



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

| | |
|---|---------------------|
| Punto 3 del orden del día | IOPC/MAR21/3/3 |
| Fecha | 18 de marzo de 2021 |
| Original | Inglés |
| Asamblea del Fondo de 1992 | 92AES24 |
| Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 | 92EC75 |
| Asamblea del Fondo Complementario | SAES8 |

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

BOW JUBAIL

Nota de la Secretaría

| | |
|--------------------------------|---|
| Objetivo del documento: | Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre las últimas novedades respecto de este siniestro. |
| Resumen: | <p>El 23 de junio de 2018, el petrolero-quimiquero <i>Bow Jubail</i> (arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Reino de los Países Bajos). Como resultado de la colisión se produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de fueloil en el puerto. La contaminación subsiguiente afectó a buques que se encontraban en las proximidades, a muelles y otros bienes, y a la fauna y flora silvestres.</p> <p>En el momento en que se produjo el siniestro, el <i>Bow Jubail</i> navegaba en lastre. Los hidrocarburos derramados eran hidrocarburos para combustible. El propietario del buque solicitó al Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996). El propietario del buque alegó que se trataba de un siniestro contemplado en el artículo 1.8 del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001).</p> <p>En noviembre de 2018, el Tribunal de Distrito de Róterdam dictaminó que el propietario del buque no había probado que el petrolero no contuviera residuos de hidrocarburos persistentes en el momento en que se produjo el siniestro. El tribunal entendió que el <i>Bow Jubail</i> entraba dentro de la definición de "buque" establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y decidió no conceder permiso para limitar su responsabilidad en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. El propietario del buque presentó un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya.</p> <p>El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020, confirmando el dictamen del Tribunal de Distrito de Róterdam de que el Convenio sobre el combustible de los buques no era de aplicación al siniestro del <i>Bow Jubail</i>, puesto que su propietario no había demostrado que el buque no contenía residuos de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro, por lo cual el <i>Bow Jubail</i> estaba cubierto por la definición de "buque" del CRC de 1992. El propietario ha apelado la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos.</p> |

Si el propietario del buque consigue probar que no había tales residuos a bordo, el siniestro entraría dentro del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, y por tanto se aplicaría la cuantía de limitación del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

La carga de la prueba en este punto recae sobre el propietario del buque. Si este no puede probar que el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicaría el CRC de 1992. El criterio pertinente sería el utilizado por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.

Es probable que el total de los daños debidos a contaminación exceda el límite que se aplicaría al buque en virtud del CRC de 1992; en tal caso, el Convenio del Fondo de 1992 podría aplicarse a este siniestro. Sin embargo, en esta hipótesis resulta poco probable que se aplique el Protocolo relativo al Fondo Complementario, ya que seguramente las pérdidas no excedan el límite de responsabilidad en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

Novedades: El Fondo de 1992 ha solicitado adherirse al procedimiento de apelación en el Tribunal Supremo y varios reclamantes han presentado sus réplicas contra la petición del Fondo.

Un par de reclamantes se han puesto en contacto con el Fondo de 1992 para solicitar información sobre cómo presentar una reclamación contra el Fondo, en caso de que se dictamine que a este siniestro le es de aplicación el CRC de 1992.

Documentos conexos: El informe del siniestro del *Bow Jubail* puede consultarse en línea en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC.

Medidas que se han de adoptar: Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

| | |
|---|--|
| Buque | <i>Bow Jubail</i> |
| Fecha del siniestro | 23.06.2018 |
| Lugar del siniestro | Róterdam (Países Bajos) |
| Causa del siniestro | Colisión |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | Aproximadamente 217 toneladas de fueloil pesado |
| Zona afectada | Puerto de Róterdam (Países Bajos) |
| Estado de abanderamiento del buque | Noruega |
| Arqueo bruto | 23 196 |
| Asegurador P&I | Gard P&I (Bermuda) Ltd |
| Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 | Si se aplicase el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el límite sería de unos 14 millones de DEG. |
| Límite del CRC de 1992 | Si se aplicase el CRC de 1992, el límite sería de unos 16 millones de DEG. |
| STOPIA/TOPIA aplicable | Si se aplicasen el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, también se aplicaría el STOPIA, con un límite de 20 millones de DEG. |

| | |
|--|--|
| Límite del CRC de 1992, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario | El límite en virtud de los tres Convenios sería de 750 millones de DEG. |
| Procedimientos judiciales | <p>El Tribunal de Apelación de La Haya ratificó la decisión del Tribunal de Distrito de Róterdam en el sentido de que el <i>Bow Jubail</i> podía entrar dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992, de modo que el propietario del buque no podía acogerse al Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 para limitar su responsabilidad.</p> <p>El propietario del buque ha apelado ante el Tribunal Supremo alegando que el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 debería aplicarse a este caso, dado que el <i>Bow Jubail</i> no era un buque según la definición del CRC de 1992. El Fondo de 1992 ha solicitado adherirse al procedimiento ante el Tribunal Supremo.</p> |

2 Antecedentes

- 2.1 El 23 de junio de 2018 el petrolero-quimiquero *Bow Jubail* (con un arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (Reino de los Países Bajos). Como resultado de la colisión se produjo una fuga en la zona del tanque de combustible de estribor que derivó en un derrame de fueloil en el puerto. La contaminación subsiguiente afectó a buques que se encontraban en las proximidades, a muelles y otros bienes, y a la fauna y flora silvestres.
- 2.2 En el momento en que se produjo el siniestro, el *Bow Jubail* navegaba en lastre. Sin embargo, en el viaje anterior al siniestro, de Houston a Róterdam con escala en Amberes, el *Bow Jubail* transportaba "hidrocarburos" tal como se definen en el CRC de 1992.
- 2.3 El propietario del buque manifiesta que los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga en el momento en que se produjo el siniestro.
- 2.4 Existen indicios de que la cuantía reclamada puede estar por encima de los EUR 80 millones.

3 Aplicabilidad de los Convenios

- 3.1 Los Países Bajos son Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, y en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 3.2 En el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) se define "buque" como "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 solo 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**".
- 3.3 En el momento en que se produjo el siniestro, el *Bow Jubail* navegaba en lastre. Los hidrocarburos derramados eran hidrocarburos para combustible. La pregunta es si había residuos de cargas anteriores a bordo. La carga de la prueba de que no había residuos a bordo recae sobre el propietario del buque. El criterio pertinente será el utilizado por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.
- 3.4 Si el propietario del buque no puede probar que el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicaría el CRC de 1992. En ese caso, dado que es probable que el total de los daños debidos a contaminación exceda el límite que se aplicaría al buque en virtud del CRC de 1992, el

Convenio del Fondo de 1992 podría aplicarse a este siniestro. Sin embargo, en esta hipótesis resulta poco probable que se aplique el Protocolo relativo al Fondo Complementario, ya que seguramente las pérdidas no excedan el límite de responsabilidad en virtud del Convenio del Fondo de 1992.

- 3.5 El buque tiene un seguro con Gard P&I (Bermuda) Ltd, que pertenece al International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* si se aplicase el CRC de 1992 sería de 15 991 676 DEG, pero su propietario es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), según el cual el propietario del buque indemnizaría al Fondo de 1992, con carácter voluntario, por una cantidad de hasta 20 millones de DEG.
- 3.6 No obstante, si el propietario del buque consigue probar que no había tales residuos a bordo, el siniestro entraría dentro del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001), y por tanto se aplicaría la cuantía de limitación del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1996 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996). El límite de responsabilidad aplicable al *Bow Jubail* en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 sería de 14 312 384 DEG.

4 Procedimiento de limitación

- 4.1 El propietario del buque solicitó al Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad de conformidad con el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996. El propietario del buque alegó que se trataba de un siniestro contemplado en el artículo 1.8 del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. Por tanto, solicitó la constitución de un fondo de limitación en forma de una garantía expedida por el asegurador del propietario del buque, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 4.2 El 28 de septiembre de 2018 tuvo lugar una audiencia en la que el propietario del buque alegó que, si bien puede suponerse que en el viaje anterior al siniestro, de Houston a Róterdam con escala en Amberes, el *Bow Jubail* transportaba "hidrocarburos" según se definen en el CRC de 1992, en el momento del siniestro los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga, y por tanto a este siniestro se le aplicaba el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.
- 4.3 El propietario del buque también alegó que todos los tanques en los que se habían transportado hidrocarburos se habían sometido al prelavado especificado en el Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques) y a un "lavado comercial" adicional.
- 4.4 La mayoría de los reclamantes presentes en la audiencia alegaron que las pruebas que se habían presentado al tribunal no demostraban que el buque estuviese libre de residuos de hidrocarburos como carga y que, en consecuencia, el siniestro y la indemnización no deberían estar regidos por el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, sino por el CRC de 1992 y adicionalmente por el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 4.5 El propietario del buque alegó que son los hechos del caso los que deberían determinar qué convenio y qué límites se aplican, y no el mero deseo de los reclamantes de aplicar el convenio que les resulte más beneficioso.
- 4.6 El tribunal hizo pública su decisión en noviembre de 2018; en ella declaró que el propietario del buque no había justificado suficientemente que los tanques del *Bow Jubail* no contenían residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel en el momento del siniestro, como se dispone en el artículo I.1 del CRC de 1992. El tribunal decidió mantener en su estado actual la cuestión de la

documentación incompleta y de la falta de claridad con respecto a la presencia de residuos en el sentido del CRC de 1992, y decidió no dar al propietario del buque la oportunidad de completar su planteamiento acerca de que los tanques estaban limpios de residuos de hidrocarburos como carga. El tribunal entendió que el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992 y decidió no conceder el permiso para limitar su responsabilidad en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.

4.7 El propietario del buque presentó un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya.

4.8 Sentencia del Tribunal de Apelación de La Haya

4.8.1 El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020^{<1>}, en la que ratificó la decisión del Tribunal de Distrito de Róterdam en el sentido de que el propietario del buque no había justificado suficientemente que los tanques del *Bow Jubail* no contenían residuos de hidrocarburos persistentes transportados a granel en el momento del siniestro, como se dispone en el artículo I.1 del CRC de 1992. En consecuencia, no era de aplicación el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y la limitación de la responsabilidad del propietario del buque estaba regida por el CRC de 1992, no por el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

4.8.2 En su sentencia, el Tribunal de Apelación estimó que no hay un procedimiento normalizado de aceptación general para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como petrolero en virtud del CRC de 1992 y como quimiquero en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, deja de ser un buque regido por el CRC de 1992. En opinión del tribunal, las Partes en el Convenio del Fondo de 1992 deberían considerar la creación de este procedimiento normalizado para su correspondiente aplicación, con miras a invocar la excepción estipulada en el artículo I.1 del CRC de 1992. El tribunal, además, consideró que este procedimiento es de interés para los propietarios de buques y los clubes P&I que los aseguran, y también para los FIDAC y quienes contribuyen a estos.

4.8.3 El propietario del buque ha apelado la sentencia (por un recurso de casación) ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos.

4.9 Procedimiento ante el Tribunal Supremo

Solicitud del Fondo de 1992 para adherirse al procedimiento

4.9.1 El Fondo de 1992 se ha dirigido al Tribunal Supremo para solicitarle, en primer lugar, que le permita intervenir como parte; en caso contrario, que le permita intervenir como parte interesada en el procedimiento y, en última instancia, que le permita intervenir como parte en representación del propietario del buque (acumulación de acciones) en el recurso de casación.

4.9.2 En su solicitud, el Fondo ha argumentado lo siguiente:

- El Tribunal de Apelación ha pasado por alto el hecho de que existe un procedimiento normalizado de limpieza de aceptación general con arreglo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). En el caso de un quimiquero como el *Bow Jubail*, que:
 - i) ha sido sometido a una limpieza de conformidad con las reglas del MARPOL y en cumplimiento de ellas; y ii) ha sido descargado o al cual se le ha vertido agua de lavado y (por tanto) no lleva a bordo hidrocarburos (mezclas) con el significado del MARPOL, ha quedado demostrado en

¹ Se publicó una traducción de la sentencia en el informe en línea del siniestro del *Bow Jubail*, que está disponible en la página de Siniestros del sitio web de los FIDAC. En el documento IOPC/NOV20/3/12/1 figura un informe pormenorizado sobre la sentencia.

principio (a reserva de que se pruebe lo contrario) que el buque tanque en cuestión no transportaba a bordo residuos de hidrocarburos persistentes según se contemplan en el CRC de 1992 y, por consiguiente, no puede ser considerado como "buque" con arreglo al CRC de 1992.

- En relación con el significado de la expresión "residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte" en el artículo I.1 del CRC de 1992, cabe señalar que el *Bow Jubail* es un tipo de buque relativamente moderno, que difiere de manera importante de los buques tanque combinados (petrolero/granelero/mineralero) contemplados cuando se acordó la definición de "buque" en la Conferencia de la OMI de 1984, y que también difiere considerablemente de los buques tanque especializados a que se hace referencia en el párrafo 4.1 del documento 92FUND/WGR.2/7, en el cual basó su decisión el tribunal.
- El artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992 establece que "el Fondo [tendrá] derecho a intervenir como parte en cualquier acción judicial". El hecho de que el procedimiento de limitación no fuera establecido con arreglo al CRC de 1992 no desvirtúa lo anterior, ya que el concepto de "acción judicial" señalado anteriormente debería interpretarse en sentido amplio.
- La decisión del Tribunal Supremo sobre si el *Bow Jubail* entra dentro de la definición de "buque" con el significado que le da el CRC de 1992 no será recurrible y, por consiguiente, tendrá consecuencias no solo para la interpretación del CRC de 1992 sino también para el Fondo de 1992 y sus Estados Miembros y contribuyentes.
- El Tribunal de Apelación estimó que era importante que los FIDAC considerasen la elaboración de un procedimiento normalizado para evaluar si un buque entra dentro de la definición de "buque" con el significado que le da el CRC de 1992. En opinión del Fondo de 1992, su interés en ser admitido como parte interesada en el presente procedimiento ya le viene dado por esta consideración jurídica (*obiter dictum*).
- Si la petición de ser admitido en el procedimiento no puede ser concedida con arreglo al Convenio del Fondo de 1992, debería serlo con arreglo al derecho procesal civil de los Países Bajos.
- Si la petición de intervención o de acumulación de acciones es rechazada, el Fondo debería figurar como parte interesada en el procedimiento. En primer lugar, puede que al Fondo se le exija pagar indemnización si se determina que la limitación solicitada no será concedida, ya que en ese caso sería de aplicación el CRC de 1992. Es probable, entonces, que el Fondo tenga un interés financiero mayor en este procedimiento que el de ninguna otra parte. Además, el Fondo tiene la obligación de supervisar y fomentar la interpretación uniforme de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- La importancia del caso, las posibles consecuencias para la práctica marítima en general y la interpretación del CRC de 1992, así como las consecuencias para el Fondo, sus Estados Miembros y los contribuyentes en particular, hacen necesaria una explicación adicional de la postura del Fondo.

Objeciones de los reclamantes

4.9.3 Varios reclamantes han respondido a la solicitud del Fondo. En concreto, un grupo de reclamantes ha argumentado lo siguiente:

- El derecho procesal nacional de los Países Bajos no permite la acumulación de acciones ni la intervención en el tipo de solicitud en la que se apoya el Fondo (tramitación de solicitudes).
- De conformidad con el derecho procesal nacional de los Países Bajos, una parte ha de probar que

tiene un interés en el resultado del procedimiento a fin de que le sea permitido intervenir o adherirse. La intervención no es posible en ningún procedimiento ante el Tribunal Supremo, aunque la norma sobre partes interesadas en el derecho procesal de los Países Bajos sí permite la participación de terceras partes.

- Es la política del propio tribunal la que determina si las partes interesadas son llamadas a intervenir.
- El Fondo podría considerarse parte interesada en el procedimiento de casación, pero no puede presentar alegatos contra el dictamen del Tribunal de Apelación porque, si bien estaba al corriente de ese procedimiento, el Fondo no estuvo presente en él, y las partes interesadas no pueden hacer una solicitud de réplica por primera vez durante la casación.
- El Fondo solo puede respaldar a la parte a la cual se ha unido.

Plazos posibles

- 4.9.4 El Tribunal Supremo ha ordenado a las partes que presenten sus expedientes de mociones completos el 19 de marzo de 2021 a más tardar. De acuerdo con la opinión de los abogados del Fondo en los Países Bajos, una vez recibidos todos los expedientes el Tribunal establecerá una fecha en la que el abogado general dará su recomendación al Tribunal Supremo. Se espera que el abogado general disponga de un plazo de unos tres meses para emitir ese dictamen. A continuación, se espera que el Tribunal Supremo dicte sentencia en el plazo de dos meses aproximadamente.

5 Reclamaciones de indemnización

- 5.1 Una refinería ubicada en el puerto de Róterdam ha manifestado su intención de presentar una reclamación contra el Fondo de 1992 si el CRC de 1992 fuera de aplicación a este siniestro. La refinería alega que, como resultado del siniestro, sufrió daños relacionados con la imposibilidad de acceder a la refinería y la contaminación de sus instalaciones de carga y descarga de buques, y que tuvo que modificar sus operaciones.
- 5.2 Además, el Fondo ha recibido otra consulta relacionada con el proceso de presentación de una reclamación contra él. El posible reclamante no especificó el objeto de la reclamación.

6 Caducidad

- 6.1 Con arreglo al CRC de 1992, el derecho a recibir indemnización del propietario del buque y su asegurador caduca a menos que se entable una acción judicial en los tres años posteriores a la fecha en que se produjo el daño (artículo VIII). Por lo que respecta al Convenio del Fondo de 1992, el derecho a recibir indemnización del Fondo de 1992 caduca a menos que el reclamante entable una acción judicial contra el Fondo en ese plazo de tres años o notifique al Fondo en ese periodo el ejercicio de una acción contra el propietario del buque o su asegurador (artículo 6). Además, ambos Convenios disponen que en ningún caso podrán interponerse acciones judiciales una vez transcurridos seis años desde la fecha del siniestro.
- 6.2 La decisión del Tribunal Supremo no se espera hasta finales de 2021. Si el Tribunal Supremo confirmase la decisión del Tribunal de Apelación y dictaminase que el *Bow Jubail* es un buque según se define en el CRC de 1992, serían de aplicación a este siniestro tanto el CRC de 1992 como el Convenio del Fondo de 1992, junto con el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Mientras tanto, se aproxima el tercer aniversario del *Bow Jubail*, que se produjo el 23 de junio de 2018. Como resultado, algunos reclamantes se están empezando a dirigir a los abogados del Fondo de 1992 con preguntas que atan a la mejor manera de proteger sus derechos de indemnización contra el Fondo.

7 Consideraciones del Director

- 7.1 El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de Distrito de Róterdam, declarando que el propietario del buque no había demostrado que no había residuos de hidrocarburos persistentes de cargas anteriores a bordo del *Bow Jubail* en el momento del siniestro y que, por consiguiente, el *Bow Jubail* podía considerarse un buque con arreglo al CRC de 1992.
- 7.2 El propietario del buque ha apelado la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos.
- 7.3 El Fondo de 1992 ha solicitado adherirse al procedimiento en el Tribunal Supremo, a fin de pedir una aclaración, por parte del Tribunal Supremo, sobre cómo se aplica el criterio jurídico en cuanto a si había o no residuos a bordo del *Bow Jubail*.
- 7.4 Ello no obstante, los abogados neerlandeses del Fondo han señalado que corresponderá al Tribunal decidir si el Fondo de 1992 puede adherirse al procedimiento. El Tribunal Supremo decidirá si los resultados del procedimiento podrían afectar a la posición del Fondo de 1992. Decidirá además si cabe permitir al Fondo de 1992 adherirse al procedimiento en esta etapa con arreglo a la legislación procesal de los Países Bajos.
- 7.5 El Fondo de 1992 tiene un interés financiero en este caso, ya que si una sentencia firme dictaminase que se aplican los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 pagaría indemnizaciones según se prescribiese y sería indemnizado por el propietario del buque de conformidad con el STOPIA, hasta un límite de 20 millones de DEG. Sin embargo, si el propietario del buque tuviera éxito con su recurso de apelación ante el Tribunal Supremo, se aplicaría el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Fondo de 1992 no intervendría en este caso.
- 7.6 El Director informará de cualquier novedad que se produzca sobre este caso en la próxima reunión.

8 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información que figura en el presente documento.
