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

COMITÉ EJECUTIVO
16ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.16/4
5 de abril de 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971 Y 1992

AL JAZIAH 1

Nota del Director

Resumen:

El buque se hundió a cierta distancia de Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos), provocando una pérdida de entre 100 y 200 toneladas de hidrocarburos y la consecuente contaminación de las zonas costeras. Se extrajeron alrededor de 430 toneladas de hidrocarburos restantes a bordo antes de que fuera puesto a flote y remolcado al puerto. Los órganos rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 decidieron que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' estipuladas en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992 y de los Convenios de los Fondos de 1971 y de 1992. Así mismo, decidieron que los Convenios de los Fondos de 1971 y de 1992 eran aplicables al siniestro y que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre ambos Fondos. Las reclamaciones respecto a los costos de las operaciones de limpieza por un total de £1 millón se han evaluado provisionalmente en £418 000. Las reclamaciones respecto de las medidas preventivas se han liquidado en £412 000. Las pruebas reveladas en los procedimientos penales contra el capitán y la tripulación del *Al Jaziah 1* indicaron que el buque no presentaba las condiciones de navegabilidad lo que condujo a su hundimiento. A la vista de los resultados de la acción penal, el Director considera que los FIDAC deben oponerse a cualquier intento del propietario del buque de limitar su responsabilidad de acuerdo con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 e incoar una acción contra el propietario del buque con el objeto de recuperar los importes pagados por los Fondos en concepto de indemnización de los daños.

Medidas que han de adoptarse:

a) decidir si los FIDAC deben oponerse a cualquier intento del propietario del buque de limitar su responsabilidad; y
b) decidir si los FIDAC deben iniciar una acción de recurso contra el propietario del buque.

1 El siniestro

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 aproximada de 10 metros a cinco millas al nordeste del Puerto de Mina Zayed, Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos).

1.2 Se calcula que aproximadamente entre 100 y 200 toneladas de carga escaparon del buque naufragado. Los hidrocarburos fueron a la deriva bajo la influencia de fuertes vientos hacia las orillas cercanas, contaminando varias pequeñas islas y bancos de arena. También quedaron contaminados algunos manglares.

1.3 Las compañías petroleras locales organizaron la respuesta al derrame utilizando sus propios recursos y los de unas reservas de la industria situadas en Abu Dhabi, así como 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 se redujeron 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.

1.4 Las autoridades municipales movilizaron equipos de trabajadores para emprender la limpieza en tierra en varias islas, gran parte de la cual quedó concluida en el plazo de dos semanas.

1.5 El Organismo Federal del Medio Ambiente (FEA) de los Emiratos Árabes Unidos designó una compañía local de salvamento para taponar nuevas fugas de hidrocarburos de los restos del naufragio y extraer los hidrocarburos restantes a bordo. La operación de extracción de los hidrocarburos quedó concluida el 7de febrero de 2000, y se notificó que unas 430 toneladas de hidrocarburos se habían extraído del buque hundido. Se notificó que aproximadamente 70 toneladas de hidrocarburos quedaban a bordo como adherencias y material no bombeable.

1.6 El buque hundido fue puesto a flote por los salvadores el 11 de febrero de 2000 y llevado al puerto franco de Abu Dhabi.

2 Consideraciones previas de los órganos rectores de los Fondos de 1971 y de 1992

Definición de 'buque'

2.1 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron en su 8ª y 2ª sesión respectivamente que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de las definiciones de 'buque' estipuladas en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (documentos 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.5 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.4).

Aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992

2.2 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 también decidieron que, dado que en el momento del siniestro los Emiratos Árabes Unidos eran Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y en el Convenio del Fondo de 1971, así como en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992, tanto el Convenio del Fondo de 1971 como el de 1992 eran aplicables al siniestro del *Al Jaziah 1* (documentos 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.8 y 71FUND/AC.2/23/22, párrafo 17.12.6).

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

2.3 El Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y el Consejo Administrativo del Fondo de 1971 decidieron que las responsabilidades se distribuyesen a medias entre el Fondo de 1971 y el Fondo de 1992 (documentos 92FUND/EXC.9/12, párrafos 3.8.13 y 3.8.14 y 71FUND/AC.2/A.23/22, párrafo 17.12.15).

3 Reclamaciones de indemnización

3.1 En agosto de 2000 dos compañías petroleras filiales locales que intervinieron en la respuesta de limpieza presentaron a los FIDAC reclamaciones respecto a costos de limpieza por un total de US$1,3 millones (£920 000). Una de las reclamaciones incluye los costos de movilización de equipo de las reservas de la Oil Spill Response Limited en Southampton (Reino Unido). Estas reclamaciones han sido evaluadas provisionalmente en US$579 339 (£406 000).

3.2 En agosto de 2001 una tercera compañía petrolera filial presentó una reclamación por US$98 000 (£68 000), que ha sido evaluada provisionalmente en US$26 000 (£18 000).

3.3 En julio de 2000 el FEA presentó una reclamación de Dhr 2 millones (£375 000) respecto a operaciones emprendidas por una compañía local de salvamento para taponar fugas y extraer hidrocarburos del buque hundido, y ponerlo a flote y remolcarlo al puerto franco de Abu Dhabi. Esta reclamación fue liquidada en la cuantía reclamada en mayo de 2001.

3.4 En agosto de 2000 el FEA presentó reclamaciones de US$40 000 (£28 400) y Dhr 47 000 (£9 200) respecto a operaciones para extraer los hidrocarburos restantes en los restos del naufragio una vez que estos sean puesto a flote. Estas reclamaciones se liquidaron en mayo de 2001 en las cuantías de US$29 000 (£20 000) y Dhr 47 000 (£9 200) respectivamente.

4 Procedimientos penales

4.1 El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah 1*. Durante el juicio, el capitán declaró que el buque había sido diseñado para el transporte de agua y que se encontraba en condiciones peligrosas y defectuosas.

4.2 El Tribunal consideró que, entre otros, el buque no cumplía los requisitos básicos de seguridad, no era apto para la navegación, tenía muchas perforaciones en el fondo y no tenía la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los EAU para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se debía a estas deficiencias.

4.3 El capitán fue multado con Dhr 5 000 (£950) por daños causados al medio ambiente.

5 Recurso posible de los FIDAC

5.1 El *Al Jaziah 1* contaba con un certificado de registro provisional extendido por el Registro de Honduras, país que no ha ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y es Parte únicamente en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por este motivo, los Emiratos Árabes Unidos están obligados por tratado a aplicar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 respecto del derecho de limitación de responsabilidad del propietario del buque (véase documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.2.8).

5.2 Los asesores jurídicos de los FIDAC en los EAU han expresado el parecer de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la incapacidad de navegabilidad del buque tendrán fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU. El Director concuerda con los asesores jurídicos. En su opinión, el propietario del buque conocía o debía estar al tanto de que el buque no presentaba las condiciones de navegabilidad, y el hundimiento se debió a la falta o culpa del propietario del buque. Por este motivo, el Director considera que según lo estipulado en el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tiene derecho a limitar su responsabilidad y que de intentar hacerlo, los Fondos deberían oponerse.

5.3 El propietario del buque registrado del *Al Jaziah 1* en el momento del siniestro era Al Jazya Marine Services, una empresa con autorización para comerciar expedida por las autoridades de Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos). El único propietario de la empresa en el momento del siniestro era ciudadano de los EAU con residencia en Abu Dhabi. Conforme a la legislación de

los Emiratos Árabes Unidos, este tipo de empresa, conocida como "propiedad exclusiva", no posee activos o pasivos separados de los de su propietario. Se tiene entendido que vendió la empresa a principios de 2001 y que la razón social cambió por Al Muwakabak Trading. Los asesores jurídicos de los Fondos han informado al Director que tales cambios de razón social y de propiedad no eximen al propietario original de la empresa de las responsabilidades que le incumbían antes de que se efectuaran los cambios.

5.4 El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Se desconoce si la empresa registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona en cuestión tienen un patrimonio significativo contra el cual se pueda ejecutar una sentencia. Los asesores jurídicos de los Fondos prosiguen las indagaciones sobre su situación financiera. El Director, por su parte, es de la opinión que de haber activos suficientes, los Fondos deberían incoar un recurso contra la empresa y su propietario en el momento del siniestro.

6 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores:

(a) a tomar nota de la información contenida en este documento;

(b) a decidir si los FIDAC deben oponerse al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad (párrafo 5.2); y

(c) a decidir si los FIDAC deben incoar un recurso contra el propietario registrado del *Al Jaziah 1* y el propietario de dicha empresa en el momento del siniestro (párrafo 5.4).