



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR24/3/3	
Fecha	25 de marzo de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES28	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC82	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES12	

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 (Países Bajos). Como resultado de la colisión se derramó fueloil del tanque de combustible 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 marzo de 2023, el Tribunal Supremo de los Países Bajos confirmó los dictámenes del Tribunal de Distrito de Róterdam y del Tribunal de Apelación de 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).</p> <p>En consecuencia, a este siniestro le será de aplicación el CRC de 1992. La cuantía de limitación aplicable con arreglo al CRC de 1992 es de 16 millones de DEG (£15,2 millones)^{<1>}.</p> <p>Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador (Gard P&I (Bermuda) Ltd) y otras partes. El Fondo de 1992 había recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien había sido incluido en varias de ellas como parte demandada.</p> <p>En junio de 2023, el Club P&I del propietario solicitó al Tribunal de Distrito de Róterdam mediante una carta de compromiso que limitase su responsabilidad en virtud del CRC de 1992 a la cuantía del límite de dicho Convenio, es decir, 15 991 676 DEG (£15,2 millones).</p> <p>En octubre de 2023, el Tribunal rechazó la solicitud del Club P&I del propietario de limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, indicando que la solicitud debía incluir los intereses devengados.</p>

^{<1>} Los tipos de cambio utilizados en el presente documento, al 31 de diciembre de 2023, son los siguientes: 1 DEG = £1,053810 y £1 = EUR 1,1540, salvo por lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992, en los que la conversión se ha realizado al tipo vigente en la fecha del pago.

Novedades:	<p>En diciembre de 2023, el propietario del buque presentó una nueva solicitud al Tribunal de Distrito de Róterdam para limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, a una cuantía que incluía intereses contados desde el inicio del día siguiente al siniestro hasta el inicio del día tras el cual se constituiría el fondo.</p> <p>El tercer aniversario del derrame se cumplirá el 23 de junio de 2024. Los FIDAC informarán a los reclamantes que aún no hayan incoado acciones contra el Fondo de la proximidad de la expiración del plazo de caducidad, y les recomendarán que entablen procedimientos judiciales para proteger sus derechos.</p>
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:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

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
Límite del CRC de 1992	15 991 676 DEG (£15,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Sí
Límite del CRC de 1992, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario	El límite en virtud de los tres Convenios sería de 750 millones de DEG.
Procedimientos judiciales	<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> <p>En diciembre de 2023, el propietario del buque solicitó limitar su responsabilidad para este siniestro con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) en el Tribunal de Distrito de Róterdam.</p>

2 Antecedentes

El 23 de junio de 2018 el petrolero-químico *Bow Jubail* (arqueo bruto de 23 196) colisionó con un pantalán propiedad de LBC Tank Terminals en Róterdam (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. Pueden consultarse los pormenores en el [informe sobre el siniestro del *Bow Jubail*](#), disponible en el sitio web de los FIDAC.

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 Dado que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) se aplica a este caso, el Convenio del Fondo de 1992 también será de aplicación. No obstante, es poco probable que se aplique el Protocolo relativo al Fondo Complementario, dado que es improbable que las pérdidas excedan el límite de responsabilidad del Convenio del Fondo de 1992.
- 3.3 El buque tiene un seguro con Gard P&I (Bermuda) Ltd, que pertenece al International Group of P&I Associations (International Group). La cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* es de 15 991 676 DEG (£15,2 millones), 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)^{<2>}, según el cual el propietario del buque indemnizaría al Fondo de 1992, con carácter voluntario, por una cantidad de hasta 20 millones de DEG (£19 millones).

4 Procedimientos de limitación

- 4.1 Procedimiento de limitación en virtud 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)
 - 4.1.1 Tras el siniestro, 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 por medio de una carta de compromiso expedida por el asegurador del propietario del buque, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
 - 4.1.2 El Tribunal dictó su sentencia y en ella confirmó las decisiones anteriores del Tribunal de Distrito de Róterdam y el Tribunal de Apelación de La Haya. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, por tanto, será de aplicación en este caso. En los documentos [IOPC/MAY23/3/6](#) e [IOPC/MAY23/3/6/1](#) se detalla el procedimiento de limitación en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.

<2> En adelante, toda referencia al "STOPIA 2006" se entenderá como "STOPIA 2006 (enmendado en 2017)".

4.2 Procedimiento de limitación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

- 4.2.1 En junio de 2023, el propietario del buque solicitó ante el Tribunal de Distrito de Róterdam que se le permitiera limitar su responsabilidad con arreglo al CRC de 1992 y pidió establecer un fondo de limitación por medio de una carta de compromiso expedida por su asegurador, Gard P&I (Bermuda) Ltd, por la cuantía de limitación aplicable en virtud del CRC de 1992.
- 4.2.2 La primera audiencia en el Tribunal de Distrito de Róterdam tuvo lugar en septiembre de 2023 y a ella asistió el Fondo de 1992 con sus abogados, pues se preveía que la responsabilidad derivada de este siniestro excediera el límite del CRC de 1992.
- 4.2.3 En octubre de 2023, el Tribunal de Distrito de Róterdam rechazó la solicitud, indicando que la solicitud de limitar la responsabilidad en virtud del CRC de 1992 debía incluir los intereses devengados en el periodo entre la fecha del siniestro y la fecha del establecimiento del fondo de limitación. Luego informó al propietario del buque de que podía modificar su solicitud para aumentar la cuantía de limitación a fin de incluir los intereses o bien presentar otra solicitud que incluyera los intereses.
- 4.2.4 En diciembre de 2023, el propietario del buque presentó una nueva solicitud para limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1992 a una cuantía que incluía los intereses contados desde el inicio del día siguiente al siniestro hasta el inicio del día tras el cual se constituiría el fondo.
- 4.2.5 Al 25 de marzo de 2024, el tribunal aún no había decidido si aceptaba la solicitud del propietario del buque.

5 Procedimientos civiles

- 5.1 Un total de 29 acciones judiciales han 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* entra 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. En vista de la decisión del Tribunal Supremo de marzo de 2023, estas reclamaciones han sido ya presentadas en el procedimiento de limitación.
- 5.2 En un examen preliminar de las cuantías reclamadas por las partes cuyas reclamaciones no han caducado, el importe total provisional parece cercano a los EUR 60 millones (£52 millones), teniendo presente que no todos los reclamantes han cuantificado sus daños en su totalidad, y algunos no los han cuantificado en absoluto. La cuantía reclamada al 25 de marzo de 2024 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 STOPIA 2006, que es de 20 millones de DEG (£19 millones).

6 Consideraciones del Director

- 6.1 El siniestro del *Bow Jubail* ocurrió el 23 de junio de 2018. Debido a los procedimientos judiciales en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y a la tardía participación del Fondo de 1992 en el caso, aún no se ha llegado a un acuerdo sobre las reclamaciones.
- 6.2 Se había informado al Fondo de 1992 del procedimiento de limitación incoado contra el propietario del buque dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se produjeron los daños. Sin embargo, como la notificación de los procedimientos de limitación al Fondo de 1992 no constituye una acción contra el Fondo de 1992 para solicitar indemnización, conforme al artículo pertinente del Convenio del Fondo

de 1992, los reclamantes deben entablar una demanda contra el Fondo de 1992 para solicitar indemnización dentro de los seis años siguientes a la fecha del siniestro a fin de proteger su derecho a percibir indemnización obteniendo una sentencia ejecutable contra el Fondo de 1992. Por consiguiente, los FIDAC comunicarán a los reclamantes que solamente informaron al Fondo de sus reclamaciones que deben entablar una demanda a más tardar el 23 de junio de 2024 para proteger sus derechos.

- 6.3 En su sesión de mayo de 2023, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 autorizó al Director a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Gard Club (Bermuda) Ltd, y a aplicarlo con efecto retroactivo a las cuantías aprobadas por el Fondo de 1992 y pagadas por el Club antes de la firma del acuerdo, de modo que esos pagos se consideren pagos interinos de pérdidas reconocidas que entran dentro de las disposiciones del acuerdo (véase el documento [IOPC/MAY23/9/1](#), párrafo 3.6.32).
- 6.4 El acuerdo no se ha firmado todavía, ya que la situación con respecto a la solicitud del propietario del buque de limitar su responsabilidad aún no se ha resuelto. Continúan las conversaciones con el Gard Club (Bermuda) Ltd respecto de la gestión del siniestro.
- 6.5 El Director informará sobre el resultado de estos debates en la próxima sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

7 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

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