FONDO INTERNACIONAL
DE DANOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACION POR
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO
6ª sesión
Punto 4 del orden del día

92FUND/EXC.6/3
10 febrero 2000
Original: INGLÉS

OTROS ASUNTOS

SINIESTRO DEL AL JAZIAH 1

Nota del Director

Resumen:	El *Al Jaziah 1*, que transportaba fueloil intermedio, se hundió frente a Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos), provocando el derrame de entre 100 y 200 toneladas de tal tipo de fueloil y a la contaminación de las zonas costeras. Se han extraído unas 550 toneladas de los hidrocarburos que quedaban a bordo. Emiratos Árabes Unidos es Parte Contratante tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Examinar la aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y del Fondo de 1992 a este siniestro.

1 El siniestro

1.1 El 24 de enero de 2000, el buque tanque *Al Jaziah 1* (de supuestamente 681 ABR), cargado de fueloil intermedio, 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).

1.2 Supuestamente el buque estaba matriculado en Honduras y era propiedad de una empresa de Abu Dhabi y Dubai. Parece ser que el buque no estaba registrado en ninguna sociedad de clasificación y que tampoco estaba cubierto por un seguro de responsabilidad.

1.3 Se calcula que entre 100 y 200 toneladas de carga aproximadamente se derramaron de los restos del naufragio. 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.

1.4 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 realizar un seguimiento de las operaciones de limpieza, enlazar con las autoridades competentes y asesorar a las autoridades y a los órganos que estaban participando

en las operaciones de limpieza sobre todos los aspectos prácticos de cualquier limpieza. Los Fondos designaron asimismo un perito local para ayudar a la ITOPF y para supervisar las operaciones de recuperación.

1.5 Las compañías petroleras locales organizaron la operación de respuesta ante el derrame utilizando sus propios recursos y los de una reserva de material situada en Abu Dhabi. Asimismo utilizaron parte del equipo de las reservas de la empresa Oil Spill Response Limited de Southampton (Reino Unido). Aunque la respuesta inicial sólo supuso la aplicación de dispersantes desde buques y helicópteros, estas operaciones se fueron reduciendo gradualmente cuando resultó obvio que los productos químicos eran muy poco eficaces. Se llevó a cabo un cerco defensivo de zonas vulnerables, incluidos puntos de toma de agua del mar destinada a dos centrales eléctricas cercanas.

1.6 Las autoridades locales movilizaron equipos de operarios para llevar a cabo las operaciones de limpieza en tierra.

1.7 La Federal Environment Agency of the United Arab Emirates (Organismo Federal de los Emiratos Árabes Unidos para el Medio Ambiente) designó a una compañía local de recuperación para que evitase que se siguiesen derramando 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 aproximadamente 550 toneladas de hidrocarburos del buque hundido. Se desconoce la cantidad de hidrocarburos que quedan aún a bordo.

1.8 Se están tomando las medidas preparatorias necesarias para levantar el buque hundido con objeto de poner fin a la amenaza de que se produzca más contaminación.

2 Reclamaciones de indemnización

Se espera que se presenten reclamaciones de indemnización con respecto al coste de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra así como con respecto al coste de las operaciones de remoción de hidrocarburos. Algunas trampas para pescado se han manchado y se prevé que se presenten reclamaciones de indemnización por el coste de la limpieza de las mismas. A estas alturas no es posible realizar un cálculo aproximado de la cuantía total de las reclamaciones.

3 Aplicabilidad del Convenio del Fondo de 1971 y del Convenio del Fondo de 1992

3.1 Emiratos Árabes Unidos es Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 (desde marzo de 1984) como en el Convenio del Fondo de 1992 (desde noviembre de 1998) ya que no denunció el primero cuando se adhirió al último.

3.2 El Convenio del Fondo de 1992 ofrecía un mecanismo para la denuncia obligatoria del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 cuando la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribuciones recibidos en los Estados que son Parte en el Protocolo correspondiente al Convenio del Fondo de 1992 (o que hayan depositado instrumentos de adhesión respecto de dicho Protocolo) alcance las 750 millones de toneladas. Esta condición se cumplió el 15 de mayo de 1997. No existe una disposición homóloga con respecto a los Estados que han depositado instrumentos de adhesión tras dicha fecha. No obstante, parece que no se pretendía que los Estados siguieran siendo Parte tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992 tras esa fecha.

3.3 Emiratos Árabes Unidos depositó su instrumento de ratificación del Convenio del Fondo de 1992 el 19 de noviembre de 1997, es decir, después del 15 de mayo. Por consiguiente, no estaba obligado formalmente por ningún tratado a denunciar el Convenio del Fondo de 1971. No obstante, el Director se puso en contacto en varias ocasiones con representantes de Emiratos Árabes Unidos, poniendo en su conocimiento los problemas que podrían plantearse si Emiratos

Árabes Unidos seguía siendo Parte en el Convenio del Fondo de 1971 y explicó lo importante que es el que Emiratos Árabes Unidos denuncie dicho convenio lo antes posible.

3.4 La aplicación simultánea del Convenio de responsabilidad civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971, el Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 con respecto a siniestros sucedidos durante el período transitorio hasta el 15 de mayo de 1998 se regía por el Artículo 36bis del Convenio del Fondo de 1992. El Fondo de 1992 pagaría indemnizaciones en el caso y en la medida en que el demandante no hubiese podido obtener una indemnización completa en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1969, el Convenio del Fondo de 1971 y el Convenio de responsabilidad civil de 1992, en tal orden.

3.5 No existen disposiciones correspondientes con respecto a la aplicabilidad de estos cuatro instrumentos tras la fecha de vencimiento del período de transición. Por consiguiente, a juicio del Director, se tendría que resolver la cuestión basándose en las normas generales del Derecho de los tratados. Aparentemente la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los tratados no ofrece ninguna orientación al respecto [<1>].

3.6 Habida cuenta de que Emiratos Árabes Unidos es Parte tanto en los Convenios de 1969/1971 y los Convenios de 1992, el Director opina que desde el punto de vista del Derecho de los tratados ambas series de Convenios serían aplicables a los daños debidos a la contaminación producidos en Emiratos Árabes Unidos.

3.7 No obstante, es necesario tener en cuenta asimismo la legislación relevante de Emiratos Árabes Unidos. El Convenio de responsabilidad civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 se incorporaron al Derecho de los Emiratos mediante el Decreto Federal Nº46 de 1983. Este estatuto no ha sido revocado y al parecer sigue en vigor. Los Convenios de 1992 se han incorporado al Derecho interno mediante el Decreto Federal Nº82 de 1997.

3.8 Tal y como se menciona anteriormente, el *Al Jaziah 1* estaba matriculado en Honduras, que es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Si el buque estaba efectivamente matriculado en Honduras, Emiratos Árabes Unidos estaría obligada mediante tratado a aplicar el Convenio de responsabilidad civil de 1969 con respecto a la responsabilidad del propietario del buque (véase el Artículo 30.4(b) del Convenio de Viena).

3.9 El Director considera que convendría estudiar más a fondo la cuestión de la aplicación de los cuatro tratados a este siniestro.

3.10 Se invitará al Comité Ejecutivo del Fondo de 1971 a examinar la cuestión de la aplicabilidad de los Convenios desde el punto de vista del Derecho de los tratados en su 63ª sesión, que se celebrará en abril de 2000.

[<1>] El artículo 30.4 de la Convención de Viena, que aborda la aplicación tratados sucesivos concernientes a la misma materia estipula que:

Cuando las partes en el tratado anterior no sean todas ellas partes en el tratado posterior:

(a) en las relaciones entre los Estados partes en ambos tratados se aplicará la norma enunciada en el párrafo 3;

(b) en las relaciones entre un Estado que sea parte en ambos tratados y un Estado que sólo sea de uno de ellos, los derechos y obligaciones recíprocos se regirán por el tratado en el que los dos Estados sean Partes.

4 Definición de 'buque'

4.1 Según se informa, el *Al Jaziah 1* tiene 40 años. Al parecer se construyó inicialmente como buque tanque para el transporte de agua y se explotaba en el sistema de canales y ríos europeos. No se sabe si el buque ha sido transformado para el transporte de hidrocarburos. Se plantea la cuestión de saber si se puede aplicar al buque la definición de 'buque' de conformidad con cualquiera de los dos Convenios de 1969 y 1971 o con ambos y con los Convenios de 1992.

4.2 Las definiciones de 'buque' que figuran en el Artículo I.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio de responsabilidad civil de 1992 dicen lo siguiente:

> *Convenio de responsabilidad civil de 1969*
>
> Por 'buque' se entiende toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, que transporte efectivamente hidrocarburos a granel como carga.
>
> *Convenio de responsabilidad civil de 1992*
>
> Por 'buque' se entiende 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 figuran en los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 respectivamente.

4.3 El Director se ha puesto en contacto con la Oficina de matriculación de buques de Honduras para pedir datos del *Al Jaziah 1*.

4.4 El Director considera que, sin más información sobre el buque, no es posible a estas alturas decidir si se puede aplicar al buque la definición de 'buque' que figura en cualquiera de los dos Convenios de 1969 y 1971 o en ambos o en los Convenios de 1992.

5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

(a) tomar nota de la información facilitada en el presente documento;

(b) examinar la aplicación de los Convenios del Fondo de 1971 y de 1992 al siniestro desde el punto de vista del Derecho de los tratados;

(c) examinar si cabe aplicar al *Al Jaziah 1* la definición de 'buque'; y

(d) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto de este siniestro.