



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR19/3/8	
Fecha	22 de febrero de 2019	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES23	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC72	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES7	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

BOW JUBAIL

Nota de la Secretaría

Objetivo del documento:

Informar de un siniestro debido a contaminación por hidrocarburos que puede afectar al Fondo de 1992.

Resumen:

El 23 de junio de 2018, el petrolero-quimiquero m.t.v. *Bow Jubail* (arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminal 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.

En el momento en que se produjo el siniestro, el *Bow Jubail* 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) (14 312 384 DEG). El propietario del buque alegó que se trataba de un suceso 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).

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 y que, por consiguiente, el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). El propietario del buque ha presentado un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya.

La carga de la prueba en este punto recae sobre el propietario del buque. Si no puede probar que el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicaría el CRC de 1992. Los estudios pertinentes deberían ser los estipulados por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.

El buque tiene un seguro con Gard P&I (Bermuda) Ltd, que pertenece al International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación para el *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 tanques (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017), según el cual el propietario del buque indemnizaría al Fondo de 1992, con carácter voluntario, por la diferencia existente entre la cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* en virtud del CRC de 1992 y la cuantía de indemnización abonada por el Fondo de 1992, hasta un límite de 20 millones de DEG.

Hasta el momento el propietario del buque ha recibido unas 150 reclamaciones que aún no han sido cuantificadas, si bien 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, tanto el Convenio del Fondo de 1992 como el Protocolo relativo al Fondo Complementario podrían aplicarse a este siniestro.

No obstante, 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.

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 de junio de 2018
Lugar del siniestro	Róterdam (Países Bajos)
Causa del siniestro	Colisión
Cantidad derramada	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 14 millones de DEG
Límite del CRC	Sería de unos 16 millones de DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	Si se aplicasen los Convenios de 1992 se aplicaría el STOPIA 2006 (enmendado en 2017), con un límite de 20 millones de DEG
Límite del CRC, del Fondo y del Fondo Complementario	Si se aplicasen los Convenios, el límite sería de 750 millones de DEG
Procedimientos judiciales	El Tribunal de Distrito de Róterdam dictaminó 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. El propietario del buque ha presentado un recurso en el que alega 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.

2 Antecedentes

- 2.1 El 23 de junio de 2018, el petrolero-químico m.t.v. *Bow Jubail* (con un arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminal 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.
- 2.3 El propietario del buque ha recibido hasta el momento unas 150 reclamaciones. Aunque todavía no han sido cuantificadas, existen indicios de que la cuantía reclamada puede estar por encima de los USD 50 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 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. Los estudios pertinentes deberían ser los estipulados 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 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). En ese caso, y 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, tanto el Convenio del Fondo de 1992 como el Protocolo relativo al Fondo Complementario podrían aplicarse a este siniestro.
- 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 para el *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 tanques (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 por reclamaciones de daños materiales

aplicable al *Bow Jubail* en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 sería de 14 312 384 DEG.

4 Procedimientos 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 suceso 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 para daños materiales en forma de una garantía expedida por el asegurador del propietario del buque, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 4.2 A instancias del tribunal, el propietario del buque presentó un informe técnico en el que se concluía que a bordo del buque no quedaban cargas de hidrocarburos, persistentes o no persistentes, ni residuos de esas cargas en el momento en que se produjo el siniestro ni con anterioridad a él.
- 4.3 El 28 de septiembre de 2018 tuvo lugar una audiencia. En ella, 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 los "hidrocarburos" que se mencionan en el CRC de 1992, en el momento del siniestro los tanques estaban limpios de residuos de carga de hidrocarburos, y por tanto a este siniestro se aplicaba el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.
- 4.4 El propietario del buque también alegó que todos los tanques en los que se habían transportado hidrocarburos se habían sometido a un prelavado especificado en el Convenio MARPOL (Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques) y a un "lavado comercial" adicional.
- 4.5 La mayoría de los reclamantes presentes en la audiencia alegaron que la prueba que se había presentado al tribunal no demostraba que el buque estuviese libre de residuos de carga de hidrocarburos 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.
- 4.6 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.
- 4.7 El tribunal hizo pública su decisión en noviembre de 2008; 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 1.1 del CRC de 1992. El tribunal negó al propietario del buque la oportunidad de aportar pruebas adicionales que respaldasen su punto de vista de que los tanques estaban limpios de residuos de carga de hidrocarburos. El tribunal entendió que el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992. En concreto, el tribunal consideró lo siguiente:
 - En los procedimientos de limitación, la persona que realiza la solicitud debería justificarla suficientemente de forma clara y oportuna, para que los demandados, las partes interesadas y el tribunal puedan deliberar sobre la cuestión debidamente y con una buena preparación y, más adelante, el tribunal pueda adoptar su decisión.
 - Cabe la posibilidad de que tenga lugar otra deliberación en el procedimiento de validación de las reclamaciones o en el de apelación, y por eso los procedimientos de limitación no son adecuados para presentar pruebas en la primera etapa procesal.

- No hay un límite de tiempo para presentar una solicitud de limitación de responsabilidad. En su calidad de solicitante, el propietario del buque podía haberse tomado todo el tiempo que fuera necesario para preparar y justificar su solicitud. Incluso si el propietario del buque no se dio cuenta hasta después de presentar su solicitud de que también se investigaría la posible aplicación del CRC de 1992, podría haber pedido un aplazamiento de la audiencia o haber retirado su solicitud para presentarla de nuevo después de haberla completado. Sin embargo, el propietario del buque no lo ha hecho.
- Por tales razones, el tribunal consideró al propietario del buque responsable de haber presentado una documentación incompleta y 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.

Recurso del propietario del buque

4.8 El propietario del buque ha presentado un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya en el que expone lo siguiente:

- Toda la carga que puede ser considerada como hidrocarburos en el sentido del CRC de 1992 había sido descargada en Amberes y Róterdam. La cuestión clave en la apelación es el requisito que figura en la definición de "buque" del CRC: ¿había residuos del transporte de hidrocarburos a granel a bordo en el momento en que se produjo el siniestro? La opinión del propietario del buque es que el *Bow Jubail* no entra dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992, puesto que no había residuos de hidrocarburos persistentes a granel a bordo.
- A lo largo de su vida útil, un buque puede estar regido por el CRC en una etapa y no estarlo en otra. La limpieza del buque después de que se hayan descargado hidrocarburos persistentes a granel para dejarlo libre de hidrocarburos significa que ya no entra dentro de la definición de "buque" del artículo I.1 del CRC de 1992.
- Los tanques del buque se limpiaron a fin de dejarlos libres de hidrocarburos de conformidad con las reglas del Convenio MARPOL; por tanto, según esas reglas, el buque ya no transportaba hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos a bordo. Además, los tanques del buque también se habían limpiado por un denominado "lavado comercial" a fin de dejar el buque apto para transportar carga nueva. Eso significa que el *Bow Jubail* ya no era un "buque" en el sentido del CRC de 1992 y que, por consiguiente, se aplicaba el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. De conformidad con el Convenio MARPOL, la condición de libre de hidrocarburos debe estar documentada en el Libro registro de hidrocarburos y significa estar libre, también, de los residuos a que se hace referencia en el artículo I.1 del CRC de 1992.
- Un buque que realmente transporte una carga que no sea de hidrocarburos persistentes nunca ha sido considerado como "buque" en virtud del CRC de 1992; en consecuencia, hasta ahora nunca se ha considerado que un derrame de combustible desde tal buque esté regido por ese convenio. Solo los derrames de combustible desde tanques lastrados anteriores a la limpieza de esos tanques han sido considerados potencialmente sujetos al CRC de 1992.

4.9 Se espera que el Tribunal de Apelación dicte su sentencia en 2019.

5 Consideraciones del Director

- 5.1 Se trata de un caso interesante, puesto que existe la duda de si se aplica el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o el CRC de 1992. En la base del caso está la cuestión de la certeza jurídica de si en un buque lastrado hay o no residuos de cargas anteriores de hidrocarburos persistentes.
- 5.2 La carga de la prueba de que el *Bow Jubail* no tenía, en el momento en que se produjo el siniestro, residuos de hidrocarburos persistentes de cargas anteriores recae sobre el propietario del buque. Según la sentencia del Tribunal de Distrito de Róterdam, esa carga de la prueba no ha sido satisfecha.
- 5.3 El propietario del buque ha presentado un recurso y se está a la espera de la decisión del Tribunal de Apelación. Si una sentencia firme de un tribunal competente 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 lo dispuesto en el STOPIA. Sin embargo, si el propietario del buque tuviera éxito con su recurso se aplicaría el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, y el Fondo de 1992 no intervendría en este caso.
- 5.4 Si se aplicase el CRC de 1992, la cuantía de limitación se pagaría únicamente a reclamaciones por daños debidos a contaminación, mientras que la cuantía de limitación de conformidad con el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, que estaría basada en el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, se pagaría a otros tipos de reclamaciones y, por tanto, las reclamaciones estarían en competencia unas con otras.
- 5.5 Es probable que las reclamaciones excedan los USD 50 millones, y por consiguiente la decisión del tribunal podría tener repercusiones financieras para el Fondo.
- 5.6 El Director continuará realizando un seguimiento de este caso e informará de las novedades al Comité Ejecutivo en una sesión posterior.

6 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.
