



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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/6
5 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1971 Y AL FONDO DE 1992

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

Nota del Director

Resumen:

Al Jaziah 1: El buque se hundió a la altura de Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos), provocando la pérdida de entre 100 y 200 toneladas de hidrocarburos y la subsiguiente contaminación de zonas costeras. Antes de levantar el buque para llevarlo al puerto se extrajeron unas 430 toneladas de hidrocarburos que quedaban a bordo. Los Órganos Rectores de los Fondos de 1971 y de 1992 decidieron que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1971 y el de 1992. Ambos Órganos Rectores decidieron asimismo que el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992 se aplicaban al siniestro y que las responsabilidades tendrían que distribuirse entre los dos Fondos a partes iguales. Se han presentado reclamaciones por un total de US\$1,4 millones (£1 millón) y Dhs 2,1 millones (£396 000) con respecto a las operaciones de limpieza y medidas preventivas.

Zeinab: El buque se hundió a la altura de Dubai (Emiratos Árabes Unidos), provocando la pérdida de unas 400 toneladas de hidrocarburos y la subsiguiente contaminación del litoral. Se extrajeron unas 1 100 toneladas de los hidrocarburos que quedaban a bordo del buque hundido. Los Órganos Rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 decidieron que el *Zeinab* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el de 1992, y en el Convenio del Fondo de 1971 y en el de 1992. Ambos Órganos Rectores decidieron asimismo que el Convenio del Fondo de 1971 y el del Fondo de 1992 eran aplicables al siniestro y que se tendrían que distribuir las responsabilidades entre los dos Fondos a partes iguales. No obstante, ambos órganos decidieron no autorizar al Director a liquidar reclamaciones hasta que se conozcan las circunstancias exactas en torno al hundimiento del buque. Se han presentado reclamaciones por un total de US\$480 000 (£343 000) con respecto a las operaciones de limpieza. Se espera que se presenten más reclamaciones.

Medidas que se han de adoptar:	<ul style="list-style-type: none"> a) Tomar nota de la información facilitada en el presente documento; b) Examinar si las circunstancias del caso del <i>Zeinab</i> deberían considerarse como acto de guerra u hostilidades; y c) Decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones derivadas del siniestro del <i>Zeinab</i>.
---------------------------------------	--

1 Al Jaziah 1

1.1 El siniestro

- 1.1.1 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (según se informó 681 ABR), cargado de fueloil, se hundió a una profundidad de unos diez metros de agua a cinco millas al noreste del puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos).
- 1.1.2 El buque tenía un certificado de matriculación provisional expedido por el Registro de Honduras que expira el 12 de noviembre de 2000. Se ha afirmado que el buque era propiedad de una empresa en Abu Dhabi y Dubai. Parece ser que el buque no estaba registrado en ninguna sociedad de clasificación y que no estaba cubierto por ningún seguro de responsabilidad.
- 1.1.3 Se calcula que aproximadamente se derramaron de los restos del naufragio entre 100 y 200 toneladas de carga. 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. Algunos manglares se mancharon debido a la acción de los hidrocarburos.
- 1.1.4 A petición de los FIDAC, un representante de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF)) fue a Abu Dhabi para vigilar las operaciones de limpieza, coordinar con las autoridades competentes y asesorar a las autoridades y a los órganos que estaban participando en los aspectos prácticos de la limpieza. Los Fondos designaron asimismo un perito local para ayudar a la ITOPF y supervisar las operaciones de salvamento.
- 1.1.5 Las compañías petroleras locales organizaron la respuesta al derrame utilizando sus propios recursos y los de una reserva industrial situada en Abu Dhabi, así como parte del equipo de las reservas de la Oil Spill Response Limited en Southampton (Reino Unido). Aunque la respuesta inicial suponía la aplicación de dispersantes desde buques de suministro y helicópteros, estas operaciones fueron reducidas cuando resultó evidente que no eran eficaces. Se colocaron algunas barreras flotantes defensivas en zonas sensibles, incluidas las tomas de agua del mar de dos centrales de energía cercanas.
- 1.1.6 Las autoridades locales movilizaron equipos de operarios para llevar a cabo las operaciones de limpieza en tierra en varias islas, completándose la mayor parte de esta en el transcurso de dos semanas.
- 1.1.7 La Agencia Federal para el Medio Ambiente de los Emiratos Árabes Unidos (FEA) designó a una compañía local de salvamento para que evitase que siguiesen derramándose hidrocarburos de los restos del naufragio y para extraer los hidrocarburos que quedaban a bordo. La operación de remoción de hidrocarburos finalizó el 7 de febrero de 2000, y se informó de que se habían extraído unas 430 toneladas de hidrocarburos del buque hundido y de que habían quedado a bordo aproximadamente 70 toneladas de hidrocarburos que no se pudieron bombear o que estaban pegados al casco del buque.
- 1.1.8 Los salvadores volvieron a poner el buque a flote el 11 de febrero de 2000 y lo llevaron al puerto franco de Abu Dhabi.

1.2 Consideraciones previas del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y del Consejo Administrativo del Fondo de 1971

Definición de 'buque'

- 1.2.1 En su 8ª sesión celebrada en julio de 2000, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró si el *Al Jaziah* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en las definiciones que se recogen en el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992.
- 1.2.2 Durante las deliberaciones del Comité Ejecutivo, se aceptó en términos generales que una nave estaba comprendido en el concepto de 'buque de navegación marítima u otro artefacto flotante en el mar' si en efecto operaba en el mar. Por consiguiente, el Comité acordó que el *Al Jaziah I* estaba comprendido en la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.5).
- 1.2.3 En su 2ª sesión de octubre de 2000 el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió asimismo que el *Al Jaziah I* estaba comprendido en la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971 (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.4).

Aplicabilidad del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992

- 1.2.4 En su 8ª sesión el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 examinó también la aplicabilidad de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 al siniestro del *Al Jaziah I*, ya que en el momento en que se produjo el siniestro los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en ambos Convenios.
- 1.2.5 Varias delegaciones manifestaron que, como el Comité ya había decidido que el *Al Jaziah I* estaba comprendido en la definición de 'buque' a los efectos de los dos conjuntos de Convenios, y como quiera que los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en los cuatro Convenios, ambos conjuntos de Convenios serían de aplicación a los daños por contaminación derivados de este siniestro en los Emiratos Árabes Unidos. El Comité decidió que el Director informase a las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos que, en opinión del Fondo de 1992, el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio del Fondo de 1992 eran aplicables al siniestro del *Al Jaziah I* (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafos 4.2.7 y 4.2.11).
- 1.2.6 El Comité observó que el *Al Jaziah I* había tenido un certificado de matrícula provisional expedido por el Registro de Honduras, y que Honduras era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, pero no en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El Comité adoptó la opinión de 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) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados) (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.8).
- 1.2.7 El Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió asimismo en su 2ª sesión que tanto el Convenio del Fondo de 1971 como el Convenio del Fondo de 1992 eran aplicables al siniestro del *Al Jaziah I* (documento 71FUND/AC.2/23/22, párrafo 17.12.6).

Distribución de responsabilidades entre los Fondos de 1971 y de 1992

- 1.2.8 En su 9ª sesión de octubre de 2000 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró que, como no había ni disposiciones en los Convenios del Fondo ni reglas según el derecho general de los tratados que rijan la cuestión objeto de examen, debía acordarse una solución práctica y equitativa entre ambos Fondos. El Comité decidió que, a reserva del acuerdo del Fondo de 1971, las responsabilidades debían distribuirse entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 a partes iguales (documento 92FUND/EXC.9/12, párrafos 3.8.13 y 3.8.14).

1.2.9 El Consejo de Administración del Fondo de 1971 se mostró de acuerdo en su 2ª sesión con una distribución de responsabilidades a partes iguales (documento 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.15).

1.3 Reclamaciones de indemnización

1.3.1 En agosto de 2000 fueron presentadas a los FIDAC reclamaciones respecto a costos de limpieza por un total de US\$1,3 millones (£920 000) por dos compañías petroleras locales que intervinieron en la respuesta. Una de las reclamaciones incluye los costos de movilización de equipo de las reservas de la Oil Spill Response Limited in Southampton (Reino Unido). Estas reclamaciones se han evaluado provisionalmente en US\$461 000 (£330 000) a la espera de que los demandantes presenten más datos.

1.3.2 En agosto de 2001 una de las compañías petroleras a las que se hace referencia en el párrafo 1.3.1 presentó una nueva reclamación por US\$98 000 (£68 000). Los expertos del Fondo están examinando esta reclamación.

1.3.3 FEA presentó una reclamación por Dhr 2 millones (£380 000) respecto a las operaciones emprendidas por una compañía local de salvamento para taponar fugas y extraer hidrocarburos del buque hundido, ponerlo a flote y remolcarlo al puerto franco de Abu Dhabi. Dicha reclamación fue liquidada en mayo de 2001 por la cuantía reclamada.

1.3.4 También fueron presentadas reclamaciones de US\$40 000 (£28 400) y Dhs 47 000 (£9 200) por FEA respecto a operaciones para extraer los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio una vez puestos a flote. Estas reclamaciones se liquidaron en mayo de 2001 por las cantidades de US\$29 000 (£20 358) y Dhs 47 000 (£9 200) respectivamente.

2 Zeinab

2.1 El siniestro

2.1.1 El 14 de abril de 2001, el buque Zeinab matriculado en Georgia y que transportaba hidrocarburos de contrabando procedentes de Iraq, fue arrestado por Fuerzas de Interceptación multinacionales. Cuando se estaba escoltando el buque a una zona de retención en aguas internacionales, este perdió su estabilidad a aproximadamente 16 millas de la costa de Dubai y se hundió a 25 metros de profundidad.

2.1.2 Se informó que el buque estaba transportando una carga de 1500 toneladas de fuel oil, de las cuales se calcula que unas 400 toneladas se derramaron en el momento en que se produjo el siniestro. Los hidrocarburos se desplazaron hacia la costa cercana de Dubai y alcanzó también el litoral de los Emiratos septentrionales de Sharjah y Ajman.

2.1.3 Unas 1 100 toneladas de carga permanecieron en tanques intactos, carga que se extrajo con éxito del buque hundido 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.

2.1.5 A petición de los FIDAC se contrató a un inspector local para que siguiera las operaciones de limpieza y de recuperación de la carga, hiciera de enlace con las autoridades competentes e informara a las autoridades y órganos relacionados con los aspectos prácticos de la limpieza.

2.2 Operaciones de limpieza

2.2.1 Las operaciones de limpieza en el mar, que se iniciaron casi inmediatamente después de producirse el siniestro, fueron coordinadas por la Autoridad Portuaria de Dubai. En un principio se aplicaron dispersantes desde buques y aviones. Posteriormente se utilizaron barreras flotantes y raseras para contener y recoger los hidrocarburos flotantes.

2.2.2 Las autoridades locales movilizaron equipos de trabajadores locales y equipo mecánico para llevar a cabo la limpieza en la costa. La limpieza de las zonas de esparcimiento se cumplió muy rápidamente y todas las operaciones importantes finalizaron antes del 6 de mayo de 2001.

2.3 Consideraciones del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 en sus sesiones de junio de 2001

Definición de 'buque'

2.3.1 En su 13ª sesión de junio de 2001 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 examinó si el *Zeinab* estaba comprendido en la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992 y en las definiciones que se recogen en los Convenios del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 respectivamente.

2.3.2 El Comité tomó nota de que al parecer el *Zeinab* fue construido en 1967 en España como un buque de carga general de dos escotillas y de 4 354 toneladas de peso muerto. El Comité tomó nota asimismo de que en algún momento alrededor de 1998, se había transformado el buque para transportar hidrocarburos a granel mediante la instalación de 12 tanques dentro de las bodegas de carga, aunque cuando se llevó a cabo la conversión se dejaron las tapas de las escotillas y se cubrieron los tanques con una lona impermeabilizada para que el *Zeinab* mantuviera la apariencia externa de un buque de carga general.

2.3.3 El Comité tomó nota de que puesto que el *Zeinab* estaba transportando en efecto hidrocarburos a granel como carga en el momento en que se produjo el siniestro, debería ser considerado como un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971. Asimismo, se señaló que el *Zeinab* era claramente capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga y que había sido utilizado frecuentemente para transportar hidrocarburos en la región. El Comité consideró que sería difícil argumentar que no era un buque a efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992. Por consiguiente, el Comité opinó que el *Zeinab* se ajustaba bien a la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.6).

2.3.4 En su 5ª sesión de junio de 2001 el Consejo de Administración del Fondo de 1971 decidió asimismo que el *Zeinab* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documento 71FUND/AC.5/ES.8/10, párrafo 5.6.6).

Aplicabilidad de los Convenios

2.3.5 En su 13ª sesión, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, puesto que en el momento en que se produjo el siniestro los Emiratos Árabes Unidos eran Parte tanto en el Convenio de 1969/1971 como en los Convenios de 1992, que se habían incorporado al derecho interno, ambas series de convenios eran aplicables al siniestro (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.8).

2.3.6 Se señaló que según se informó el *Zeinab* estaba matriculado en Georgia, que en el momento en que se produjo el siniestro era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 pero no en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que los Emiratos Árabes Unidos también eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por consiguiente se señaló que los Emiratos Árabes Unidos estarían obligados a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 en lo que respecta a la responsabilidad del propietario del buque (véase artículo 30.4 b) de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados) (documento 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.9).

2.3.7 En su 5ª sesión el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidió asimismo que ambas series de Convenios eran aplicables al siniestro del *Zeinab*, pero que los Emiratos Árabes Unidos estaban obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 con

respecto a la responsabilidad del propietario del buque (documento 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafos 5.6.8 y 5.6.9).

Distribución de responsabilidades entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992

- 2.3.8 Tras haber recordado las decisiones con respecto al siniestro del *Al Jaziah I*, tanto el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 como el Consejo Administrativo del Fondo de 1971, decidieron que se repartiesen a partes iguales las responsabilidades derivadas del siniestro del *Zeinab* entre el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 (documentos 92 FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.11 y 71 FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafo 5.6.11).

Liquidación de reclamaciones

- 2.3.9 Tanto el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 como el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 consideraron en sus 13ª y 5ª sesiones respectivamente si había que autorizar al Director a proceder a las liquidaciones finales en nombre del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 de todas las reclamaciones derivadas del siniestro del *Zeinab* en la medida en que las reclamaciones no planteasen una cuestión de principios que no hubiese decidido cualquiera de los Órganos Rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.
- 2.3.10 Una delegación manifestó que le preocupaba que al parecer el *Zeinab* se hubiese dedicado al contrabando de hidrocarburos y que no hubiese sido clasificado debidamente ni contase con un certificado para transportar hidrocarburos. En la opinión de dicha delegación si el Fondo de 1992 y el Fondo de 1971 tuviesen que ocuparse de las reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro, se podría considerar que los Fondos están alentando la explotación de buques de calidad inferior en un momento en el que se están concertando esfuerzos para mejorar la calidad de los buques. Asimismo, se señalaron las obligaciones de los Estados Contratantes en virtud del artículo VII.10 de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992 y de 1969.
- 2.3.11 Otra delegación hizo referencia al artículo 4.2 a) en virtud del cual se exoneraba al Fondo de pagar indemnización por daños debidos a contaminación resultantes entre otros de un acto de guerra o de hostilidades. Dicha delegación manifestó la opinión de que merecía la pena estudiar esta reserva con más detalle.
- 2.3.12 Algunas delegaciones consideraron que las fuerzas multinacionales de interceptación estaban simplemente desempeñando labores de vigilancia para cerciorarse de que se respetasen las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Aquellas delegaciones consideraron que incluso si el hundimiento del *Zeinab* se hubiese debido a un acto deliberado, esto daría lugar a que el Fondo pudiese interponer un recurso en vez de constituir una reserva en virtud del artículo 4.2 a).
- 2.3.13 La delegación de los Emiratos Árabes Unidos indicó que la zona en cuestión ya no estaba en guerra y que el cumplimiento de las Resoluciones de las Naciones Unidas no guardaba relación con la indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- 2.3.14 Varias delegaciones manifestaron que les preocupaba autorizar al Director liquidar reclamaciones hasta que se conocieran las circunstancias exactas del hundimiento del *Zeinab*.
- 2.3.15 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y del Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que en vista de las reservas manifestadas por una serie de delegaciones era demasiado pronto para autorizar al Director a liquidar reclamaciones de indemnización derivadas del siniestro y que estudiarían la cuestión más a fondo en las próximas sesiones del Comité Ejecutivo y del Consejo Administrativo (documentos 92FUND/EXC.13/7, párrafo 3.4.20 y 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, párrafo 5.6.20).

2.4 Avances recientes

Circunstancias del hundimiento del Zeinab

- 2.4.1 Los abogados del Fondo han estado en contacto con la Oficina de Enlace Marítimo de la Marina de Estados Unidos en Bahrein para solicitar ejemplares de documentos recuperados del *Zeinab*. En respuesta a dicha petición, la Marina de los Estados Unidos facilitó copias de los Certificados de Propiedad y Navegación expedidos por la Administración Marítima de Georgia y un breve informe por el funcionario de embarque de la Marina de los EEUU. En el Certificado de propiedad con fecha del 7 de junio de 2000 aparece el nombre del propietario y la dirección de su representante en Dubai. El Certificado de Registro, expedido asimismo el 7 de junio de 2000, indica que el *Zeinab* es un buque de carga de 2 178 AB. No aparece un número de la OMI en el Certificado.
- 2.4.2 EL funcionario de embarque señala en su informe entre otras cosas que las mediciones y las sondas de los tanques superiores indicaban que había 1 300 toneladas de fueloil a bordo. Asimismo se indica que el equipo de embarque no pudo acceder a los tanques inferiores debido a que se estaban soldando los tubos de sondas para cerrarlos. El equipo de embarque juzgó que si los tanques inferiores hubiesen estado llenos, la cantidad total de hidrocarburos a bordo hubiese sido de aproximadamente 3 000 toneladas. El equipo de embarque encontró recibos antiguos de hidrocarburos que indicaban que se habían cargado y descargado hasta 3 000 toneladas de hidrocarburos en ocasiones previas y que basándose en esto el equipo de embarque decidió desviar el buque.
- 2.4.3 El perito técnico de los Fondos ha estado en contacto además con la Oficina de Enlace de la Marina de Estados Unidos en Bahrein para pedir información con respecto a la secuencia de los acontecimientos que llevaron al hundimiento del buque. No se ha logrado avance alguno a la hora de obtener tal información. Los abogados del Fondo están tratando de obtener información del Ministerio de Asuntos Exteriores y del Ministerio del Interior de los Emiratos Árabes Unidos.
- 2.4.4 El perito de los Fondos ha examinado recientemente un vídeo del hundimiento de la nave que un observador grabó en la nave capturada por la Marina de los Estados Unidos y un vídeo submarino que grabaron del buque hundido buzos que ayudaron en las operaciones de extracción de hidrocarburos.
- 2.4.5 El vídeo submarino muestra claramente que se habían eliminado la mayoría de las aperturas del tanque, que podrían haber dejado entrar agua de mar directamente dentro de los tanques reduciendo por consiguiente el francobordo general del buque. El perito de los Fondos considera que bajo las condiciones imperantes de olas de dos metros, esto hubiese sido suficiente para contribuir a la entrada de agua en los tanques. Habida cuenta de que el buque no estaba dotado de bombas con capacidad para extraer grandes cantidades de agua del mar, la pérdida de francobordo podría haber provocado la inundación de los espacios de carga y del extremo de proa, lo que hubiera sido suficiente para que el buque se hundiera. Según el experto los vídeos no muestran ninguna deformación estructural o daños por abordaje.
- 2.4.6 Se recordará que en su 1ª sesión de octubre de 1998, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la aplicabilidad de los Convenios de 1992 al siniestro del Milad 1 (documento 92FUND/EXC.1/8). Este buque había sido interceptado por un contingente de Guardacostas de Estados Unidos en aguas multinacionales a unas 25 millas marinas al noroeste de Bahrein. El Guardacostas descubrió que en el buque, que transportaba 1 500 toneladas de diesel/crudo, tenía una grieta en el casco, lo que permitía que entrara agua del mar en el tanque de lastre.
- 2.4.7 El Centro de Ayuda Mutua para Emergencias Marinas (MEMAC) de Bahrein se puso en contacto con una empresa de reparaciones de buques con sede en Bahrein, que se comprometió a proporcionar un remolcador de salvamento y un equipo de reparación para investigar los daños y llevar a cabo las reparaciones temporales de emergencia. El MEMAC presentó una reclamación

por BD 21 168 (£33 000) al Fondo de 1992 por los costos de facilitar el remolcador y el equipo de reparación para que ayudaran al *Milad I*.

- 2.4.8 En su 2ª sesión el Comité Ejecutivo consideró si los acontecimientos en este caso se podían considerar como ‘siniestro’ según la definición que figura en el artículo I.8 del Convenio de Responsabilidad Civil del Fondo de 1992 (documento 92FUND/EXC.2/5, sección 3), y en particular de si el suceso había constituido una amenaza grave e inminente de daños por contaminación en el territorio y el mar territorial de un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992. El Comité tomó nota de la opinión del Director de que, a la luz del estado crítico del buque y de las condiciones de viento predominantes, se cumplieron estos requisitos. El Comité respaldó la postura del Director al respecto. El Comité consideró asimismo que, en las circunstancias, enviar a un equipo de reparación al lugar fue una medida preventiva razonable, aunque las reparaciones no se llevaron a cabo subsiguientemente (documento 92FUND/EXC.2/10, párrafo 3.4.2).
- 2.4.9 En su 3ª sesión el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, teniendo en cuenta todos los factores, el MEMAC había tomado todas las medidas razonables para llevar a cabo los recursos jurídicos de que disponía y que por consiguiente la reclamación del MEMAC era admisible (92FUND/EXC.3/7, párrafo 3.2.8). Durante el examen del siniestro del *Milad I* no se pudo invocar la cuestión de las circunstancias que dieron lugar a la grieta en el casco del buque ni la de la interceptación como una defensa en virtud del artículo 4.2 a) del Convenio del Fondo de 1992.
- 2.4.10 En opinión del Director, la interceptación por las fuerzas de intervención multinacionales no se podía considerar como “un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección”, y los FIDAC no podrían invocar la defensa estipulada en el artículo 4.2 a). No obstante, el Director opina que si a la luz de sus investigaciones subsiguientes, sale a relucir que el hundimiento del *Zeinab* fue un acto deliberado, esto podría dar lugar a que los Fondos presentasen una acción de recurso.
- 2.4.11 Tal vez los Órganos Rectores deseen volver a considerar si están preparados a autorizar al Director a efectuar las liquidaciones finales en nombre del Fondo respectivo de todas las reclamaciones surgidas del siniestro del *Zeinab* en la medida en que las reclamaciones no den lugar a cuestiones de principio que no hayan sido resueltas previamente por ninguno de los Órganos Rectores del Fondo de 1971 o del Fondo de 1992.

Reclamaciones de indemnización

- 2.4.12 La Autoridad Portuaria de Dubai ha presentado reclamaciones por un total de US\$480 000 (£343 000) con respecto a los costos de las medidas preventivas y la limpieza.
- 2.4.13 Se prevé que el Organismo Federal para el Medio Ambiente de los Emiratos Árabes Unidos presente reclamaciones con respecto a las operaciones para extraer los hidrocarburos que quedaban en los restos del naufragio.
- 2.4.14 Asimismo se espera que la Municipalidad de Dubai presente reclamaciones con respecto a las operaciones de limpieza de la costa. Se espera que los costos asciendan a aproximadamente US\$1,2 millones (£850 000).
- 2.4.15 Se prevé que las empresas petroleras locales que participaron en las operaciones de limpieza presenten más reclamaciones.

3 Medidas que han de adoptar los Órganos Rectores

Se invita a los Órganos Rectores a que tengan a bien:

- a) Tomar nota de la información facilitada en el presente documento;
- b) En el caso del siniestro del *Zeinab* examinar si conviene considerar las circunstancias que condujeron al hundimiento como un acto de guerra u hostilidades;

- c) En el caso del siniestro del *Zeinab* examinar si conviene autorizar al Director a proceder a la liquidación final de reclamaciones surgidas de este siniestro; y
 - d) Dar al Director las instrucciones que juzgue oportunas con respecto a estos siniestros.
-