



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

COMITÉ EJECUTIVO  
8ª sesión  
Punto 4 del orden del día

92FUND/EXC.8/4  
30 junio 2000  
Original: INGLÉS

## OTROS ASUNTOS

### SINIESTRO DEL AL JAZIAH 1

#### Nota del Director

<b>Resumen:</b>	El <i>Al Jaziah 1</i> , que transportaba fueloil, se hundió frente a Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos), provocando el derrame de entre 100 y 200 toneladas de hidrocarburos y la contaminación de las zonas costeras. Se extrajeron unas 430 toneladas de los hidrocarburos que quedaban a bordo antes de levantar el buque y llevarlo a puerto. Los Emiratos Árabes Unidos son Parte Contratante tanto en el Convenio del Fondo de 1971 como en el Convenio del Fondo de 1992.
<b>Medidas que han de adoptarse:</b>	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, 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 El buque tenía un certificado de matriculación provisional expedido por el Registro de Honduras y 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.
- 1.3 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, coordinar

con las autoridades competentes y asesorar a las autoridades y a los órganos que estaban participando en las operaciones de limpieza sobre los aspectos prácticos de la limpieza. Los Fondos designaron asimismo un perito local para ayudar a la ITOPF y para supervisar las operaciones de salvamento.

- 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 de suministro 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 en varias islas, completándose la mayor parte de esta en el transcurso de dos semanas.
- 1.7 La Agencia Federal de los Emiratos Árabes Unidos para el Medio Ambiente designó a una compañía local de salvamento 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 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.
- 1.8 Los salvadores volvieron a poner el buque a flote el 11 de febrero de 2000 y lo llevaron al puerto de Abu Dhabi.

## **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. 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 Los Emiratos Árabes Unidos son 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 En su 6ª sesión el Comité Ejecutivo examinó brevemente si el 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 eran aplicables a este siniestro. El Comité encargó al Director que estudiara la cuestión más a fondo (documento 92FUND/EXC.6/5, párrafo 4.1.4).
- 3.3 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.

- 3.4 Los Emiratos Árabes Unidos depositaron su instrumento de ratificación del Convenio del Fondo de 1992 el 19 de noviembre de 1997, es decir, después del 15 de mayo de 1997. 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 los Emiratos Árabes Unidos, poniendo en su conocimiento los problemas que podrían plantearse si los Emiratos Árabes Unidos seguían siendo Parte en el Convenio del Fondo de 1971 y explicó lo importante que es el que los Emiratos Árabes Unidos denuncien dicho convenio lo antes posible. En abril 2000, el Director visitó la Subsecretaría del Ministerio de Relaciones Exteriores de los Emiratos y discutió la cuestión con los oficiales principales.
- 3.5 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 sólo 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.
- 3.6 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. Al parecer la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados no ofrece ninguna orientación al respecto.
- 3.7 Habida cuenta de que los Emiratos Árabes Unidos son Parte tanto en los Convenios de 1969/1971 como en 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 los Emiratos Árabes Unidos.
- 3.8 No obstante, es necesario tener en cuenta asimismo la legislación relevante de los 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 N°46 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 N°82 de 1997. Por consiguiente parece que son aplicables ambas series de Convenios de conformidad con el derecho interno de los Emiratos Árabes Unidos.
- 3.9 Habida cuenta de que en la opinión del Director serían aplicables ambas series de Convenios, cabe preguntarse cómo se debería distribuir entre los dos Fondos la responsabilidad por contaminación por hidrocarburos derivada de este siniestro.
- 3.10 Tal y como se menciona anteriormente, el *Al Jaziah 1* tenía un certificado de matriculación provisional expedido por el Registro de Honduras, que es Parte en el Convenio de responsabilidad civil de 1969 pero no en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Por consiguiente, parece que los Emiratos Árabes Unidos estarían obligados 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).

#### **4 Definición de 'buque'**

- 4.1 Según se informa, el *Al Jaziah 1* tiene 40 años y se cree que se construyó en los Países Bajos. El buque tenía un timón y una hélice. La timonera carecía de ayudas a la navegación, tales como ecosonda, radar y brújula. El proyecto del buque correspondía al tipo aprobado por el *Dutch Small Ship Inspectorate* para 'buque petrolero de motor para la navegación interior'. Cuando se produjo el siniestro el buque estaba navegando en mar abierta sin ninguna alteración material con respecto al proyecto original, un rasgo característico de dicho proyecto es un castillo de proa muy bajo. Se desconoce si había sido transformado para el transporte de petróleo. 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 haya 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 *Al Jaziah I* tenía contratado un seguro de casco con la Compañía Aseguradora de Arabia Saudita LTD. EC. Dicho seguro cubría el comercio en 'el Golfo Pérsico, el Golfo de Omán, el Océano Índico, la costa oriental de África y el Mar Rojo'. El seguro venció el 30 de abril de 1999. Según la póliza, el *Al Jaziah I* fue construido en 1970. Se ha informado de que la Abu Dhabi National Oil Company había utilizado frecuentemente el *Al Jaziah I* para transportar fueloil en la región.
- 4.4 En el momento en que se produjo el siniestro el *Al Jaziah I* estaba transportando efectivamente hidrocarburos a granel como carga y por consiguiente puede ser considerado como un buque a efectos del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971.
- 4.5 Obviamente el *Al Jaziah I* era capaz de transportar hidrocarburos a granel como carga, y había sido utilizado con frecuencia para transportar fueloil en la región. Por consiguiente, sería difícil argumentar que no fuera un buque a efectos del Convenio de 1992.
- 4.6 Por otra parte cabe plantearse si se pudiese considerar al *Al Jaziah I* como un 'buque apto para la navegación marítima'. El asesor jurídico de los FIDAC en los Emiratos Árabes Unidos ha informado al Director de que no hay estatutos, doctrina ni jurisprudencia en los Emiratos que orienten en absoluto sobre cómo se ha de interpretar el concepto de 'apto para la navegación marítima'.
- 4.7 Por consiguiente el Director ha pedido asesoramiento jurídico en cuanto a la postura del Derecho inglés sobre esta cuestión. Parece que hay algo de incertidumbre a este respecto. Aunque los Tribunales ingleses no han tenido la oportunidad de interpretar la expresión 'apto para la navegación marítima' en el contexto de los Convenios del Fondo de 1971 y 1992, la expresión se utiliza frecuentemente en la legislación marítima inglesa. En un caso de 1871, el Tribunal sostuvo que, cuando un buque se alejase a 20 o 30 millas de la costa y permaneciese fuera durante muchas horas, no se podía decir que el buque no era un buque apto para la navegación marítima<sup><1></sup>. En otro caso de 1893, el Tribunal falló que por 'buque de navegación marítima se entiende un buque que navega efectivamente en el mar'<sup><2></sup>. En una decisión más reciente de 1993 el Tribunal

---

<1> Ex Parte Ferguson [1871] L.R. 6 Q.B. 280

<2> Salt Union Limited v Wood [1893] 1 Q.B. 370

Comercial sostuvo que el concepto abarcaba a todos los buques diseñados para viajar en el mar. El juez consideró que el término abarcaba no sólo a buques en el sentido tradicional de la palabra sino también a aerodeslizadores, hidrodesslizadores, gabarras y barcasas utilizados en el mar, así como aparatos flotantes que no se pudiesen desplazar con su propia propulsión, por ejemplo instalaciones de exploración y extracción de petróleo que se desplazan sobre el agua<sup><3></sup>.

- 4.8 El *Al Jaziah I* se utilizaba en el mar frecuentemente para transportar fueloil en la región. La póliza de seguro del casco cubría el comercio en una región bastante amplia en la que no hay canales ni ríos importantes. Teniendo en cuenta estas consideraciones el Director opina que los Tribunales ingleses considerarían probablemente el *Al Jaziah I* como un buque apto para la navegación marítima y que es muy probable que el Tribunal de los Emiratos Árabes Unidos adoptase la misma postura. Por consiguiente, el Director propone que se considere el *Al Jaziah I* como un buque apto para la navegación marítima a efectos de los Convenios de 1992.
- 4.9 Se invitará al Consejo Administrativo y a la Asamblea del Fondo de 1971 a que examinen la aplicabilidad del Convenio de responsabilidad civil de 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 a este siniestro en la sesión de octubre de 2000.

## **5 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo**

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- (a) tomar nota de la información contenida en el presente documento;
- (b) examinar la aplicación del Convenio del Fondo de 1992 al siniestro;
- (c) examinar si cabe aplicar al *Al Jaziah I* la definición de 'buque' establecida en los Convenios de 1992; y
- (d) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto de este siniestro.

---

<3> John Robert Charman and other v WOC Ofshore B.V. [1993] 1, Lloyd's Report