



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/MAY23/3/6/1	
<b>Fecha</b>	9 de mayo de 2023	
<b>Original</b>	Inglés	
<b>Asamblea del Fondo de 1992</b>	92AES27	
<b>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</b>	92EC80	●
<b>Asamblea del Fondo Complementario</b>	SAES11	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

### **BOW JUBAIL**

#### **Nota de la Secretaría**

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
<b>Novedades:</b>	<p>El Tribunal Supremo dictó sentencia el 31 de marzo de 2023 y confirmó las decisiones anteriores del Tribunal de Distrito de Róterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya, en el sentido de que el 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) no era de aplicación al siniestro del <i>Bow Jubail</i>, dado que el propietario del buque no había probado que el <i>Bow Jubail</i> no contuviera residuos de hidrocarburos persistentes en el momento en que se produjo el siniestro, y que, por consiguiente, el <i>Bow Jubail</i> entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992).</p> <p>Mientras se estaba a la espera de la decisión del Tribunal Supremo, y por si se diera el caso de que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 fueran de aplicación a este siniestro, 57 reclamantes incoaron 29 acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes. El Fondo de 1992 recibió notificación de esas acciones, o bien fue incluido en ellas como parte demandada.</p> <p>Puesto que las reclamaciones presentadas hasta la fecha en los procedimientos judiciales sobrepasan los EUR 50 millones, se espera que el total de los daños debidos a contaminación exceda el límite que le correspondería al buque en virtud del CRC de 1992 y, en tal caso, a este siniestro se le aplicará el Convenio del Fondo de 1992.</p>
<b>Documentos conexos:</b>	El informe del siniestro del <i>Bow Jubail</i> puede consultarse en línea en la sección de Siniestros del sitio web de los FIDAC.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>tomar nota de la información que figura en el presente documento;</li> <li>decidir si autoriza al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro; y</li> <li>dar al Director las instrucciones que considere oportunas con respecto a la tramitación de este siniestro.</li> </ol>

## **1 Procedimiento de limitación**

- 1.1 El Tribunal Supremo dictó sentencia el 31 de marzo de 2023, por medio de la cual desestimó los recursos del propietario del buque, el Gard P&I Club y el Fondo de 1992 y confirmó las decisiones anteriores del Tribunal de Distrito de Róterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya. El Tribunal, asimismo, ordenó al propietario del buque y al Fondo de 1992 que pagasen las costas en las cuantías evaluadas por el Tribunal.
- 1.2 El Tribunal Supremo no dio ninguna explicación de por qué había llegado a esa decisión y al desestimar los recursos se limitó a indicar que, cuando examinó el asunto, no había sido necesario que el Tribunal respondiera a ninguna cuestión importante para la unidad o el desarrollo del derecho. Los abogados del Fondo de 1992 señalan que, de conformidad con las disposiciones de la Ley de organización judicial de los Países Bajos, si un recurso no plantea ninguna cuestión de importancia para la unidad o el desarrollo del derecho no es necesario que el tribunal emita un dictamen motivado. Los abogados del Fondo de 1992 comentaron también que las cuestiones jurídicas planteadas eran, en su opinión, de suma importancia para la comunidad marítima.
- 1.3 En el momento en que se publicó este documento, el Gard P&I Club se estaba preparando para solicitar ante el Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad de conformidad con el CRC de 1992.

## **2 Procedimientos civiles**

- 2.1 Un total de 29 acciones judiciales habían sido incoadas por 57 reclamantes en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador y otras partes con el fin de proteger sus derechos a recibir indemnización por si se diera el caso de que el Tribunal Supremo decidiera que el *Bow Jubail* entraba dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992. El Fondo de 1992 ha recibido notificación de todas las acciones y ha sido incluido como parte demandada en la mayoría de ellas.
- 2.2 Al comienzo de la causa se indicó que la reclamación total ascendía a unos EUR 80 millones. Sin embargo, tras un examen preliminar de las cuantías reclamadas por las partes que cuentan con un plazo de protección, el importe total provisional parece más cercano a los EUR 50 millones. A pesar de ello, dado que no todos los reclamantes han cuantificado sus daños en su totalidad, y algunos no los han cuantificado en absoluto, se espera que el importe total reclamado aumente. La cuantía reclamada a la fecha de publicación del presente documento ya supera con creces el límite del CRC de 1992 y excede también la indemnización que el propietario del buque proporcionaría al Fondo de 1992 con arreglo al Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017),<sup><1></sup> que es de 20 millones de DEG.
- 2.3 El Fondo de 1992 había intervenido en estos procedimientos y, por conducto de sus abogados neerlandeses, había obtenido la suspensión de los procedimientos hasta que el Tribunal Supremo se pronunciase sobre la cuestión de si el *Bow Jubail* entraba o no dentro de la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992.

---

<1> En lo sucesivo, toda referencia al "STOPIA 2006" se entenderá como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

### **3 Consideraciones del Director**

- 3.1 El Director está decepcionado con la sentencia del Tribunal Supremo de los Países Bajos, ya que el Fondo de 1992 no pudo participar en los procedimientos desde el inicio y ahora se queda con una exposición financiera considerable.
- 3.2 Como ya se mencionó en el documento IOPC/MAY23/3/6, este caso puede tener amplias repercusiones para la definición de "buque" con arreglo al CRC de 1992 o al 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 especial por lo que respecta a los buques tanque capaces de transportar hidrocarburos persistentes y otras sustancias químicas como carga.
- 3.3 El Tribunal de Apelación tocó la cuestión cuando consideró 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. El Tribunal de Apelación resaltó además que 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.
- 3.4 En el siniestro del *Bow Jubail*, dado que los tribunales neerlandeses resolvieron que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 eran de aplicación en este caso, el Fondo de 1992 tendrá que pagar indemnización según lo prescrito en los Convenios.
- 3.5 Si bien el STOPIA 2006 se aplica en este caso y el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992 hasta un límite de 20 millones de DEG, se espera que las reclamaciones derivadas de este siniestro excedan el límite del STOPIA 2006.
- 3.6 El Director, por tanto, propone al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 que lo autorice a efectuar pagos de indemnización en relación con las pérdidas derivadas del siniestro del *Bow Jubail*.

### **4 Medidas que se han de adoptar**

#### Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que figura en el presente documento;
  - b) decidir si autoriza al Director a efectuar pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro; y
  - c) dar al Director las instrucciones que considere oportunas con respecto a la tramitación de este siniestro.
-