



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/10	
Fecha	2 de septiembre de 2024	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A29	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC83	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA21	

## 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>Resumen:</b>	<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 (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, 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, el CRC de 1992 es aplicable a este siniestro. La cuantía de limitación aplicable con arreglo al CRC de 1992 es de 16 millones de DEG (EUR 19,66 millones)<sup>&lt;1&gt;</sup>. El propietario del <i>Bow Jubail</i> es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)<sup>&lt;2&gt;</sup>, por lo cual la cuantía de limitación aplicable al buque tanque aumenta, con carácter voluntario, a 20 millones de DEG (EUR 24,57 millones).</p> <p>Varios reclamantes han incoado acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Róterdam contra el propietario del buque, su asegurador (Gard P&amp;I (Bermuda) Ltd) y otras partes. El Fondo de 1992 había recibido notificación de algunas de esas acciones, o bien había sido incluido en algunas de ellas como parte demandada.</p> <p>En junio de 2023, el Club P&amp;I del propietario del buque 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 (EUR 19,65 millones).</p>

<1> Los tipos de cambio utilizados en el presente documento, al 30 de junio de 2024, son los siguientes: 1 DEG = £1,03926 y £1 = EUR 1,228720, 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.

<2> En adelante, por 'STOPIA 2006' deberá entenderse 'STOPIA 2006 (enmendado en 2017)'.

En octubre de 2023, el Tribunal rechazó la solicitud del Club P&I del propietario del buque de limitar su responsabilidad en virtud del CRC de 1992, indicando que la solicitud debía incluir los intereses devengados.

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.

**Novedades:**

En mayo de 2024 el Tribunal de Distrito de Róterdam determinó la cuantía del fondo de limitación más los intereses. El club P&I del propietario del buque estableció el fondo de limitación más los intereses en la suma de 18,9 millones DEG (EUR 23,03 millones<sup>3</sup>, incluidos intereses y costes), suma que pagó en el Tribunal.

Antes de que se cumpliera el sexto aniversario del derrame, el 23 de junio de 2024, el Fondo de 1992 informó a los reclamantes que aún no habían incoado acciones contra el Fondo de la cercana expiración del plazo de caducidad, y les recomendó que entablaran procedimientos judiciales para proteger sus derechos.

En agosto de 2024 expiró el plazo para que los reclamantes presentaran sus reclamaciones al asesor del fondo de limitación. Se presentaron, en total, 44 reclamaciones por las sumas de EUR 30,8 millones, USD 1,92 millones y NOK 152 070. En todas las reclamaciones, salvo una, se reservaba el derecho de enmendar las reclamaciones incrementándolas con sumas adicionales, por lo cual, al 2 de septiembre de 2024, se desconocía la suma total reclamada. Por esta razón, se ha pedido a los abogados del Fondo de 1992 que tratan de establecer la cifra exacta lo antes posible.

El Fondo de 1992 y el Club P&I han pedido a los expertos que comiencen a evaluar las reclamaciones presentadas. Se programó una audiencia para septiembre de 2024 para que el asesor del fondo de limitación informe del progreso de sus evaluaciones. Dado que las reclamaciones no se presentaron hasta agosto de 2024, se solicitó el aplazamiento de la audiencia hasta enero de 2025 con el fin de seguir avanzando con el desarrollo de este caso.

**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
Límite del CRC de 1992	15 991 676 DEG (EUR 19,65 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	Sí – 20 millones de DEG (EUR 24,57 millones)
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.</p> <p>En mayo de 2024 el propietario del buque estableció el fondo de limitación ante el Tribunal de Distrito de Róterdam, incluidos intereses y costes, de este siniestro de conformidad con lo que dispone el CRC de 1992.</p> <p>En agosto de 2024 el asesor del fondo de limitación recibió reclamaciones de 44 reclamantes, las cuales comenzó a evaluar.</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 está asegurado con Gard P&I (Bermuda) Ltd, que es miembro del International Group of P&I Associations. La cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* es de 15 991 676 DEG (EUR 19,65 millones), pero su propietario es Parte en el STOPIA 2006, por lo cual reembolsaría al Fondo de 1992, con carácter voluntario, un monto máximo de 20 millones de DEG (EUR 24,57 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)

En los documentos [IOPC/MAY23/3/6](#) y [IOPC/MAY23/3/6/1](#) figuran detalles del procedimiento de limitación que inicialmente dio comienzo con arreglo al Convenio sobre el combustible de los buques de 2001.

#### **4.2 Procedimiento de limitación en virtud del CRC 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 En mayo de 2024 el Tribunal de Distrito de Róterdam aceptó la solicitud modificada del propietario del buque para que se le permitiera aumentar la cuantía de la limitación a fin de incluir los intereses, y se procedió a pagar en el Tribunal la suma de EUR 23,03 millones, que incluyó intereses y costes.

#### **5 Procedimientos civiles**

- 5.1 Un total de 29 acciones judiciales fueron 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.
- 5.3 En agosto de 2024 expiró el plazo para que los reclamantes presentaran sus reclamaciones al asesor del fondo de limitación. Se presentaron, en total, 44 reclamaciones por las sumas de EUR 30,8 millones, USD 1,8 millones y NOK 152 070. En todas las reclamaciones, salvo una, se reservaba el

derecho de enmendar las reclamaciones incrementándolas con sumas adicionales, por lo cual, en este momento, todavía se desconoce la suma total reclamada. Se ha pedido a los abogados del Fondo de 1992 que trataran de establecer la cifra exacta lo antes posible.

- 5.4 En un examen preliminar de las cuantías reclamadas por las partes cuyas reclamaciones no están sujetas a un plazo de caducidad, el importe total provisional parece cercano a EUR 60 millones (£52 millones), aunque cabe tener presente que no todos los reclamantes han cuantificado sus daños en su totalidad. La cuantía reclamada al 2 de septiembre de 2024 ya supera con creces el límite del CRC de 1992 y excede también el reembolso que el propietario del buque abonaría al Fondo de 1992 con arreglo al STOPIA 2006, que es de 20 millones de DEG (EUR 24,57 millones).
- 5.5 La mayoría de las reclamaciones presentadas corresponden a cargos por sobreestadía (demora) y por inmovilización debido al cierre provisional de zonas portuarias, lo cual impidió a los buques de carga entrar o salir del puerto. Otros ejemplos de daños que han sido objeto de reclamación incluyen costes de limpieza de buques y pérdida de ingresos y reducción del volumen de negocios de las actividades de transporte marítimo de los reclamantes debido al cierre temporal del puerto por contaminación.
- 5.6 A fin de poder avanzar en el proceso de evaluación de las reclamaciones y en vista del corto lapso disponible entre la entrega al asesor de las reclamaciones y de los documentos justificantes y la fecha de septiembre propuesta para la audiencia, fue necesario solicitar el aplazamiento, para enero de 2025, de una audiencia en principio convocada para septiembre de 2024, en la que el asesor del fondo de limitación debía informar sobre el progreso realizado en la evaluación de reclamaciones. Al 2 de septiembre de 2024 todavía se está a la espera de la decisión de aplazamiento de la solicitud.
- 5.7 La Secretaría del Fondo de 1992 se ha reunido varias veces con el Club P&I y los abogados y peritos para examinar el avance y las evaluaciones de las reclamaciones presentadas.

## **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, al 2 de septiembre de 2024 no se ha llegado a un acuerdo sobre la liquidación de las reclamaciones, aunque los expertos están evaluando las reclamaciones presentadas al asesor del fondo de limitación.
- 6.2 Se notificó 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. Por consiguiente, los FIDAC comunicaron a los reclamantes que solamente informaron de sus reclamaciones al Fondo que deberían haber entablado una demanda, a más tardar, el 23 de junio de 2024, para proteger sus derechos.
- 6.3 El asesor del fondo de limitación ha recibido un total de 44 reclamaciones. Los abogados del Fondo de 1992 están haciendo las comprobaciones del caso para determinar si todas las reclamaciones contra el Fondo de 1992 se han presentado dentro del plazo de caducidad correspondiente y si hay alguna diferencia entre las reclamaciones presentadas contra el Fondo de 1992 y las presentadas al asesor del fondo de limitación.
- 6.4 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).

- 6.5 Al 2 de septiembre de 2024 todavía no se ha firmado el acuerdo, ya que la situación con respecto a la solicitud del propietario del buque de limitar su responsabilidad acaba de resolverse. Continúan las conversaciones con el Gard Club (Bermuda) Ltd con respecto a la gestión del siniestro.
- 6.6 El Director informará en la próxima sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 sobre las novedades que surjan.

**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.

---