. La nave estaba siendo escoltada a una zona de retención en aguas internacionales cuando perdió estabilidad a unas 16 millas de la costa de Dubai y se hundió a 25 metros de profundidad.
- 1.2 Según se tiene noticia, la nave transportaba una carga de 1 500 toneladas de fueloil, de las cuales se calcula que se derramaron unas 400 toneladas en el momento del siniestro. El petróleo fue a la

deriva hacia las orillas cercanas de Dubai y alcanzó también las costas de los Emiratos del norte de Sharjah y Ajman (véase mapa adjunto).

- 1.3 En los tanques intactos quedaba una carga de unas 1 100 toneladas, que fue extraída con éxito de la nave hundida, sin nuevos derrames importantes de hidrocarburos.
- 1.4 Parece que el *Zeinab* no estaba registrado en ninguna sociedad de clasificación y no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.
- 1.5 A petición de los FIDAC se contrató un inspector local para seguir las operaciones de limpieza y de salvamento de la carga, enlazar con las autoridades competentes y asesorar a éstas y a los órganos involucrados acerca de los aspectos prácticos de la limpieza.

## **2 Operaciones de limpieza**

- 2.1 Las operaciones de limpieza en el mar, que comenzaron casi inmediatamente, fueron coordinadas por la Autoridad Portuaria de Dubai. Al principio, se aplicaron dispersantes desde naves y aviones. Luego se emplearon barreras flotantes y raseras para contener y recoger los hidrocarburos flotantes.
- 2.2 Las autoridades locales movilizaron cuadrillas de obreros y equipo mecánico de la zona para emprender la limpieza en tierra. La limpieza de las zonas de esparcimiento quedó concluida muy pronto, y todas las operaciones de limpieza principales fueron concluidas antes del 6 de mayo de 2001.

## **3 Impacto del derrame**

- 3.1 Los hidrocarburos afectaron a varias playas de esparcimiento en Dubai y Sharjah y asimismo impactaron la costa de Ajman. Quedaron manchadas las escolleras de defensa contra el mar de algunas villas.
- 3.2 Los hidrocarburos también afectaron a las plantas de desalinización de Sharjah y Ajman. La planta de desalinización de Sharjah tuvo que ser cerrada temporalmente varias veces, lo que condujo a una escasez en el suministro de agua a la ciudad.
- 3.3 Varias playas de esparcimiento quedaron manchadas de petróleo, y éste penetró en la zona portuaria de Port Rashid ocasionando manchas en las escolleras y las naves.
- 3.4 El petróleo puede haber afectado a la industria turística de Dubai, si bien la pronta limpieza de las orillas de esparcimiento puede haber ayudado a limitar las pérdidas.
- 3.5 Según se tiene noticia, las actividades de pesca y los mercados del pescado no quedaron afectados.

## **4 Operaciones para prevenir nuevas fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio**

- 4.1 Las operaciones de remoción de los hidrocarburos restantes a bordo mediante bombeo comenzaron el 27 de abril de 2001 y fueron concluidas el 4 de mayo de 2001.
- 4.2 Los hidrocarburos recuperados están actualmente almacenados en las instalaciones de recepción en dique seco de Dubai en espera de una decisión final de las autoridades sobre cómo eliminar el petróleo.

## **5 Definición de 'buque'**

- 5.1 El *Zeinab* parece haber sido construido en 1967 en Italia como nave de carga general de doble escotilla, de unas 4 354 tpm. En algún momento alrededor de 1998, la nave fue transformada para transportar hidrocarburos instalándose 12 tanques dentro de las bodegas de carga, aunque

cuando se emprendió la conversión se dejaron en su sitio las brazolas de escotilla y los tanques fueron cubiertos por una lona impermeabilizada, de manera que el *Zeinab* mantenía la apariencia exterior de un barco de carga general. Se plantea la cuestión de si el navío está comprendido dentro de la definición de 'buque' de conformidad con lo establecido tanto en los Convenios de 1969/1971 como en los Convenios de 1992 o en ambos.

- 5.2 Las definiciones de buque en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dicen:

*Convenio de Responsabilidad Civil de 1969*

"Barco" significa toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, que esté transportando hidrocarburos a granel.

*Convenio de Responsabilidad Civil de 1992*

*Buque*: toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Estas definiciones están incluidas en los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992, respectivamente.

- 5.3 El *Zeinab* transportaba efectivamente hidrocarburos a granel como carga en el momento del siniestro, y por consiguiente ha de ser considerado como buque a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.
- 5.4 Evidentemente en el *Zeinab* se podían transportar hidrocarburos a granel como carga, y había sido empleado frecuentemente para transportar hidrocarburos en la región. Sería difícil argumentar que no era un buque a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992.
- 5.5 Por consiguiente el Director propone que el *Zeinab* sea considerado 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, del Convenio del Fondo de 1971 y de los Convenios de 1992.

## **6 Aplicabilidad de los Convenios**

- 6.1 Emiratos Árabes Unidos es Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992, no habiendo denunciado el primero cuando se adhirió a este último. El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 estudió la aplicabilidad de ambos Convenios en su 8ª sesión en el contexto del siniestro del *Al Jaziah 1* (documento 92FUND/EXC.8/4, párrafos 3.1 – 3.10). El Consejo Administrativo del Fondo de 1971, actuando en nombre de la 23ª sesión de la Asamblea, estudió también la cuestión en su 2ª sesión (documento 71FUND/A.23/14/11, párrafos 3.1 - 3.10). El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que tanto el Convenio del Fondo de 1971 como el Convenio del Fondo de 1992 eran de aplicación a aquel siniestro (documentos 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.11 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.6).
- 6.2 Como Emiratos Árabes Unidos era, en el momento del siniestro del *Zeinab*, Parte tanto en los Convenios de 1969/1971 como en los Convenios de 1992, que han sido implantados en la legislación nacional, el Director opina que ambos cuerpos de Convenios son de aplicación al siniestro.

- 6.3 Como se ha mencionado arriba, según las noticias que se tienen, el *Zeinab* estaba matriculado en Georgia, que en el momento del siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992<sup><1></sup>. Parece, por lo tanto, que los Emiratos Árabes Unidos estarían obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto a la responsabilidad del propietario del buque (véase artículo 30.4(b) del Convenio de Viena sobre el Derecho de Tratados de 1969).

## **7 Distribución de responsabilidad entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992**

- 7.1 La cuestión de la distribución de las responsabilidades entre los Fondos de 1971 y 1992 fue también examinada en una situación correspondiente por el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en su 2ª sesión (documento 71FUND/A.23/14/11, párrafos 4.10 - 4.6) y el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su 9ª sesión (documento 92FUND/EXC.9/11, párrafos 4.1 - 4.6) en el contexto del siniestro del *Al Jaziah I* que ocurrió en los Emiratos Árabes Unidos en 2000. Ambos órganos concluyeron que, como no había disposiciones en los Convenios del Fondo ni reglas en virtud del derecho general de tratados que rijan la aplicación simultánea de ambos cuerpos de Convenios, los dos Fondos han de convenir en una solución práctica y equitativa. Ambos órganos decidieron, por lo tanto, repartir a medias las responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 (documentos 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafos 17.12.7 - 17.12.15 y 92FUND/EXC.9/12, párrafos 3.8.7 - 3.8.15).
- 7.2 Cabe observar que cada demandante tiene derecho a promover su reclamación ya sea contra el Fondo de 1971 o contra el Fondo de 1992. El Fondo contra el cual se promueva la reclamación es responsable de la cuantía total de los daños hasta el límite de su responsabilidad conforme al Convenio respectivo, y la distribución de las responsabilidades entre los dos Fondos habrá de negociarse entre ellos.
- 7.3 El Director propone por consiguiente que las responsabilidades que surjan del siniestro del *Zeinab* se repartan a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992.

## **8 Reclamaciones de indemnización**

- 8.1 Se prevén reclamaciones respecto a las operaciones de limpieza para la remoción de los hidrocarburos restantes a bordo del *Zeinab*. Se pueden esperar también reclamaciones por pérdidas indirectas y exclusivamente económicas. No es posible en este momento hacer una estimación de la cuantía total de las reclamaciones.
- 8.2 Como se ha mencionado arriba, parece que el *Zeinab* no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad. Es poco probable que el propietario del buque pueda pagar indemnización.
- 8.3 En virtud del artículo 7.4 del Reglamento Interno del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992, el Director puede, sin previa aprobación de la Asamblea o del Comité Ejecutivo, efectuar una liquidación final de cualquier reclamación de indemnización, si considera que el costo total para el Fondo en cuestión de satisfacer todas las reclamaciones derivadas del siniestro pertinente no exceda probablemente de 2,5 millones de DEG (£2,3 millones).
- 8.4 Los órganos rectores tal vez deseen considerar si están dispuestos a autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales en nombre del Fondo respectivo de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Zeinab* en la medida en que dichas reclamaciones no den pie a ninguna cuestión de principio que no hayan sido previamente decididas por cualquiera de los órganos rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

---

<1> Georgia pasó a ser Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 el 18 de abril de 2001.

**9**      **Causa del siniestro**

El Director investiga la causa del siniestro con la asistencia de los abogados y expertos técnicos de los FIDAC procedentes de los Emiratos Árabes Unidos.

**10**     **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)      considerar si el *Zeinab* está comprendido en la definición de 'barco' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 y en la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992;
- c)      estudiar la aplicación al siniestro del Convenio del Fondo de 1971 y del Convenio del Fondo de 1992;
- d)      estudiar la distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992;
- e)      considerar si ha de autorizar al Director a efectuar liquidaciones finales de las reclamaciones derivadas de este siniestro; y
- f)      dar al Director las instrucciones que estimen apropiadas respecto a este siniestro.

\* \* \*

## ANEXO

