



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV24/3/16	
Fecha	9 de octubre 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

### TERRANOVA

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar acerca de un nuevo siniestro de contaminación por hidrocarburos que podrá afectar al Fondo de 1992.
<b>Resumen:</b>	<p>El 25 de julio de 2024, el petrolero <i>Terranova</i> (de pabellón filipino, arqueo bruto 498, construido en 2002) zozobró y se hundió en aguas de unos 23 m de profundidad en el sector este de la bahía de Manila (Filipinas) después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi. Pese al pronto inicio de las operaciones de búsqueda y salvamento, lamentablemente un miembro de la tripulación perdió la vida. El buque transportaba 1 468 896 litros de fueloil intermedio 230 y llevaba una carga de aproximadamente 27 toneladas métricas de biodiésel para buques.</p> <p>Si bien en la bahía de Manila se observó un brillo en el agua, la fuga de hidrocarburos de los tanques de carga se consideró lenta y escasa. Por otro lado, se cree que la mayor parte del combustible para buques se perdió.</p> <p>El Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) se encarga de prevenir y controlar la contaminación en las aguas territoriales. El Centro de Mando para la Protección del Medio Marino (MEPCOM) es una unidad del PCG y el punto de contacto para las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos. El Centro Nacional de Operaciones para Combatir la Contaminación por Hidrocarburos (NOCOP), integrado en el MEPCOM, está facultado para solicitar ayuda de otras fuentes estatales, privadas y militares. El PCG también tiene a su cargo las Oficinas de Protección del Medio Marino.</p> <p>Las autoridades filipinas han impuesto una veda de pesca en municipios de las provincias de Cavite y Bataan, que han sufrido los efectos de la contaminación. Se observó contaminación también en la provincia de Bulacán.</p> <p>Filipinas es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El <i>Terranova</i> está asegurado por el Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), que es parte del International Group of P&amp;I Associations (International Group).</p> <p>El límite aplicable al <i>Terranova</i> es de 4,51 millones de DEG, aunque el propietario del buque es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017)<sup>&lt;1&gt;</sup>. De conformidad con el STOPIA 2006, el propietario del buque deberá reembolsar al</p>

Fondo de 1992 la diferencia entre la cuantía de la limitación aplicable al buque tanque de conformidad con el CRC de 1992 y la indemnización pagada por reclamaciones admisibles hasta la suma de 20 millones de DEG.

A tenor de la información más reciente, las reclamaciones relacionadas con este siniestro excederán el límite pagadero con arreglo al CRC de 1992. El Fondo de 1992, que provee un segundo nivel de indemnización hasta un máximo de 203 millones de DEG, tendrá por tanto que pagar indemnización.

Las operaciones de remoción del combustible en el buque concluyeron el 12 de septiembre de 2024. Se han vaciado los tanques de carga del buque y durante estas operaciones de respuesta en el mar se removió o se recuperó el 97 % de la carga.

El Fondo de 1992 y el Steamship Mutual han tomado medidas para establecer conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones (OPR) en Bataán para facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas de este siniestro. La oficina estará abierta a partir del 11 de octubre de 2024.

**Medidas que se han de adoptar:**

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

- a) Tomar nota de la información que figura en este documento;
- b) Decidir si autoriza al Director a hacer pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro; y
- c) Decidir si autoriza al Director a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Steamship Mutual en relación con este siniestro.

**1 Resumen del siniestro**

Buque	<i>Terranova</i>
Fecha del siniestro	25 de julio de 2024
Lugar del siniestro	Bahía de Manila (Filipinas)
Causa del siniestro	Zozobra y hundimiento
Cantidad de hidrocarburos derramados	Sin determinar
Zonas afectadas	Bataán, Cavite y Manila (Filipinas)
Estado de abanderamiento del buque	Filipinas
Arqueo bruto	498
Asegurador P&I	The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
Límite del CRC	4,51 millones de DEG
STOPIA/TOPIA aplicable	El STOPIA 2006 se aplica hasta 20 millones de DEG
Límite CRC + Fondo	203 millones de DEG
Procedimiento judicial	N/A

## **2 Antecedentes**

- 2.1 El 25 de julio de 2024, el petrolero *Terranova* (de pabellón filipino, arqueo bruto 498, construido en 2002) zozobró y se hundió en aguas de 23 m de profundidad en el sector este de la bahía de Manila (Filipinas) después de enfrentar un temporal generado por el tifón Gaemi. Pese al pronto inicio de las operaciones de búsqueda y salvamento, lamentablemente un miembro de la tripulación perdió la vida.
- 2.2 El buque transportaba 1 468 896 litros de fueloil intermedio 230 y llevaba una carga de aproximadamente 27 toneladas métricas de combustible biodiésel para buques. Las observaciones aéreas de la zona mostraron un brillo en el agua que se extendía por toda la bahía, indicación de que los tanques de carga habían sufrido una rotura y que los hidrocarburos escapaban intermitentemente.

## **3 Efectos del derrame**

- 3.1 En las semanas que siguieron al siniestro se observaron en el mar manchas tenues brillantes que indicaban que la cantidad de los hidrocarburos que brotaban de los tanques de carga era relativamente reducida. Se cree que la mayor parte del combustible para buques se perdió.
- 3.2 Resultaron afectados por el derrame municipios de la provincia de Cavite debido a una mancha oleosa observada en aguas próximas a la costa y la presencia, además, de desechos oleosos. Se impuso una veda de pesca del 31 de julio al 28 de agosto de 2024. ITOPF ha informado que la contaminación ha afectado a 31 000 pescadores en la zona. En Bataán se ha impuesto una veda en un radio de cuatro kilómetros a partir del lugar del siniestro, en que se informa que 21 000 pescadores resultaron afectados. En la provincia de Bulacán también se observaron esporádicamente bolas de alquitrán, manchas brillantes y rocas y desechos oleosos, aunque no fue objeto de una veda de pesca.

## **4 Operaciones de respuesta**

### Entidades filipinas encargadas de las operaciones de respuesta contra derrames

- 4.1 El Servicio de Guardacostas de Filipinas (PCG) se encarga de prevenir y controlar la contaminación en las aguas territoriales. El Centro de Mando para la Protección del Medio Marino (MEPCOM) es una unidad del PCG y el punto de contacto para las operaciones de respuesta a derrames de hidrocarburos. El Centro Nacional de Operaciones para Combatir la Contaminación por Hidrocarburos (NOCOP), integrado en el MEPCOM, está facultado para solicitar ayuda de otras fuentes estatales, privadas y militares. El PCG también tiene a su cargo las Oficinas de Protección del Medio Marino.

### Plan de contingencias

- 4.2 Filipinas tiene un plan de contingencias de tres niveles. En el caso de un derrame de nivel uno, se pide al propietario del buque que se encargue de la limpieza valiéndose de sus propios recursos. El comandante del Servicio de Guardacostas local supervisará la respuesta a un derrame de nivel dos, en estrecha colaboración con el NOCOP. Y en el caso de un derrame de nivel tres, el NOCOP asume el mando y utiliza recursos de diversas entidades y terceras partes, según se requiera.

### Remoción de la carga y operaciones de limpieza

- 4.3 Los contratistas lograron reducir al mínimo la cantidad de hidrocarburos que escapaban del buque mediante operaciones de taponamiento y de sellado hermético. El 11 de agosto de 2024 los salvadores dieron inicio a la tarea de remoción de los hidrocarburos que restaban a bordo mediante una operación de conexión con los tanques sin interrupción del flujo. Las operaciones de remoción se dieron por terminadas el 12 de septiembre tras la confirmación de que los tanques del buque estaban

vacíos, con excepción de carga imposible de bombear y/o inaccesible y residuos/material adherido a sus superficies.

- 4.4 Los contratistas desplegaron barreras flotantes y sistemas de arrastre de contención y recuperación de hidrocarburos guiados mediante tomas aéreas obtenidas con drones para contener y extraer los hidrocarburos de las manchas brillantes y de las fugas del buque.
- 4.5 En total, se ha recuperado un 97 % (aproximadamente 1 421 321 litros) de la carga del buque y como resultado de las actividades de respuesta desplegadas en el mar. Si bien los salvadores se han desmovilizado, el contratista para operaciones de respuesta sigue estando disponible.

## **5 Aplicabilidad de los Convenios**

- 5.1 Filipinas es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y en el Convenio del Fondo de 1992. El *Terranova* está asegurado por el Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), que es parte del International Group of P&I Associations (International Group).
- 5.2 Por tanto, el límite aplicable al *Terranova* es de 4,51 millones de DEG, aunque el propietario del buque es parte en el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017). De conformidad con este acuerdo, el propietario del buque deberá reembolsar al Fondo de 1992 la diferencia entre la cuantía de la limitación aplicable al petrolero de conformidad con el CRC de 1992 y la indemnización pagada por reclamaciones admisibles hasta la suma de 20 millones de DEG.

## **6 Reclamaciones de indemnización**

- 6.1 El Fondo de 1992 y el Steamship Mutual han tomado medidas para establecer conjuntamente una oficina de presentación de reclamaciones (OPR) en Bataán a efectos de facilitar la presentación de reclamaciones de indemnización derivadas de este siniestro. La OPR estará abierta a partir del 11 de octubre de 2024. Está previsto que el jefe de Administración de los FIDAC viaje a Filipinas para establecer el sistema de trámite de reclamaciones.
- 6.2 El Fondo de 1992 y el Steamship Mutual han designado conjuntamente expertos en pesca para que trabajen conjuntamente con expertos en contaminación del Fondo de 1992 a fin de evaluar los efectos del derrame en las pesquerías locales.

## **7 Pagos interinos**

- 7.1 Después de la firma, en diciembre de 2016, del Acuerdo sobre términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016) entre el International Group of P&I Associations y el Fondo de 1992 (el Acuerdo) (véase el documento [IOPC/APR17/4/4](#)), el Director recomienda que el Acuerdo se aplique al siniestro del *Terranova*. Propone, además, que se lo autorice para firmar un acuerdo, que incluya los términos de la sección II del Acuerdo sobre términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016), con el Steamship Mutual en relación con el siniestro del *Terranova*.
- 7.2 Para fines de referencia, en el anexo de este documento se adjunta el texto del Acuerdo.

## **8 Consideraciones del Director**

- 8.1 Los cálculos iniciales de los efectos del siniestro indican que las reclamaciones por daños por contaminación superarán el límite del CRC de 1992 aplicable al *Terranova*. Está por verse si se alcanzará el límite del STOPIA 2006. Se han observado los términos del Memorando de entendimiento

de 2006 entre el Fondo de 1992 y el International Group y el Steamship Mutual. El Steamship Mutual y el Fondo de 1992 compartirán los servicios de expertos.

- 8.2 El Director agradece al PCG la rapidez con que respondió al siniestro y su notificación a la Secretaría.
- 8.3 Desea agradecer, además, al Steamship Mutual su activa respuesta al siniestro y la colaboración que ha entablado con el Fondo de 1992.
- 8.4 La Secretaría continuará su labor de coordinación con las partes interesadas clave, seguirá de cerca las novedades que surjan y actuará según sea necesario.

**9 Medidas que se han de adoptar**

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que figura en este documento;
- b) decidir si autoriza al Director a hacer pagos en relación con las pérdidas derivadas de este siniestro; y
- c) decidir si autoriza al Director a firmar un acuerdo sobre pagos interinos con el Steamship Mutual en relación con este siniestro.

\* \* \*

## ANEXO

### ACUERDO SOBRE TÉRMINOS NORMALIZADOS RELATIVOS A LOS PAGOS INTERINOS (2016)

(que se utilizarán entre los Clubs del International Group y los FIDAC)

Los Miembros del International Group of P&I Clubs (en adelante denominado "los Clubs"), cuyos nombres y direcciones se adjuntan al presente documento, por una parte, y el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 ("Fondo de 1992") y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003 ("Fondo Complementario"), en adelante denominados colectivamente "el Fondo", por otra parte, acuerdan lo siguiente:

1. Los términos y condiciones que se establecen en el apéndice de este Acuerdo se conocerán como 'Términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016)', o por su nombre abreviado de 'Términos normalizados de los pagos interinos'.
2. Estos términos se encuentran disponibles para utilizarlos en relación con siniestros que afecten a buques inscritos en los Clubs y que den lugar a reclamaciones que afecten (o puedan afectar) al Fondo de 1992 y, si se da el caso, al Fondo Complementario, y podrán modificarse mediante acuerdo entre las partes participantes.
3. Los términos normalizados se aplicarán a cualquier siniestro en particular solamente si así lo acuerdan expresamente el Club asegurador del buque afectado en el siniestro y el Fondo de 1992 (junto con el Fondo Complementario, si también se ve potencialmente afectado). En tal caso, los términos normalizados regirán los derechos y las obligaciones de estas partes con respecto a los pagos interinos y tendrán efecto con sujeción a cualquier modificación o adición que pueda acordarse con referencia al siniestro.

Fecha [21 de diciembre de] 2016

Por el International Group of P&I Clubs

Por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 y el Fondo Complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003

[Firmado]  
Hugo Wynn-Williams  
Presidente

[Firmado]  
José Maura  
Director

## APÉNDICE

### TÉRMINOS NORMALIZADOS RELATIVOS A LOS PAGOS INTERINOS (2016)

#### (que se utilizarán entre los Clubs del International Group y los FIDAC)

Los objetivos, motivos de preocupación y salvaguardias resumidos en la sección I a continuación se establecen con carácter explicativo y se habrán de tener en cuenta al interpretar y aplicar los términos y condiciones que figuran en la sección II.

#### Sección I

**El objetivo principal** de los términos y condiciones que figuran en la sección II es el de fomentar el funcionamiento eficiente del sistema de indemnización, permitir que las reclamaciones que excedan el límite del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) se paguen con mayor prontitud que si se aplicara únicamente el CRC de 1992 y evitar la complejidad y el retraso que supone una distribución formal de un fondo de limitación dada la disponibilidad de indemnización complementaria de los FIDAC.

El propósito de las disposiciones que se exponen a continuación consiste en poner a disposición de las víctimas de los daños ocasionados por contaminación el pago de indemnización tan pronto como sea posible y en asegurarse a la vez de que, en definitiva, la cuantía total abonada sea por cuenta del Club/propietario del buque y los FIDAC de acuerdo con las proporciones previstas en el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

**Los motivos de preocupación principales** se desprenden del hecho de que los pagos interinos no están prescritos en los Convenios y que por tanto dependen de un acuerdo entre las partes pagadoras. Cuando las reclamaciones reconocidas exceden el límite fijado por el CRC de 1992, cada reclamante tiene derecho a recibir parte de su reclamación con arreglo al CRC de 1992 más una proporción adicional del Fondo de 1992. Sin embargo, de acuerdo con la práctica establecida, los pagos interinos no se distribuyen entre el Club y el Fondo sino que son abonados por el uno o por el otro. Estos pagos exceden las cuantías por las cuales la parte pagadora es responsable ante las partes que reciben el pago.

El Club corre el riesgo de que se reconozcan reclamaciones después de que ha terminado de hacer los pagos interinos, ya que el hecho de que sus pagos hayan alcanzado la cuantía de limitación del CRC de 1992 no lo absuelve de responsabilidad por las reclamaciones reconocidas posteriormente. Es posible además que haya establecido un fondo en un tribunal para pagar esas reclamaciones. Esto puede dar lugar a una desigualdad en virtud de la cual el Club asume el pago de una proporción mayor del total de las reclamaciones que la prevista en los Convenios, y, por tanto, al pago por el Fondo de una proporción por consiguiente menor.

**Las salvaguardias** que figuran en la sección II sustentan el funcionamiento eficiente del sistema de indemnización. Todo pago en exceso se rectificará mediante un pago de compensación producto de un proceso de conciliación entre el Club y el Fondo al concluir el caso, lo cual es garantía de que ninguna de las partes pagará indemnización por una cuantía superior a su límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo.

## Sección II

### TÉRMINOS Y CONDICIONES

1. Los siguientes términos y condiciones se aplicarán a todo pago interino efectuado con respecto a reclamaciones por daños ocasionados por contaminación en cualquier siniestro en que sean aplicables los Términos normalizados relativos a los pagos interinos (2016) por acuerdo entre el Club asegurador del buque que intervino en el siniestro y los FIDAC. Las referencias a “el Fondo” que se hagan aquí se entenderán como referencias tanto al Fondo de 1992 como al Fondo Complementario, cuando este haya (o pueda haber) sido afectado por un siniestro. Para estos fines, los pagos interinos incluyen todo pago de indemnización hecho directamente a un reclamante, por el Club/propietario del buque o por el Fondo, con independencia de una distribución de la indemnización disponible por un tribunal competente u otra autoridad.
2. Todo pago interino que efectúe el Club/propietario del buque con respecto a dichas reclamaciones podrá:
  - a) estar limitado a la responsabilidad que le incumbe al Club/propietario del buque ante cualquier reclamante con arreglo a lo que se dispone en el CRC de 1992; o bien
  - b) no estar limitado a tal responsabilidad y fijarse a un nivel en que se tengan en cuenta los derechos del reclamante en virtud del régimen internacional en su conjunto.
3. Si el Club/propietario del buque efectúa pagos limitados como se describe en el párrafo 2 a), podrá hacerlo en los términos que considere procedente.
4. Si el Club/propietario del buque efectúa pagos como se describe en el párrafo 2 b) y satisface las condiciones estipuladas en el párrafo 6, el Fondo, de conformidad con lo que se dispone en el párrafo 7, se compromete a asumir la responsabilidad del pago de las reclamaciones reconocidas posteriormente.
5. Una reclamación podrá reconocerse:
  - a) mediante un acuerdo, como resultado de la aceptación por el Club/propietario del buque y el Fondo de la admisibilidad de la reclamación por una cuantía aprobada; o
  - b) por un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial entablada contra el propietario del buque y/o el Club y el Fondo; o
  - c) por un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial entablada contra el propietario del buque y/o el Club, siempre que el Fondo sea parte en la acción judicial o esta se le haya notificado y esté obligado por los hechos y las conclusiones del fallo con arreglo a lo que se dispone en el artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 (y, si es aplicable, el artículo 7.1 del Protocolo relativo al Fondo Complementario).



6. Las condiciones aludidas en el párrafo 4 son:
- a) a menos que se acuerde de otro modo, los pagos efectuados por el Club/propietario del buque continuarán hasta que su cuantía total, incluida cualquier suma que pueda haber abonado en pago de la reclamación o reclamaciones reconocidas por un fallo definitivo y/o cualquier suma distribuida para cubrir tales reclamaciones procedente de un fondo de limitación que pueda haber constituido, sea igual al límite del CRC de 1992;
  - b) salvo por lo que se dispone en el subpárrafo c), los pagos efectuados por el Club/propietario del buque se tendrán en cuenta para los fines de este párrafo solamente si se han efectuado con respecto a reclamaciones reconocidas;
  - c) todo pago efectuado por el Club/propietario del buque con respecto a una reclamación reconocida con arreglo al CRC de 1992 pero sin carácter jurídicamente ejecutorio contra el Fondo contará para los fines de este párrafo solamente hasta la suma que el reclamante tendría derecho a recibir de la distribución de un fondo de limitación con arreglo a lo que se dispone en el artículo V 4) del CRC de 1992;
  - d) los pagos se efectuarán con arreglo a los términos aprobados por el Fondo a cambio de un finiquito;
  - e) se consulta al Fondo en cuanto al nivel al cual se efectúan los pagos, aceptándose que los pagos no contarán para los fines de este párrafo si exceden el nivel de los pagos finalmente aprobados por el Fondo.
7. Si, llegado el momento, el Club/el propietario del buque ha cumplido las condiciones indicadas anteriormente, el Fondo asumirá la responsabilidad a partir de entonces ante el Club/propietario del buque por el pago de toda reclamación reconocida. Esta responsabilidad:
- a) está sujeta a su límite de responsabilidad y a cualquier otra limitación del nivel de pagos para evitar los pagos en exceso;
  - b) se aplica a las cuantías completas para las cuales se reconocen dichas reclamaciones (con sujeción solamente al subpárrafo a));
  - c) no está limitada a la proporción de dicha reclamación por la cual el Fondo podría ser declarado (o ha sido declarado) jurídicamente responsable con arreglo al Convenio del Fondo de 1992 y, si procede, al Protocolo relativo al Fondo Complementario;
  - d) no se ve afectada por el pago total o parcial de dicha reclamación efectuado con cargo a un fondo de limitación u otra garantía que el Club/propietario del buque pueda haber constituido, o mediante cualquier otro pago que se le pueda pedir, en cuyo caso la cuantía así pagada se tendrá en cuenta en el procedimiento de conciliación mencionado en el párrafo 10;
  - e) es sin perjuicio de ningún plazo de caducidad u otro medio de defensa que el Fondo tenga derecho a utilizar, incluidos los medios de defensa mencionados en el artículo 8 del Convenio del Fondo de 1992, el artículo 8 del Protocolo relativo al Fondo Complementario y el artículo X 1) a) y b) del CRC de 1992, pero no se ve afectada por

la ausencia simplemente de una orden de pago que exija al Fondo el pago de cualquier cuantía especificada con respecto a una reclamación reconocida;

- f) es sin perjuicio del derecho del Fondo a impugnar el derecho de limitación del propietario del buque con arreglo a lo que se dispone en el CRC de 1992 y a reclamar del propietario del buque por subrogación cualquier cuantía pagada por el Fondo si se establece la existencia de una conducta que suprima la limitación;
  - g) por lo demás no se ve afectada por ninguna disputa acerca del derecho de limitación del propietario del buque, excepto en los casos en que el Fondo impugne ese derecho ante un tribunal competente y un fallo definitivo confirme su postura.
8. Se reconoce que las disposiciones de los párrafos 4 a 7 difieren de las que son aplicables si los pagos efectuados por el Club/propietario del buque y el Fondo están limitados a las proporciones de cada reclamación individual por las cuales son respectivamente responsables con arreglo a los Convenios de 1992, que estas disposiciones no absuelven al Club/propietario del buque de responsabilidad ante las partes cuyas reclamaciones se reconocen después de que los pagos hayan alcanzado el límite del CRC de 1992 y que, si dichas reclamaciones se ejecutan contra el Club/propietario del buque, varios factores podrán afectar a su capacidad para recuperar mediante subrogación las sumas pagadas en exceso por encima del límite del CRC de 1992.
  9. Con el fin de evitar cualquier desigualdad que pudiera darse por estas u otras razones en la distribución de los pagos de indemnización totales, se efectuará un procedimiento de conciliación al final del caso y se hará cualquier pago de compensación que pueda ser necesario para asegurarse de que las cuantías asumidas por el Club/propietario del buque sean iguales a las del límite del CRC de 1992 (o se reembolsen en las circunstancias descritas en el párrafo 10).
  10. Para los fines de estos términos y condiciones, las reclamaciones por los daños ocasionados por contaminación se podrán reconocer, y podrán ser objeto de pagos interinos, sin perjuicio de cualquier argumento de defensa que utilice el Club/propietario del buque para que no se impute responsabilidad al propietario del buque por los daños ocasionados por contaminación en razón del artículo III 2) del CRC de 1992. Si tal argumento de defensa se establece (o bien a satisfacción del Fondo o mediante un fallo definitivo de un tribunal competente en una acción judicial en la que el Fondo sea parte) y el Fondo carece de un argumento de defensa de conformidad con lo que se dispone en el artículo 4.2 del Convenio del Fondo de 1992, el procedimiento de conciliación mencionado anteriormente se ajustará con el fin de reembolsar al Club/propietario del buque cualquier cuantía que haya pagado.
  11. Las reclamaciones o disputas que puedan surgir en relación con estos términos y condiciones estarán regidas por el Derecho inglés y estarán sujetas a la jurisdicción exclusiva del Tribunal Superior de Justicia de Inglaterra, al cual el Club y el Fondo se someterán a los efectos también de la ejecución de cualquier fallo o mandamiento.

## NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS P & I CLUBS

- 1) AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION, INC., One Battery Park Plaza, 31<sup>st</sup> Floor, Nueva York, N.Y. 10004, Estados Unidos de América;
  - 2) ASSURANCEFORENINGEN SKULD (GJENSIDIG), P.O. Box 1376 Vika, N-0114 Oslo, Noruega;
  - 3) THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, Regis House, 45 King William Street, Londres, EC4R 9AS, Inglaterra;
  - 4) GARD P&I (BERMUDA) LIMITED, P.O. Box HM 3038, Hamilton HM NX, Bermuda;
  - 5) THE JAPAN SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION, 2-15-14 Nihonbashi - Ningyocho, Chuo-ku, Tokio 103, Japón;
  - 6) THE LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, 50 Leaman Street, Londres, E1 8HQ, Inglaterra;
  - 7) THE NORTH OF ENGLAND PROTECTING AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED, The Quayside, Newcastle-upon-Tyne, NE1 3DU, Inglaterra;
  - 8) THE SHIPWONERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 16 Rue Notre-Dame, L-2240 Luxemburgo;
  - 9) THE STANDARD CLUB LIMITED, Dallas Building, 7 Victoria Street, P.O. Box HM 1743, Hamilton, Bermuda;
  - 10) THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LIMITED, Aquatical House, 39 Bell Lane, Londres, E1 7LU, Inglaterra;
  - 11) SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING, Gullbergs Strandgata 6, S-401 22 Gotemburgo, Suecia;
  - 12) THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED, Windsor Place, 18 Queen Street, P.O. Box HM 665, Hamilton, HM CX, Bermuda; y
  - 13) THE WEST ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 33 Boulevard Prince Henri, Luxemburgo.
-