



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/MAR20/3/9	
Fecha	10 de febrero de 2020	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES24	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC74	●
Asamblea del Fondo Complementario	SAES8	

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 sobre las últimas novedades respecto de este siniestro.
Resumen:	<p>El 23 de junio de 2018, el petrolero-quimiquero m.t.v. <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) (14 312 384 DEG). 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 ante el Tribunal de Apelación de La Haya.</p> <p>La carga de la prueba en este punto recae sobre el propietario del buque. Si este no puede probar que el <i>Bow Jubail</i> no tenía residuos de hidrocarburos a granel a bordo se aplicaría el CRC de 1992. El criterio pertinente sería el utilizado por la legislación local, en este caso la legislación de los Países Bajos.</p>

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 la diferencia existente entre la cuantía de limitación aplicable al *Bow Jubail* en virtud del CRC de 1992 y la cuantía de indemnización abonada por el Fondo de 1992, hasta un límite de 20 millones de DEG.

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, tanto el Convenio del Fondo de 1992 como el Protocolo relativo al Fondo Complementario podrían aplicarse a este siniestro.

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 de limitación de la responsabilidad 1976/1996.

Novedades:

Se espera que el Tribunal de Apelación de La Haya dicte su sentencia el 10 de marzo de 2020.

Teniendo presentes las consecuencias que la decisión del tribunal podría tener para el régimen de indemnización, el Director ha examinado la posibilidad de que el Fondo de 1992 intervenga en el procedimiento y ha dado instrucciones al respecto a los abogados de los Países Bajos.

Los abogados del Fondo de 1992 en los Países Bajos han informado de que el Fondo de 1992 tendrá que esperar a que el Tribunal de Apelación se pronuncie para ver si el propietario del buque recurre la sentencia y lleva el caso al Tribunal Supremo. Únicamente en esas circunstancias podría el Fondo de 1992 adherirse al procedimiento judicial (véase la sección 4).

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
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 14 millones de DEG.
Límite del CRC	Sería de unos 16 millones de DEG.
STOPIA/TOPIA aplicable	Si se aplicasen los Convenios de 1992 se aplicaría el STOPIA 2006 (enmendado en 2017), con un límite de 20 millones de DEG.
Límite del CRC, del Fondo de 1992 y del Fondo Complementario	Si se aplicasen los Convenios, el límite sería de 750 millones de DEG.
Procedimientos judiciales	El Tribunal de Distrito de Róterdam dictaminó 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. El propietario del buque presentó un recurso en el que alegaba 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.

2 Antecedentes

- 2.1 El 23 de junio de 2018 el petrolero-quimiquero m.t.v. *Bow Jubail* (con un 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 hidrocarburos 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.
- 2.3 Existen indicios de que la cuantía reclamada puede estar por encima de los EUR 50 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 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (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, tanto el Convenio del Fondo de 1992 como el Protocolo relativo al Fondo Complementario podrían aplicarse a este siniestro.
- 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 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), 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 A instancias del tribunal, el propietario del buque presentó un informe técnico en el que se concluía que a bordo del buque no quedaban cargas de hidrocarburos, persistentes o no persistentes, ni residuos de esas cargas en el momento en que se produjo el siniestro ni con anterioridad a él.
- 4.3 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.
- 4.4 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.
- 4.5 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.

- 4.6 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.
- 4.7 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 dejar tal y como está 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.
- 4.8 El propietario del buque presentó un recurso ante el Tribunal de Apelación de La Haya en el que principalmente alegó lo siguiente:
- a lo largo de su vida útil, un buque puede estar regido por el CRC en una etapa y no estarlo en otra. La limpieza del buque después de que se hayan descargado hidrocarburos persistentes a granel para dejarlo libre de hidrocarburos significa que ya no entra dentro de la definición de "buque" del artículo I.1 del CRC de 1992;
 - los tanques del buque se limpiaron a fin de dejarlos libres de hidrocarburos de conformidad con las reglas del Convenio MARPOL; por tanto, según esas reglas, el buque ya no transportaba hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos a bordo. Además, los tanques del buque también se habían limpiado por un denominado "lavado comercial" a fin de dejar el buque apto para transportar carga nueva. Eso significa que el *Bow Jubail* ya no era un "buque" en el sentido del CRC de 1992 y que, por consiguiente, se aplicaba el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001. De conformidad con el Convenio MARPOL, la condición de "libre de hidrocarburos" significa estar libre, también, de los residuos a los que se hace referencia en el artículo I.1 del CRC de 1992.
- 4.9 Se espera que el Tribunal de Apelación dicte su sentencia el 10 de marzo de 2020.

Adhesión del Fondo de 1992 al procedimiento: consideraciones jurídicas

- 4.10 Dado que el Fondo de 1992 no ha sido parte en el procedimiento, y teniendo presentes las consecuencias que la decisión del tribunal podría tener para el régimen de indemnización, el Director ha examinado la posibilidad de que el Fondo de 1992 intervenga en el procedimiento y ha dado instrucciones al respecto a los abogados de los Países Bajos.
- 4.11 Los abogados del Fondo en los Países Bajos informaron de que, con arreglo al Código Procesal Civil de los Países Bajos, una parte que tenga un interés en un procedimiento judicial pendiente entre otras partes podrá solicitar intervenir en el procedimiento o adherirse a él. Dado que la decisión del tribunal podría afectar al Fondo de 1992, este tendría el suficiente interés en el procedimiento judicial. Sin embargo, la decisión al respecto correspondería al Tribunal Supremo.
- 4.12 Los abogados del Fondo también han informado de que en este momento es demasiado tarde para presentar una solicitud para adherirse al procedimiento ante el Tribunal de Apelación o intervenir en él. Si la sentencia del Tribunal de Apelación no es favorable al propietario del buque y este decide apelar una vez más, con un recurso de casación, se dará traslado del caso al Tribunal Supremo de los Países Bajos, el cual abordará únicamente las cuestiones de carácter jurídico y procesal en lugar de cuestiones de fondo sobre los hechos del caso. Puesto que el Tribunal Supremo no aborda cuestiones de fondo, no es posible intervenir en el procedimiento, si bien es posible adherirse a él.

- 4.13 La diferencia entre la adhesión y la intervención es que una parte que interviene puede oponerse tanto al demandante como al demandado, mientras que una parte que se adhiere al procedimiento únicamente puede apoyar la postura de una de las partes. Dado que el Fondo de 1992 pretende solicitar una aclaración, por parte del Tribunal Supremo, sobre cómo se aplica el criterio jurídico en cuanto a si había o no residuos a bordo del *Bow Jubail* de conformidad con la legislación de los Países Bajos, el Fondo de 1992 podría adherirse al propietario del buque en el procedimiento ante el Tribunal mediante la presentación de una demanda incidental.
- 4.14 El Fondo de 1992 tiene que esperar a que se pronuncie el Tribunal de Apelación y, a partir de ahí, considerar seriamente la posibilidad de adherirse al propietario del buque en el procedimiento ante el Tribunal Supremo.

5 Consideraciones del Director

- 5.1 Este es un caso interesante, puesto que existe la duda de si se aplica el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 o el CRC de 1992. En la base del caso está la cuestión de la certeza jurídica de si en un buque lastrado había o no residuos de cargas anteriores de hidrocarburos persistentes.
- 5.2 La carga de la prueba de que el *Bow Jubail* no tenía, en el momento en que se produjo el siniestro, residuos de hidrocarburos persistentes de cargas anteriores recae sobre el propietario del buque. Según la sentencia del Tribunal de Distrito de Róterdam, esa carga de la prueba no ha sido satisfecha.
- 5.3 El propietario del buque presentó un recurso y se está a la espera de la decisión del Tribunal de Apelación. Si una sentencia firme de un tribunal competente dictaminase que se aplican los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992, el Fondo de 1992 pagaría indemnizaciones según se prescribiese y sería indemnizado por el propietario del buque de conformidad con lo dispuesto en el STOPIA 2006 (enmendado en 2017). Sin embargo, si el propietario del buque tuviera éxito con su recurso, se aplicaría el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, y el Fondo de 1992 no intervendría en este caso.
- 5.4 De conformidad con la información proporcionada por el asegurador del propietario del buque, el Gard Club, las reclamaciones aún no han sido cuantificadas pero según los cálculos podrían exceder los EUR 50 millones. La decisión del tribunal, por consiguiente, podría tener repercusiones financieras para el Fondo de 1992.
- 5.5 El Fondo de 1992 esperará ahora a que se pronuncie el Tribunal de Apelación y, si el propietario del buque recurre ante el Tribunal Supremo, el Director considera que el Fondo de 1992 debería adherirse al procedimiento. El Director ha debatido este asunto con el Gard Club, que se muestra de acuerdo con esta forma de proceder.
- 5.6 El Director informará de las novedades en la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

6 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.
