



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

COMITÉ EJECUTIVO
3ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.3/3/Rev.1
29 abril 1999
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

MILAD 1

Nota presentada por el Director

Resumen:	Se hace un estudio de si el demandante ha tomado todas las medidas razonables para lograr un acuerdo legal que le haga acreedor a £33 000 correspondientes a su reclamación por medidas preventivas de derrame que sería admisible conforme a lo prescrito en el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992. Asimismo se examina si el Fondo de 1992 debe promover el recurso de acción contra el propietario del buque.
Medidas que han de adoptarse:	Decidir si el demandante ha tomado todas las medidas razonables y si el Fondo de 1992 debe considerar promover el recurso de acción contra el propietario del buque.

1 **El siniestro**

1.1 El 5 de marzo de 1998 el buque tanque de cabotaje *Milad 1* (801 TRB), matriculado en Belice, fue interceptado en aguas internacionales aproximadamente 25 millas marinas al nordeste de Bahrein por un contingente de las Fuerzas Maritimas Multinacionales de Intercepción (MIF), del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos (USCG).

1.2 El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos detectó una fisura de aproximadamente 20 cm de longitud en el casco del buque tanque, que transportaba 1 500 toneladas de mezcla de diesel/crudo, a través de la cual se infiltraba el agua de mar en un tanque de lastre. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos consideró que el *Milad 1* se encontraba en peligro de hundimiento y que representaba una grave amenaza de contaminación de la costa de Bahrein. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos embarcó tripulación a bordo del buque tanque con objeto de que intentara estabilizarlo mediante uso de bombas para contrarrestar la filtración. El Capitán del *Milad 1* solicitó permiso para desembarcar parte de la carga con el fin de hacer que la fisura quedara por encima de la línea de flotación.

1.3 El Centro de Ayuda Mutua para Emergencias en el Mar (MEMAC)^{<1>} con base en Bahrein contactó a diversas compañías navieras con objeto de identificar a un propietario que estuviera dispuesto a descargar 500 - 700 toneladas de carga y aceptar hidrocarburos como pago por los costos que implica. Una compañía con sede en Bahrein aceptó poner un remolcador y una gabarra disponible para efectuar el alijo. La operación de alijo fue autorizada por el Gobierno de Bahrein y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

1.4 El 6 de marzo el remolcador y la gabarra arribaron a un costado del *Milad 1*. Al informarles que la carga era una mezcla de diesel/crudo, la tripulación se negó a recibirla en la gabarra. El MEMAC contactó a BMS Ltd, una compañía con base en Bahrein dedicada a la reparación de buques, dicha compañía aceptó facilitar un remolcador de salvamento y un equipo de reparación, para evaluar el daño y tomar medidas temporales de reparación de emergencias.

1.5 El 8 de marzo BMS Ltd. inspeccionó el *Milad 1* y determinó que la longitud de la fisura había aumentado a 45 cm y que se continuaba incrementando, por lo que se requería de equipo adicional de reparación. El MEMAC hizo contacto con un representante del propietario del *Milad 1*, cuya base se encontraba en los Emiratos Árabes Unidos al momento del siniestro. El representante del propietario aceptó las reparaciones de emergencia que se estaban efectuando y ofreció proporcionar otro buque tanque, el *Al-Mtama*, para poder alijar el *Milad 1*.

1.6 El 11 de marzo el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos informó que la fisura en el casco del *Milad 1* había incrementado a más de 3 metros. El 12 de marzo, tras consultar con el Gobierno de Bahrein y el MEMAC, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos decidió remolcar al *Milad 1* a una posición más central en el Golfo Pérsico, aproximadamente 50 millas náuticas al nordeste de Bahrein. Se solicitó al BMS Ltd escoltar al *Milad 1* y permanecer en alerta durante la operación de alijo, en caso de que fueran necesarias reparaciones de emergencia.

1.7 El 15 de marzo se alijó la carga que se encontraba a bordo del *Milad 1* al *Al-Mtama*, y se permitió a ambos buques hacerse a la mar. No se derramó hidrocarburos en ningún momento durante las operaciones, y no fueron necesarias reparaciones de emergencia en el mar.

1.8 No obstante que el MEMAC recibió un telefax escrito a mano por un representante del propietario del buque, en el que se aceptaba pagar los costos de cualquier reclamación, no ha sido posible para el MEMAC recuperar los costos por haber facilitado el buque de salvamento y el personal de reparación. No ha sido posible para el MEMAC determinar si el *Milad 1* cuenta con seguro de responsabilidad por contaminación.

2 Reclamaciones por indemnización

El Fondo de 1992 recibió una reclamación por BD21 168 (£33 000) que presentó el MEMAC por el costo de haber facilitado el remolcador de salvamento y el personal de reparación que asistieron al *Milad 1*. La reclamación está respaldada con un recibo expedido por BMS Ltd.

3 Deliberaciones en la 2ª sesión del Comité Ejecutivo

3.1 Al momento del siniestro Bahrein era Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1992, y en el Convenio del Fondo de 1992.

3.2 En su 2ª sesión, el Comité Ejecutivo decidió que, en vista de la condición crítica del buque y de los vientos dominantes, los eventos en este caso entran en la definición de "siniestro" conforme a lo prescrito en el artículo I.8 del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

<1> El MEMAC fue establecido por la Organización Regional para la Protección del Medio Marino (ROPME), una organización creada con el fin de implementar el Plan de Acción de Kuwait, aprobado por los signatarios del Convenio regional de Kuwait sobre cooperación para la protección del medio marino contra la contaminación, 1976. La función del MEMAC es facilitar la cooperación entre los Estados Miembros y proporcionar asistencia a aquellos Estados cuando lo soliciten en sus planes de contingencia y de respuesta a derrames de hidrocarburos.

3.3 Asimismo, el Comité examinó si el MEMAC había tomado todas las medidas razonables disponibles para lograr una solución legal, y si la reclamación por parte del MEMAC era en principio admisible bajo el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992.

3.4 Conforme al artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 paga compensación a un demandante únicamente si no le ha sido posible obtener una compensación completa adecuada por los daños descritos en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 "porque el propietario responsable de los daños conforme al Convenio de responsabilidad de 1992 es financieramente incapaz de cubrir completamente sus obligaciones, y cualquier seguridad financiera que pueda proporcionarse bajo el artículo VII de dicho Convenio no cubre o es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de compensación por daños; un propietario que sea considerado como financieramente incapaz de cumplir sus obligaciones, y una seguridad financiera que sea considerada como insuficiente si a la persona que sufrió los daños no le ha sido posible obtener satisfacción total de la cantidad de compensación conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1992 tras haber tomado todas las medidas razonables posibles para lograr una solución legal."

3.5 En octubre de 1998 el MEMAC facilitó al Fondo de 1992 una copia de la Patente Provisional de Navegación (PPN) correspondiente al buque tanque *Milad 1*, expedida por el Registro Internacional de Marina Mercante de Belice. La PPN se había vencido el 19 de diciembre de 1997 (a saber, poco antes del incidente), no obstante, al propietario registrado al momento de ser expedida la PPN le fue otorgada como Gulf Oil Transport Shipping Co. Inc. con base en Panamá. El MEMAC informó en enero de 1999 al Fondo de 1992, que había intentado contactar al representante del propietario en los Emiratos Árabes Unidos, que se había comprometido en el alijo del buque, no obstante había sido informado al MEMAC que dicha persona ya no se encontraba en el país. Asimismo, el MEMAC manifestó que se había comunicado por escrito con el propietario registrado en Panamá, sin embargo no había recibido respuesta.

3.6 En un documento presentado al Comité Ejecutivo (documento 92FUND/EXC.2/5), el Director expresó su opinión de que en vista de la cantidad relativamente pequeña que representaba, era muy poco lo que se podía esperar que el MEMAC hiciera dentro de lo razonable para localizar al propietario con arreglo a su reclamación, con arreglo a lo dispuesto en el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y de que el MEMAC había tomado todas las medidas razonables para lograr una solución legal. Por consiguiente, consideró que la reclamación por parte del MEMAC era en principio admisible conforme al Convenio del Fondo de 1992.

3.7 Diversas delegaciones expresaron su reserva sobre si se el MEMAC había tomado suficientes medidas, considerando que al *Milad 1* no se le exigió un seguro que cubriera responsabilidad por daños por contaminación conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1992, debido a que transportaba una carga inferior a 2 000 toneladas de hidrocarburos. Varias delegaciones consideraron que, al decidir si el demandante había tomado todas las medidas posibles, se debían tomar en cuenta todos los hechos del caso y no solamente el costo de la reclamación.

3.8 Algunas delegaciones manifestaron su opinión de que en principio el Comité Ejecutivo debía aprobar la reclamación, de manera que pueda compensarse sin mayor demora al demandante. Dichas delegaciones consideraron que el Fondo de 1992 debería examinar si se podría promover un recurso de acción en contra del propietario del buque, debido a que sería más fácil para el Fondo obtener la información necesaria.

3.9 Debido a que el Comité Ejecutivo no estaba convencido de que el MEMAC había tomado todas las medidas posibles para lograr una solución legal, se solicitó al Director examinar con el MEMAC las posibles acciones que este podría tomar, y a informar cualquier avance al Comité durante su 3ª sesión, con objeto de permitir al Comité decidir al respecto. De igual manera, se instó al Director a examinar si el Fondo de 1992 debía promover un recurso de acción en contra del propietario del buque en caso de que las medidas que tomara el MEMAC a futuro resultaran en vano. Se tomó nota de que para dicha decisión sería necesario considerar si los costos que implicaría cualquier medida a que se recurra serían justificados, en vista de la pequeña cantidad que se recuperaría (documento 92FUND/EXC.2/10, párrafo 3.4.6).

4 Investigación adicional por parte del Director

4.1 El Director ha recibido asesoría de expertos sobre las medidas que el MEMAC podía tomar en principio para localizar al propietario del buque, con objeto de iniciar procedimientos legales en contra del mismo para recuperar los costos en que se incurrió. Dichas medidas se resumen a continuación:

- i) Los detalles sobre el propietario del buque se encuentran a disposición pública a través de Lloyd's Register of Shipping. En ocasiones también se cuenta con información facilitada relativa al movimiento de buques, en el Lloyd's Ship Index.
- ii) Si el buque aún existe (a saber, no ha sido desguasado) y cuenta con un número "único" de la OMI para identificación, este puede usarse para rastrear los movimientos del buque, aún si el nombre y/o propietario y/o registro se han cambiado. Puede hacerse ya sea mediante una compañía de rastreo tal como Lloyd's Intelligence o, en circunstancias en que información sobre el patrón comercial del buque se encuentre disponible, puede alertarse a las autoridades en los posibles puertos de escala. Sin embargo, la eficiencia de cualquier servicio de rastreo varía, debido a que depende de la fiabilidad de la información que sea facilitada por fuentes locales, y la velocidad con que dicha información sea recibida.
- iii) En caso de que sea posible rastrear al buque, pueden tomarse medidas para arrestarlo. El que esto sea posible depende de una serie de factores que varían de una jurisdicción a otra. Debe obtenerse asesoría legal en la jurisdicción o jurisdicciones pertinentes. Aún si se logra un arresto inicial, puede ser necesario proporcionar seguridad como parte demandante y el costo de mantener un arresto puede ser considerable.
- iv) Aunque el Estado de abanderamiento del buque sea conocido y el Estado de abanderamiento cuente con información sobre el propietario registral, puede incluso resultar difícil, costoso y representar tiempo el identificar y rastrear la verdadera propiedad de la compañía.
- v) El uso de firmas de abogados para rastrear al propietario de un buque es bastante común. Si existen antecedentes extensos o no fiables, puede resultar una opción costosa, no obstante, y no hay garantía de éxito. Una opción es emplear una agencia que se especialice en el rastreo de propietarios. El uso de dichas agencias es igualmente costoso. Normalmente (aunque no en forma exclusiva) son utilizadas cuando se sospecha piratería, fraude o robo.

4.2 El Director llevó a cabo estudios con el MEMAC sobre las diversas opciones disponibles. El MEMAC expresó que hay el riesgo serio de que aún si el buque existe y se puede identificar al propietario en forma relativamente fácil y rápida, solo había una posibilidad limitada de éxito para recuperar los costos (o parte de los mismos) incurridos por el propietario del buque, y que es probable que los costos que esto represente sean altos. El MEMAC declaró que por esta razón no está dispuesto a tomar medidas futuras para recuperar los costos incurridos por el propietario del buque.

4.3 Conforme a lo antedicho, las diversas opciones contenidas en el párrafo 4.1 podrían ser costosas. En el caso del *Milad 1* existe igualmente el riesgo de que los costos que represente sean desproporcionados con respecto a la cantidad en cuestión. Haciendo a un lado la cuestión de los costos, existe gran incertidumbre en este caso sobre si el propietario del buque puede ser rastreado y hasta sobre la posibilidad de éxito en cualquier medida que se tome en su contra, así como de la disponibilidad de bienes no sujetos a gravamen (a saber, libre de hipoteca naval u otros embargos o cargos) con objeto de hacer cumplir las normas legales.

4.4 El Director considera que haciendo un balance, y en vista de las circunstancias particulares de este caso, no podía esperarse que el MEMAC hiciera más dentro de lo posible, por rastrear al propietario para hacer válida su reclamación bajo el Convenio de responsabilidad civil 1992. Por consiguiente, el Director opina que la reclamación presentada por el MEMAC es en principio admisible conforme al Convenio del Fondo de 1992.

4.5 El Director considera también que en vista de la combinación de factores, incluyendo el costo potencialmente alto de intentar rastrear al propietario, y las posibilidades limitadas de éxito de recuperar la

cantidad relativamente pequeña de la reclamación, el Fondo de 1992 no debería considerar el promover recurso de acción en contra del propietario del buque.

5 Medidas cuya adopción se pide al Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información contenida en este documento;
 - b) decidir si el MEMAC ha tomado todas las medidas posibles para alcanzar una solución legal; y
 - c) decidir si el Fondo de 1992 debería considerar el promover recurso de acción en contra del propietario del buque.
-