



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT22/3/11	
Fecha	26 de septiembre de 2022	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A27	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC79	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA19	

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 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El 23 de junio de 2018, el petrolero-químico <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" con arreglo al 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 en 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 la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, en la que dictaminó que el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 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> entraba dentro de la definición de "buque" establecida en</p>

el CRC de 1992. El propietario ha apelado la sentencia en el Tribunal Supremo de los Países Bajos. El Fondo de 1992 solicitó que se le permitiera adherirse al procedimiento de apelación en el Tribunal Supremo, y este, en diciembre de 2021, aceptó la solicitud subsidiaria del Fondo de 1992 para que se le admitiera como parte interesada.

Si el propietario del buque consigue probar que no había tales residuos a bordo, estaríamos ante un siniestro contemplado en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 al que, por consiguiente, se le 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 aplicará 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. No obstante, en este supuesto es poco probable que se aplique el Protocolo del Fondo Complementario, dado que es improbable que las pérdidas excedan el límite de responsabilidad del Convenio del Fondo de 1992.

Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro.

Novedades:

El Fondo de 1992 ha presentado una respuesta a la decisión del Tribunal Supremo. Por su parte, el propietario del buque ha presentado alegatos de casación que corroboran su postura. Para una información más detallada, véanse los párrafos 4.9.5 a 4.9.9.

Documentos conexos:

El informe del siniestro del *Bow Jubail* puede consultarse en línea en la sección 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 con un pantalán
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 2006 (enmendado en 2017), 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 confirmó 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 en 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 Tribunal ha decidido admitir al Fondo de 1992 como parte interesada en el procedimiento.</p> <p>Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro.</p>

2 Antecedentes

- 2.1 El 23 de junio de 2018 el petrolero-quimiquero *Bow Jubail* (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 los "hidrocarburos" que se mencionan en el CRC de 1992.
- 2.3 El propietario del buque afirma 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 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 sería 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. No obstante, en este supuesto es poco probable que se aplique el Protocolo del Fondo Complementario, dado que es improbable que las pérdidas excedan el límite de responsabilidad 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 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 los "hidrocarburos" que se mencionan 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 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 a un 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 la prueba que se había presentado al tribunal no demostraba 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" con arreglo al CRC de 1992 y decidió no conceder 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 en 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>}, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, según la cual el propietario del buque no había probado 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. Por consiguiente, 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 y no por el Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996.
- 4.8.2 En su sentencia, el Tribunal de Apelación señaló que no hay un procedimiento normalizado de aceptación general para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y como buque tanque químico 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

<1> En el informe en línea sobre el siniestro del *Bow Jubail*, que puede consultarse en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC, se publicó una traducción de la sentencia. En el documento IOPC/NOV20/3/12/1 figura un informe pormenorizado de dicha sentencia.

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 (mediante un recurso de casación) en el Tribunal Supremo de los Países Bajos.

4.9 Procedimientos en el Tribunal Supremo

Solicitud del Fondo de 1992 de adherirse a los procedimientos

4.9.1 El Fondo de 1992 solicitó al Tribunal Supremo que dictaminase, en primer lugar, que podía intervenir como parte; en caso contrario, que podía ser admitido como parte interesada en los procedimientos y, en última instancia, que podía intervenir como parte en nombre del propietario del buque (acumulación de acciones) en el recurso de casación.

4.9.2 En su solicitud, el Fondo alegó lo siguiente:

- a) El Tribunal de Apelación ha pasado por alto el hecho de que existe un procedimiento de limpieza normalizado y de aceptación general con arreglo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). En el caso de que un quimiquero como el *Bow Jubail* 1) se haya sometido a la limpieza que se indica en el MARPOL y de conformidad con esas reglas; y 2) haya descargado los hidrocarburos (mezclas) con el significado del MARPOL o se haya deshecho de ellos mediante agua de lavado y (por tanto) no lleve a bordo esos hidrocarburos, se considera probado en principio (a reserva de que se demuestre lo contrario) que el quimiquero en cuestión no transportaba a bordo los residuos de hidrocarburos persistentes que se mencionan en el CRC de 1992 y que, por consiguiente, no puede ser considerado un "buque" con arreglo a dicho convenio.
- b) Con respecto al 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 sustancialmente de los buques tanque de carga combinada (petroleros/graneleros/mineraleros) mencionados cuando se acordó la definición de "buque" en la Conferencia de la OMI de 1984, y también de los buques tanque especializados en crudos a que se hace referencia en el párrafo 4.1 del documento 92FUND/WGR.2/7, en el cual basó su decisión el tribunal.
- c) En el artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992 se dispone que "el Fondo tendrá derecho a intervenir como parte en cualquier acción judicial". El hecho de que el procedimiento de limitación no fuera creado en virtud del CRC de 1992 no resta valor a lo anterior, ya que el concepto de "acción judicial", según se indica, debería interpretarse en sentido amplio.
- d) La decisión del Tribunal Supremo acerca de si el *Bow Jubail* entra o no dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992 no podrá ser objeto de recurso y, por consiguiente, tendrá trascendencia no solo para la interpretación del CRC de 1992 sino también para el Fondo de 1992, así como para sus Estados Miembros y contribuyentes.
- e) El Tribunal de Apelación consideró importante que los FIDAC estudiaran la creación de un procedimiento normalizado para evaluar si un buque entra dentro de la definición de "buque" del CRC de 1992. En opinión del Fondo de 1992, su interés en ser admitido como parte interesada en los actuales procedimientos ya ha sido justificado por esta consideración jurídica (*obiter dictum*).

- f) Puede que el Fondo tenga que pagar indemnización si se decide no conceder la limitación solicitada, porque entonces se aplica el CRC de 1992. En ese caso es probable que el Fondo tenga un mayor interés económico en estos procedimientos que ninguna otra parte. Además, corresponde al Fondo la tarea de supervisar y promover la interpretación uniforme de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992.
- g) La importancia del caso, las posibles repercusiones para la práctica marítima en general, así como la interpretación del CRC de 1992 y las consecuencias para el Fondo de 1992, sus Estados Miembros y los contribuyentes en particular, hacen necesaria una mayor explicación de la postura del Fondo.

Opinión del Abogado General

- 4.9.3 El Abogado General se pronunció en julio de 2021. En su dictamen manifestó la opinión de que, sobre la base de la implantación de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 por la legislación nacional de los Países Bajos, no es necesario que el Fondo de 1992 tenga un interés para que se le permita adherirse a los procedimientos en el Tribunal Supremo. Es más, se puede considerar al Fondo de 1992 parte interesada porque no ha sido emplazado a comparecer en los procedimientos como parte demandada, sin que ello sea achacable al Fondo. En consecuencia, en la casación, se debe permitir al Fondo de 1992 que presente un escrito de defensa independiente con motivos de casación.

Decisión del Tribunal Supremo sobre la solicitud del Fondo de 1992

- 4.9.4 En su dictamen del 24 de diciembre de 2021 el Tribunal Supremo determinó que el Fondo de 1992 no podía intervenir en el procedimiento de limitación con base en el artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992, pues en su opinión el procedimiento de limitación no es un procedimiento jurídico establecido con arreglo al artículo IX del CRC de 1992 contra el propietario de un buque o su fiador. Sin embargo, el Tribunal Supremo determinó también que el Fondo de 1992 es una parte interesada en el procedimiento, ausente en audiencias anteriores, aunque no por culpa suya. Por tanto, decidió aceptar la solicitud subsidiaria del Fondo de 1992 para que se le admitiera como parte interesada en el procedimiento con base en el derecho procesal civil de los Países Bajos. El Tribunal aceptó asimismo la petición del Fondo de 1992 para que se conceda a las partes la oportunidad de presentar sus opiniones por escrito en este procedimiento.

- 4.9.5 El Fondo de 1992 ha presentado una respuesta al Tribunal Supremo, como se indica a continuación:

- a) El Fondo de 1992 pide al Tribunal Supremo que revoque la decisión de que el derecho del Fondo de 1992 a intervenir como parte en cualquier acción interpuesta contra el propietario de un buque, como se establece en el artículo 7.4 del Convenio del Fondo de 1992, no sirve de base para la decisión de admitir al Fondo de 1992 como parte interesada en el procedimiento de limitación. Este punto es importante porque el hecho de que el Tribunal Supremo decidiera que el Convenio del Fondo de 1992 no justifica la intervención en el procedimiento de limitación y que, en cambio, habría que basarse en la legislación nacional constituiría un precedente internacional. Al fin y al cabo, los procedimientos judiciales por reclamaciones de daños contra el propietario de un buque o su fiador van a menudo precedidos de procedimientos de limitación, los cuales, en gran medida, determinarán si un siniestro está sujeto a lo dispuesto en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o en el CRC de 1992, ya que estos convenios contemplan diferentes límites de responsabilidad para el propietario de un buque. Y lo que es más importante, la aplicabilidad del CRC de 1992 a un siniestro también determina la participación del Fondo de 1992. Por consiguiente, el Fondo de 1992 está interesado en intervenir en el procedimiento de limitación y no debería depender de que la legislación nacional así lo contemple.

- b) El Fondo de 1992 argumenta que, si bien el Tribunal de Apelación sí reconoció al Fondo de 1992 como parte interesada, no lo había emplazado al procedimiento. En consecuencia, el Fondo de 1992, como garante último del Convenio del Fondo de 1992 y, posiblemente, mayor deudor, no tuvo la oportunidad de ser escuchado en la audiencia del caso. En opinión del Fondo de 1992, el Tribunal de Apelación estaba obligado a convocarlo como parte interesada en el procedimiento.

4.9.6 En el caso de que el Tribunal Supremo apruebe la segunda reclamación del Fondo de 1992, la decisión del Tribunal de Apelación se dejará a un lado y el caso se someterá a una nueva audiencia ante el Tribunal de Apelación, procedimiento en el que el Fondo de 1992 será entonces parte.

Recurso principal en la casación

4.9.7 En su recurso principal en la casación, el Fondo de 1992 se suma a las reclamaciones del propietario del buque con respecto a la decisión del Tribunal de Apelación de que al siniestro del *Bow Jubail* le es de aplicación el CRC de 1992 y no el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.

4.9.8 En sus alegatos de casación, el propietario del buque argumenta (entre otras reclamaciones que se basan en la legislación nacional) lo siguiente:

- a) La cuestión pertinente en la casación es cuándo se ha probado que un buque tanque quimiquero, como es el caso del *Bow Jubail*, está tan limpio que se puede decir que la cantidad de residuos de hidrocarburos presente es insignificante. El propietario del buque alega que este es el caso si se ha demostrado que el buque tanque: i) ha sido limpiado, y ii) ha trasvasado o descargado el agua de lavado con arreglo al Convenio MARPOL y, por tanto, no lleva a bordo los hidrocarburos (mezclas) que se mencionan en dicho convenio.
- b) El Tribunal de Apelación no reconoció que las reglas basadas en el Convenio MARPOL se pueden aplicar como procedimiento normalizado aceptado usualmente a escala internacional. Es obvio asumir que, si se observan las reglas de dicho convenio, no habrá (más de una cantidad insignificante de) los residuos de hidrocarburos que se mencionan en el CRC de 1992. Después de todo, el objetivo explícito del Convenio MARPOL es prevenir los daños ocasionados por la contaminación medioambiental mediante el establecimiento de normas de carácter universal. La pequeña cantidad de agua de lavado presente en el tanque limpiado con posterioridad al trasvase a las instalaciones de recepción no son hidrocarburos, mezcla oleosa ni residuos con el significado del Convenio MARPOL o del CRC de 1992.
- c) Si el primer oficial de puente ha verificado y documentado en el cuaderno de hidrocarburos el lavado de los tanques de carga y la descarga del agua de lavado, y ha visto y documentado que los tanques de carga están "libres de hidrocarburos" (es decir, libres de hidrocarburos o de residuo de carga), entonces se podrá asumir que el buque tanque está "limpio" y que, como mucho, en él solo queda una cantidad insignificante de hidrocarburos. No ha lugar entonces a aplicar un convenio (el CRC de 1992) cuyo principio subyacente contempla la indemnización de la contaminación por hidrocarburos ocasionada por buques que transportan hidrocarburos a granel como carga, dado que el riesgo de que tal contaminación se produzca ya no existe. Además, en los casos en que surgen daños debidos a contaminación por hidrocarburos como consecuencia de un derrame de hidrocarburos para combustible procedente de un buque tanque que ha descargado su carga, está vacío y posteriormente ha sido lavado, se aplica el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. Por consiguiente, una vez que se han limpiado los tanques de carga para alcanzar

la condición de "libre de hidrocarburos", se ha verificado y documentado en el cuaderno de hidrocarburos que los tanques de carga no presentan hidrocarburos y se ha descargado el agua de lavado de conformidad con el Convenio MARPOL, un buque tanque ya no puede entrar dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992.

- d) Si, además de la presunción de aplicabilidad del CRC de 1992, se impusieran requisitos demasiado estrictos para probar la ausencia de residuos, esto se traduciría en la práctica en la aplicación del CRC de 1992 a todo buque que haya transportado hidrocarburos a granel, si bien las garantías dadas con arreglo al CRC de 1992 no están destinadas a los buques que, entre tanto, hayan sido limpiados hasta el punto de que no puedan originarse daños por la fuga de los hidrocarburos transportados a granel en una carga anterior y que desde entonces haya sido descargada.

- 4.9.9 Varios reclamantes han presentado una respuesta oponiéndose a la apelación del propietario del buque y al recurso presentado por el Fondo de 1992.

Plazos previstos

- 4.9.10 El caso ha sido trasladado ahora al Abogado General para que dé su opinión. A la fecha de publicación del presente documento no se había fijado una fecha para ese dictamen. Una vez que se pronuncie el Abogado General pasarán varios meses hasta que el Tribunal Supremo haga pública su decisión sobre el caso. Es, por tanto, altamente improbable que exista un dictamen antes de que concluya 2022.

5 Procedimientos civiles

- 5.1 Veinticinco reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien ha sido incluido en varias de ellas como parte demandada, por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro.
- 5.2 El Fondo de 1992 está tomando parte en estos procedimientos y, por medio de sus abogados neerlandeses, ha logrado que se suspendan hasta que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre la cuestión de si el *Bow Jubail* entra o no dentro de la definición de "buque" con arreglo CRC de 1992.

6 Consideraciones del Director

- 6.1 De este caso se derivan amplias repercusiones para el régimen internacional de indemnización, ya que se trata de un buque tanque químico apto para el transporte como carga tanto de hidrocarburos persistentes como de otras sustancias químicas, por lo cual en algunas ocasiones se podría considerar como un buque según se define el término en el CRC de 1992 y en otras como un buque según se define en el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. La cuestión en este caso consiste en determinar si el *Bow Jubail*, que navegaba en lastre cuando ocurrió el siniestro, llevaba en sus tanques residuos de cargas de hidrocarburos persistentes de viajes anteriores.
- 6.2 El Fondo de 1992 tiene un interés económico en este caso, dado que si en una sentencia definitiva se decide que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 son aplicables, el Fondo de 1992 pagaría indemnización según se requiera. Si bien el STOPIA 2006 (enmendado en 2017) se aplica en este caso y, por tanto, el propietario del buque resarciría al Fondo de 1992 hasta un límite de 20 millones de DEG, se espera que las reclamaciones derivadas de este siniestro

excederán el límite del STOPIA 2006 (enmendado en 2017). Si, en cambio, el Tribunal Supremo decidiera que procede aplicar el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el Fondo no resultaría afectado en este siniestro.

6.3 El Director informará de cualquier novedad que se produzca en relación con este caso en la próxima reunión.

7 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.
