



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

COMITÉ EJECUTIVO
18a sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.18/6
18 septiembre 2002
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

AL JAZIAH 1

Nota del Director

Resumen:

El *Al Jaziah* se hundió frente a Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos) el 24 de enero de 2000, provocando la pérdida de entre 100 y 200 toneladas de hidrocarburos y la contaminación consecuente de las zonas costeras. Los órganos rectores de los Fondos de 1992 y de 1971 decidieron que el *Al Jaziah 1* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y de 1992 y de los Convenios de los Fondos de 1971 y de 1992. Asimismo, ambos órganos rectores 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 que ascienden a £893 000 se han evaluado provisionalmente en £400 000. Las reclamaciones respecto a las medidas preventivas se han liquidado en £385 000. Las pruebas reveladas en los procedimientos penales contra el capitán y la tripulación del *Al Jaziah 1* indicaban que el buque no era navegable y que ello condujo a su hundimiento. El Director opina que existen grandes posibilidades de que los Fondos obtengan una sentencia favorable contra el propietario del buque en una acción de recurso. Sin embargo, el Director ha sido informado de que no es seguro que el demandado posea activos de importancia que permitan al Fondo recuperar cualquiera de las sumas considerables. Por consiguiente el Director opina que los FIDAC no deberían incoar acción de recurso contra el propietario del buque.

Medidas que han de adoptarse:

Decidir si los FIDAC deben incoar 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* (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 cargamento 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 arenas. Asimismo, algunos manglares quedaron contaminados. En las sesiones anteriores de los órganos rectores se informó sobre las operaciones de limpieza y las operaciones de salvamento subsiguientes que se emprendieron.

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 I* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' estipulada 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 Convenio del Fondo de 1992 eran aplicables al siniestro (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 1992 y el Fondo de 1971 (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 (£840 000). Estas reclamaciones han sido evaluadas provisionalmente en US\$580 000 (£375 000) a la espera de la presentación de documentación justificativa suplementaria.
- 3.2 En agosto de 2002, una tercera compañía petrolera filial volvió a presentar una reclamación que fuera presentada anteriormente en agosto de 2001, por US\$81 500 (£53 000). Se evaluó provisionalmente esta reclamación en US\$41 000 (£27 000).
- 3.3 Se han liquidado reclamaciones respecto a operaciones de prevención de contaminación presentadas por una empresa de salvamento local por un total de US\$595 000 (£385 000).
- 3.4 No se prevén nuevas reclamaciones de indemnización.

4 Procedimientos penales

- 4.1 El Fiscal de Abu Dhabi inició un procedimiento penal contra el capitán del *Al Jaziah I*. En la declaración formulada al Fiscal el capitán había manifestado que la nave estaba diseñada para el transporte de agua y se encontraba en condiciones peligrosas y en mal estado de mantenimiento.
- 4.2 El Tribunal consideró que, entre otros, 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 tenía la autorización del Ministerio de Comunicaciones de los EAU para transportar hidrocarburos. El Tribunal dictaminó que el hundimiento del buque se produjo por estas deficiencias.

- 4.3 Se multó al capitán con Dhr 5 000 (£890) por daños causados al medio ambiente.

5 Recurso posible de los FIDAC

- 5.1 Los órganos rectores en sus sesiones de abril/mayo de 2002 consideraron si los Fondos debieran incoar acción de recurso contra el propietario del buque.
- 5.2 El *Al Jaziah 1* contaba con un certificado de registro provisional extendido por el registro de Honduras, país que hasta la fecha no había ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y era Parte únicamente en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por este motivo, los Emiratos Árabes Unidos estaban 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).
- 5.3 Los asesores jurídicos de los FIDAC en los EAU han expresado la opinión de que los dictámenes del tribunal penal con respecto a la innavegabilidad del buque tendrán fuerza convincente en cualquier acción civil incoada contra el propietario del buque en los EAU. El Director informó a los órganos rectores que está de acuerdo con los asesores jurídicos. En su opinión, el propietario del buque conocía o debía estar 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. 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 a cualquier tentativa del propietario del buque de limitar su responsabilidad, los Fondos deberían oponerse.
- 5.4 El propietario del buque registrado del *Al Jaziah 1* en el momento del siniestro era Al Jazy 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 un 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 a Al Muwakaba 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.
- 5.5 Los órganos rectores del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 decidieron que si las indagaciones efectuadas por los asesores jurídicos de los Fondos revelaban que la entidad registrada como propietaria del buque del *Al Jaziah 1* o la persona en cuestión poseían activos suficientes, los Fondos deberían incoar un recurso contra ellos (documentos 92FUND/EXC.16/6 párrafo 3.3.7 y 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, párrafo 8.5.7).
- 5.6 El buque no tenía ningún seguro de responsabilidad. Los asesores jurídicos de los Fondos prosiguen las indagaciones sobre si la entidad registrada como propietaria del *Al Jaziah 1* o la persona en cuestión tiene activos suficientes contra el que se ejecutaría una sentencia.
- 5.7 Los asesores jurídicos de los FIDAC en los EAU han establecido que el ciudadano de los Emiratos Árabes Unidos al que se refiere el párrafo 5.4 trabaja en el Departamento de Administración de la Abu Dhabi National Oil Co. Los asesores jurídicos asimismo han identificado cuatro empresas distintas, de las que esta persona es propietaria o en las que posee acciones importantes. Tres de estas empresas o bien no tienen licencia de comercialización o sus registros de licencia comercial no son fidedignos. La cuarta es una sociedad de responsabilidad limitada que se dedica al almacenaje y el transporte de hidrocarburos. Se informa que la persona posee 50% de las acciones de esta última empresa. Los asesores jurídicos de los Fondos han indicado que en caso de que los Fondos obtengan una sentencia contra la persona en cuestión, los

Fondos puedan probablemente ejecutarla contra los dividendos pagaderos del 50% de la cartera de acciones en la empresa u obteniendo una venta judicial de las acciones conforme al derecho mercantil de empresas de los Emiratos Árabes Unidos.

- 5.8 Los asesores jurídicos de los Fondos se han visto incapaces de establecer si los activos mencionados serían suficientes para satisfacer el pago de la suma que pudiera adjudicarse a los Fondos en una sentencia final. Han sugerido que el valor de las acciones de la empresa en cuestión es incierto. Asimismo, los asesores jurídicos han indicado que aunque los FIDAC pudieran tomar medidas para retener 50% de las acciones, no sería posible prevenir la disposición de los activos del propietario del buque durante el periodo de litigio.
- 5.9 Los abogados del Fondo de 1971 en los Emiratos Árabes Unidos han informado al Director que existen grandes posibilidades para que el Fondo obtenga una sentencia favorable contra la persona en cuestión y que es probable que no tuviera el derecho a limitar su responsabilidad. La suma total de las reclamaciones liquidadas o pendientes es de aproximadamente US\$2 millones (£1,3 millones). No obstante, los asesores jurídicos del Fondo también informaron al Director que el Fondo pudiera tropezar con grandes dificultades al hacer cumplir la sentencia contra los activos del demandado y que es en todo caso incierto que el demandado tenga activos suficientes que permitan que los Fondos recuperen cualquier suma importante. Por este motivo, el Director opina que los Fondos no deberían incoar ningún recurso contra el propietario del *Al Jaziah 1*.

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 incoar un recurso contra el propietario registrado del *Al Jaziah 1* y el propietario de dicha empresa en el momento del siniestro (párrafo 5.9).
-