



Fondos internacionales
de indemnización
de daños debidos a
contaminación por
hidrocarburos

Punto 3 del orden del día	IOPC/NOV20/3/12/1	
Fecha	25 de noviembre de 2020	
Original	Inglés	
Asamblea del Fondo de 1992	92A25	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC74	●
Asamblea del Fondo Complementario	SA17	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

BOW JUBAIL

Nota de la Secretaría

Resumen:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades relacionadas con este siniestro.
Novedades:	<p>El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, en la que dictaminó que el Convenio sobre el combustible de los buques no era de aplicación al siniestro del <i>Bow Jubail</i> puesto que su propietario no había demostrado que no contenía residuos de hidrocarburos persistentes en el momento del siniestro, por lo cual el <i>Bow Jubail</i> estaba cubierto por la definición de buque establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC 1992).</p> <p>El propietario apelará la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos.</p> <p>El Director considera que el Fondo de 1992 debería solicitar que se le permita sumarse al procedimiento de apelación en el Tribunal Supremo.</p>
Documentos conexos:	El informe del siniestro del <i>Bow Jubail</i> puede consultarse en línea en la sección de <i>Siniestros</i> 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 Procedimiento de limitación

1.1 Sentencia del Tribunal de Apelación de La Haya

- 1.1.1 El Tribunal de Apelación de La Haya dictó sentencia el 27 de octubre de 2020, confirmando la resolución del Tribunal de Distrito de Róterdam, según la cual el propietario del buque no había probado 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 Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992). Por consiguiente, no era de aplicación 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) y la limitación de la responsabilidad del propietario del buque estaba regida por el CRC de 1992 y no por 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).

- 1.1.2 En los párrafos a continuación se facilita un resumen de los puntos principales de la sentencia. En la sección de *Siniestros* del sitio web de los FIDAC está disponible una traducción al inglés de la sentencia.

Consideraciones derivadas de la sentencia

- 1.1.3 El CRC de 1992 y el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 podrían aplicarse por igual a un derrame de hidrocarburos de combustible. No es la naturaleza del contaminante, es decir, hidrocarburos para combustible, lo que determina cuál de estos dos convenios se aplica. Lo que procede determinar es si el buque del que escaparon los hidrocarburos para combustible contaminantes está cubierto por la definición de buque establecida en el CRC de 1992. Por tanto, el límite de responsabilidad aplicable, en virtud del CRC de 1992 o del Convenio de limitación de la responsabilidad 1976/1996, también depende de si el buque en cuestión estaba regido por el CRC de 1992.
- 1.1.4 Debido a que antes del siniestro el *Bow Jubail* transportaba hidrocarburos persistentes, según se especifica este transporte en el artículo I 5) del CRC de 1992, como carga a granel, queda enmarcado en la definición de buque del artículo I 1) de este Convenio, a menos que se demuestre que no quedaban a bordo residuos de hidrocarburos persistentes. En el contexto de la solicitud de limitación de conformidad con el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, la carga de la prueba recae sobre el propietario del buque.
- 1.1.5 Este caso, por tanto, se refiere a una cuestión de evidencia y a la interpretación del concepto de "residuos", según se define este término en el artículo I 1) del CRC de 1992. En la resolución del Tribunal de Apelación la cuestión de la evidencia fue el factor decisivo para la desestimación de la petición de limitación de la responsabilidad.
- 1.1.6 Por lo que se refiere a la cuestión de la interpretación del concepto de "residuos", el Tribunal de Apelación aceptó que el propietario del buque no tiene que demostrar la ausencia total de trazas del transporte previo de hidrocarburos persistentes. En tal caso, y debido en parte a las técnicas de detección cada vez más refinadas, en la práctica casi no será posible volver a recurrir a la estipulación de excepción por lo que se refiere a un buque (tanque) de carga combinada que haya transportado hidrocarburos persistentes incluso una vez nada más. Por consiguiente, la estipulación de excepción pasaría a ser una letra muerta.
- 1.1.7 En estas circunstancias, por lo que concierne al Tribunal, una apelación exitosa a la excepción requiere una declaración fundamentada y prueba de que, en el momento del siniestro, no había a bordo i) absolutamente ningún residuo o ii) como mucho, solo había una cantidad negligible. El Tribunal de Apelación llegó a la conclusión de que el propietario del buque no logró demostrar ninguna de estas dos posibilidades.
- 1.1.8 Por lo que se refiere a la evidencia, el Tribunal de Apelación tomó nota de los siguientes puntos: primero que todo, de que no hay un procedimiento normalizado aceptado internacionalmente para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y como buque tanque no regido por el CRC en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, deja de ser un buque regido por el CRC de 1992. Ello no obstante, el punto de partida es que, en principio, no es suficiente que el propietario del buque o la tripulación misma declare que el buque está "limpio". De ser posible, esta condición debería i) declararla/confirmarla un perito independiente, o ii) establecerse con arreglo a una inspección conjunta llevada a cabo por expertos designados por todas las partes interesadas (conocida como un "peritaje conjunto") que tengan la posibilidad de abordar el buque lo antes posible después del siniestro para determinar si quedaban o no residuos de la carga.

- 1.1.9 El Tribunal consideró que el propietario del buque ha debido i) pedir al Tribunal que designara un perito (marítimo) para que realizase una inspección independiente inmediatamente después del siniestro, o ii) concertar un "peritaje conjunto" con la presencia de expertos que representaran todas las distintas partes interesadas. Sin embargo, se limitó a girar instrucciones a su propio perito e hizo caso omiso de las repetidas peticiones de otro perito que representaba a un reclamante para que le permitiera presenciar la inspección. Por tanto, el propietario del buque no satisfizo el requisito arriba indicado.
- 1.1.10 Además, el Tribunal de Apelación dictaminó que el informe del propietario del buque no demostró de forma convincente que a bordo del buque no había residuos de hidrocarburos persistentes o que solo había una cantidad negligible, en particular por lo que concierne al tanque 14C, en el que quedaba agua de lavado de la limpieza de otros tanques de carga.
- 1.1.11 Por tanto, el Tribunal de Apelación llegó a la conclusión de que el argumento presentado por el propietario del buque en el contexto del punto de apoyo que ha encontrado en la estipulación del artículo I 1) del CRC de 1992 esencialmente está basado en propia su declaración, a veces incoherente, y en los informes de su perito, fundamentados en la información que él mismo le prestara. Los certificados presentados por el propietario del buque no demuestran suficientemente las supuestas "buenas condiciones de limpieza" del buque en ese entonces y poco después de ocurrido el siniestro. No hubo confirmación de las "buenas condiciones de limpieza" por parte de una fuente experta independiente. El propietario del buque fue responsable de la falta de dicha confirmación, ya que obstaculizó o al menos no organizó una inspección independiente o conjunta de los tanques, cuando, en efecto, abundaron las razones y las oportunidades para hacerlo inmediatamente después del siniestro.

Puntos importantes de la resolución: los residuos

- 1.1.12 El Tribunal de Apelación consideró que lo que debe entenderse por el concepto de residuos (del transporte a granel anterior de hidrocarburos persistentes) de conformidad con el artículo I 1) del CRC de 1992 no es una cuestión técnica sino una cuestión de interpretación.
- 1.1.13 El CRC de 1992 no define el concepto de residuos. Por cierto, lo mismo cabe decir del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, el cual, en el artículo I 5), en que se da una definición de hidrocarburos para combustible, se hace referencia a "cualquier residuo de tales hidrocarburos" sin más explicación o definición.
- 1.1.14 El Tribunal consideró que cualquier interpretación del concepto en cuestión debería formularse teniendo en cuenta los criterios establecidos en los artículos 31 a 33 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 (Convención de Viena). A tenor de estos criterios, un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin. Estos criterios además ponen de relieve la importancia de cualquier acuerdo posterior a que pueda llegarse con respecto a la interpretación de la Convención o a la aplicación de sus disposiciones. En relación con este particular, también podrá ponerse énfasis en las interpretaciones/concepciones expresadas por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos a través de sus documentos, los cuales, debido a la interrelación entre el Convenio del Fondo de 1992 y el CRC de 1992, podrán contribuir a una interpretación/aplicación uniforme de este último convenio. La interpretación de un Convenio podrá también servirse de la labor preparatoria del convenio (los "*travaux préparatoires*").
- 1.1.15 El CRC de 1992 define lo que se entiende por hidrocarburos (todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral) y por "buque". Por lo que se refiere al concepto de buque, el CRC de 1992 recoge una definición más amplia que la del CRC de 1969. Mientras que el CRC de 1969 solo provee el pago de indemnización por contaminación ocasionada por buques de navegación marítima y de otro tipo que estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga, el alcance del CRC de 1992 se ha

ampliado a fin de abarcar los derrames de hidrocarburos de buques tanque sin carga, lo cual explica por qué la expresión "efectivamente transportando" del CRC de 1969 ha sido sustituida por "construido o adaptado para el transporte de" hidrocarburos a granel como carga. Al mismo tiempo, se reconoció que hay los denominados buques de carga combinada, como los buques petroleros/graneleros/mineraleros (OBO por sus siglas en inglés), capaces de transportar tanto cargas de hidrocarburos como cargas secas a granel, los cuales, cuando se utilizan para el transporte de estas últimas, no hay razón para incluirlos en el CRC de 1992. La estipulación de excepción al final del artículo I 1) del CRC de 1992 se presta para este propósito. Además, se acepta que, por lo que se refiere al tipo de buque de navegación marítima, su ámbito es más amplio. Lo que verdaderamente interesa es determinar si el buque se está utilizando, o se ha utilizado, como un petrolero. Si tal es el caso se aplica el Convenio de responsabilidad civil de 1992, a menos que se demuestre que a bordo no quedan residuos (del transporte previo de hidrocarburos persistentes como carga a granel).

1.1.16 Por lo que respecta al concepto de residuos, cabe suponer que se refiere a lo que queda después de la descarga de un cargamento de hidrocarburos persistentes transportados a granel. Esto podrá incluir residuos solidificados que no se pueden sacar por bombeo, o carga aglutinada/adherida en las paredes del tanque en que se ha transportado. Podrá referirse también a agua de lavado sucia/agentes de limpieza en que se han mezclado restos oleosos residuales, para los cuales suele utilizarse el término "residuos de tanques". Se trata de mezclas de agua y residuos de la carga que se acumulan durante y después del lavado de los tanques. Por tanto, en este caso son una mezcla de hidrocarburos y agua.

1.1.17 En sus consideraciones, el Tribunal de Apelación se remitió a varios documentos de los FIDAC en que se analiza la estipulación.

Puntos importantes de la resolución: la evidencia

1.1.18 El Tribunal tomó nota de que no hay un procedimiento normalizado aceptado internacionalmente para determinar cuándo un buque que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y como buque tanque no regido por el CRC con arreglo a lo que dispone el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, deja de ser un buque regido por el CRC de 1992. Sin embargo, el Tribunal consideró que no bastaba con que el propietario del buque declarase que el buque estaba "limpio" pues era necesario que así lo declarase/confirmase un perito independiente o que se hiciese valiéndose de un "peritaje conjunto". No obstante, el propietario del buque se limitó a girar instrucciones a su propio perito e hizo caso omiso de las repetidas peticiones de otro perito que representaba a un reclamante para que le permitiera presenciar la inspección (véanse los párrafos 1.1.9 y 1.1.1).

1.1.19 El Tribunal de Apelación también tuvo en cuenta el documento LEG/CONF.6/19 de 6 de marzo de 1984 de la Organización Marítima Internacional (OMI), que recoge la siguiente declaración bajo el título de "Observaciones sobre los proyectos de artículos":

Artículo 2 (párrafo 1) – Definición de buque.

[...] ya que no será suficiente declarar que no hay residuos a bordo. Debe haber una prescripción para demostrar que ya no hay residuos a bordo. La prueba se aportará mediante un certificado expedido por la entidad que limpió los tanques.

1.1.20 Por lo que respecta a la dificultad de demostrar que el buque y sus tanques están "limpios", el Tribunal se remitió al documento de la OMI LEG/CONF.6/C.2/SR.18 de 14 de agosto de 1986, que recoge un informe de una reunión celebrada el 18 de mayo de 1984. En el informe se muestra que antes de emitir su voto acerca de la estipulación expresa del proyecto del artículo I 1), un participante señaló que "parecía extremadamente difícil [...] demostrar que no había residuos de hidrocarburos a bordo [...]". El Tribunal también se remitió a la conclusión a la que se llegó en el documento de los FIDAC 92FUND/WGR.27, de 31 de agosto de 2000: "Él [el Presidente] señaló, con todo, que habían persistido las preocupaciones

respecto a la aplicabilidad de la definición a los buques tanque especializados en crudos, y que la mayoría de las delegaciones que habían intervenido en el debate opinaban que el Convenio debería aplicarse siempre a tales buques tanque. No obstante, el Presidente observó que, en vista del hecho de que sería raro que tales buques tanque no tuviesen residuos de hidrocarburos persistentes a bordo, siempre había que suponer que tales residuos estaban presentes y que correspondería al dueño del buque probar lo contrario". El Tribunal de Apelación llegó a la conclusión de que lo anterior se aplicaba también a un buque tanque como el *Bow Jubail*, en el cual se transportaron hidrocarburos persistentes inmediatamente antes (y, a propósito, también después) del siniestro.

- 1.1.21 El Tribunal consideró que los intereses de los reclamantes requieren, para empezar, la imposición al propietario del buque de una prueba de alto nivel. En el presente caso, la aplicación con éxito de la estipulación del artículo I) 1) del CRC de 1992 podría dar como resultado que la responsabilidad por el presunto daño debido a contaminación, por más de EUR 80 millones, se limite a EUR 17 millones, en detrimento de los reclamantes.
- 1.1.22 A juicio del Tribunal, debió resultar obvio para el propietario del buque, inmediatamente después del siniestro, que tenía que solicitar al Tribunal el nombramiento de un perito (marítimo) para efectuar una investigación independiente, o por lo menos concertar una inspección conjunta con expertos de todas las partes interesadas. Sin embargo, el Tribunal observó que el propietario del buque presentó solamente el informe de su propio perito como evidencia de la ausencia de residuos, al cual se adjuntó un anexo preparado por el mismo perito después de la emisión de la orden del Tribunal de Distrito. El Tribunal señaló que este informe adicional y sus anexos no habían demostrado de forma convincente que, cuando ocurrió el siniestro, el *Bow Jubail* no tenía residuos de hidrocarburos persistentes previamente transportados a granel como carga. Lo mismo cabe decir de las declaraciones de los tripulantes en las que se basa el propietario del buque.
- 1.1.23 El Tribunal no se dejó convencer, sobre todo debido a la falta de confirmación por un perito independiente de la ausencia de residuos, y también por la falta de un informe de un peritaje conjunto. El Tribunal también señaló la postura cambiante acerca de la sustancia (más de 138 m³) en el tanque de carga 14C. En el informe original del perito del propietario del buque se hace referencia al agua de lavado utilizada para un "lavado comercial" del tanque 1DS, un tanque de cubierta relativamente pequeño, de 153 m³. Dado que es posible que este tanque no contuviera hidrocarburos persistentes, el Tribunal de Distrito no consideró este hecho relevante para el examen del caso durante la audiencia de primera instancia. En la apelación, sin embargo, se entiende que el tanque de carga 14C también contenía el agua de lavado/enjuague del tanque de carga 9C, de gran tamaño (3 057m³), en el cual un lote de brea mezclada obtenida por pirólisis (una sustancia similar al asfalto) se había transportado y descargado en Róterdam y seguidamente se había lavado con un producto de prelavado y un producto de lavado comercial.
- 1.1.24 El Tribunal tomó nota de que los reclamantes han alegado que les pareció posible que la mayor parte, si no toda, del agua de lavado/enjuague del tanque 14C proviniera del tanque 9C. Tomó nota además de que el propietario del buque no facilitó más información acerca de las proporciones de la composición del agua de lavado de los tanques 1DS y 9C.
- 1.1.25 Se plantearon también preguntas acerca de la toma de muestras del tanque 14C para determinar la ausencia de residuos de hidrocarburos persistentes (transportados previamente en el tanque 9C). El Tribunal tomó nota de que el propietario del buque no había facilitado toda la información requerida.
- 1.1.26 En vista de lo anterior, el Tribunal señaló que no podía considerarse que el propietario del buque hubiese demostrado suficientemente que no quedaban residuos de hidrocarburos persistentes a bordo, al menos no en el tanque 14C, o que, como máximo, hubiese quedado una cantidad negligible.

- 1.1.27 El Tribunal consideró que, en el caso del propietario del buque, no se había demostrado de forma convincente que todos los tanques en que se habían transportado hidrocarburos persistentes se hubiesen sometido a rigurosos programas de lavado, con la consiguiente descarga en el mar, o que posteriormente los tanques quedasen limpios. Además, tras encontrar algunas incoherencias en el informe del perito del propietario del buque, el Tribunal puso en tela de juicio su precisión.
- 1.1.28 El Tribunal tomó nota también de que no resultó aparente que todos los tanques hubiesen sido inspeccionados poco después del siniestro y que no había certificados de la limpieza de ninguno de los tanques que fueron supuestamente limpiados expedidos por terceras partes, ni poco antes ni inmediatamente después del siniestro.

Recomendación del Tribunal de Apelación

- 1.1.29 En su sentencia, el Tribunal de Apelación señaló que no hay un procedimiento normalizado de aceptación general para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y como buque tanque químiquero en virtud del Convenio sobre el combustible de los buques de 2001, deja de ser un buque regido por el CRC de 1992. En opinión del Tribunal, 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. El Tribunal además consideró que este procedimiento es de interés para los propietarios de buques y los clubes P&I que los aseguran, y además para los FIDAC y quienes contribuyen a estos.

1.2 Apelación ante el Tribunal Supremo

- 1.2.1 El propietario del buque ha apelado (por un recurso de casación) la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos argumentando lo siguiente:

1. El Tribunal de Apelación ha impuesto una carga de la prueba indebida.
2. El Tribunal no ha tenido en cuenta que la prueba puede aportarse por todos los medios disponibles.
3. Las decisiones del Tribunal acerca de la evaluación de la evidencia no se pueden mantener.
4. El Tribunal ha pasado por alto erróneamente la oferta del propietario del buque de aportación de la prueba.

- 1.2.2 Para respaldar estas razones para su apelación, el propietario ha presentado varios argumentos, entre ellos los siguientes:

- a. Alega que el Tribunal pasó por alto la prueba de que el buque se había limpiado y que se había eliminado el agua de lavado/enjuague resultante de conformidad con el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), con el resultado de que ya no quedaban a bordo hidrocarburos ni mezclas oleosas según se definen estos en el Convenio MARPOL. Alega además que dicho buque tanque petrolero, a falta de pruebas que demuestren lo contrario, no se puede considerar un "buque" según se define este término en el CRC de 1992.
- b. El Tribunal interpretó la estipulación del artículo I 1) del CRC de 1992 de tal forma que la carga de la prueba de la ausencia de residuos, que ciertamente fue asumida por el propietario del buque, impuso un nivel de prueba extremada e indebidamente pesado.

- c. El Tribunal respaldó esta interpretación refiriéndose a los registros de la Conferencia diplomática de la OMI de 1984 (en la cual se convino la definición modificada de "buque", en definitiva adoptada en el CRC de 1992) sin determinar ninguna ambigüedad en cuanto al significado de la expresión "a menos que se demuestre" que pudiera justificar tal referencia de conformidad con la Convención de Viena.
- d. Las citas de la Conferencia utilizadas por el Tribunal consistieron en observaciones de Estados individuales que no respaldaban la importancia que les atribuye el Tribunal y que no constituyeron un acuerdo entre Estados a los efectos de la Convención de Viena.
- e. El Tribunal también se refirió al informe del segundo Grupo de trabajo inter sesiones del Fondo de 1992, pero sin determinar ninguna ambigüedad relevante de conformidad con lo que se dispone en la Convención de Viena. Además, se basó en una observación del presidente del Grupo de trabajo, según la cual "sería raro que tales buques tanque no tuviesen residuos de hidrocarburos persistentes a bordo", sin reconocer que el *Bow Jubail* no era un buque tanque especializado en el transporte de crudos, y que estas observaciones no tenían que ver con el peso de la carga de la prueba.
- f. El Tribunal se refirió al interés de las partes contrarias (es decir, los reclamantes en relación con la contaminación por hidrocarburos) en que hubiese disponible un nivel de indemnización más elevado, y erróneamente citó este interés como la justificación de la imposición de un nivel de prueba más elevado.
- g. Las conclusiones del Tribunal con respecto al peso de la carga de la prueba no tienen apoyo en el CRC de 1992 y contradicen el régimen probatorio de los Países Bajos.
- h. El propietario del buque alega que el Tribunal no ha seguido el procedimiento correcto para la evaluación de la evidencia y no ha aportado suficientes razones para sus conclusiones.
- i. En particular, el propietario del buque asegura que el Tribunal no ha explicado de manera satisfactoria por qué las manchas blancas encontradas en los serpentines de calefacción de dos tanques, que se determinó que no se eliminaron después de tres lavados, podían ser restos de hidrocarburos persistentes o ser poco más que una cantidad negligible (que el Tribunal reconoció como insuficiente para ser "residuos" con arreglo al significado de este término que figura en el Convenio).

Solicitud del Fondo de 1992 para sumarse al procedimiento

- 1.2.3 El Fondo de 1992 puede solicitar unirse al propietario del buque en el procedimiento judicial iniciado ante el Tribunal Supremo con el fin de pedir una aclaración del Tribunal en relación con la cuestión de la prueba legal que se utilizará con el fin de decidir si había residuos a bordo del *Bow Jubail*.
- 1.2.4 Ello no obstante, los abogados neerlandeses del Fondo han señalado que corresponderá al Tribunal decidir si el Fondo de 1992 puede sumarse al procedimiento. El Tribunal Supremo decidirá si los resultados del procedimiento podrán afectar a la posición del Fondo de 1992. Decidirá además si cabe permitir al Fondo de 1992 sumarse al procedimiento en esta etapa con arreglo a lo que disponga la ley de los Países Bajos.
- 1.2.5 Si se permite al Fondo sumarse al procedimiento como parte interesada, el alcance de sus intervenciones se verá limitado por las quejas planteadas por el propietario del buque, ya que no se podrán plantear nuevas quejas. Sin embargo, tendrá la oportunidad de desempeñar un papel más neutral que el de (simplemente) prestar apoyo al propietario del buque.

2 Consideraciones del Director

- 2.1 El Tribunal de Apelación ha confirmado la resolución del Tribunal de Distrito, pues dictaminó que el propietario del buque no había demostrado que no quedaban residuos de hidrocarburos persistentes de cargamentos anteriores a bordo del *Bow Jubail* en el momento del siniestro.
- 2.2 El caso se basa en la cuestión del nivel de la prueba de si quedaban residuos de cargamentos anteriores de hidrocarburos persistentes en un tanque sin carga y en la interpretación de la palabra "residuos".
- 2.3 El Director considera de interés las observaciones del Tribunal de Apelación acerca del hecho de que no hay un procedimiento normalizado de aceptación general para determinar cuándo un buque, que puede funcionar como buque tanque petrolero en virtud del CRC de 1992 y buque tanque 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 sugiere 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. Además, consideró que a los propietarios de buques y sus aseguradores, y además a los FIDAC y a quienes contribuyen a estos, les interesa la creación de tal procedimiento. A juicio del Director, se trata de un asunto merecedor de un examen más detenido.
- 2.4 El propietario del buque ha apelado la sentencia ante el Tribunal Supremo de los Países Bajos.
- 2.5 Las circunstancias en las que un buque tanque sin carga estaría enmarcado en la definición de "buque" fueron examinadas por el Comité Ejecutivo en el caso del siniestro del *Santa Anna* (Reino Unido, 1998)^{<1>} y por el segundo Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992^{<2>}. En el Grupo de trabajo se expresaron diferentes opiniones acerca del significado de la estipulación de la definición de "buque" (es decir, el texto a partir de "a condición de que..."), y en particular en cuanto al efecto de la expresión "hidrocarburos y otras cargas". Se llegó a la conclusión de que esta expresión se debería interpretar en consonancia con la definición de "hidrocarburos" (en el artículo I 5) del CRC de 1992), de manera que "otras cargas" se interprete como cualquier carga distinta de hidrocarburos persistentes. La conclusión del Grupo de trabajo fue refrendada por la Asamblea del Fondo de 1992 en octubre de 2000^{<3>}.
- 2.6 Por consiguiente, a tenor de esta interpretación, un buque tanque quimiquero o para el transporte de productos petrolíferos sin carga, como fue el caso del *Bow Jubail*, construido para el transporte tanto de hidrocarburos persistentes como de hidrocarburos no persistentes y de productos químicos a granel, es un "buque" según la definición que recibe este término en el Convenio a menos que se demuestre que no lleva a bordo residuos de cargas de hidrocarburos persistentes.
- 2.7 De acuerdo con la información facilitada por el propietario del buque, los tanques de carga se habían lavado y los residuos de los tanques resultantes (aguas de lavado de los tanques mezcladas con residuos de la carga) se habían descargado en instalaciones de recepción de acuerdo con lo que dispone el Convenio MARPOL. Los tanques se lavaron una segunda vez (el "lavado comercial") según lo requieren las especificaciones contractuales para evitar la contaminación de los productos que se transportarán en el siguiente viaje. Las aguas del segundo lavado se descargaron en el mar. Se procedió a hacer un tercer lavado debido a que se encontraron unas manchas blancas en los serpentines de calefacción de dos de los tanques. Las aguas de este tercer lavado se encontraban a bordo todavía en el momento del siniestro. En

<1> 92FUND/EXC.1/7; 92FUND/EXC.1/9, párrafo 4.6.

<2> Los informes del Grupo de trabajo, que se reunió en abril de 1999 y 2000, figuran en los documentos 92FUND/WGR.2/4 y 92FUND/WGR.2/7.

<3> 92FUND/A.5/28, punto 23.

estas circunstancias, el propietario afirma que en el momento del siniestro no quedaban a bordo cargas de hidrocarburos ni/o residuos, persistentes o no persistentes.

- 2.8 El Fondo de 1992 tiene un interés financiero en este caso, ya que, si en una sentencia final se resuelve que los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 son de aplicación, el Fondo de 1992 pagaría indemnización según se requiera y sería resarcido por el propietario del buque de conformidad con el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017) hasta un límite de 20 millones de DEG. Sin embargo, si la apelación interpuesta ante el Tribunal Supremo por el propietario del buque se resuelve a su favor, se aplicaría entonces el Convenio sobre el combustible de los buques de 2001 y el Fondo de 1992 no se vería afectado en este caso.
- 2.9 El Director considera que el Fondo de 1992 debería solicitar unirse al propietario del buque en el procedimiento de apelación en el Tribunal Superior con el fin de solicitar a este una aclaración acerca de la forma en que se aplica la prueba legal a la cuestión de la presencia o no de residuos a bordo del *Bow Jubail*. Quedará a discreción del Tribunal aceptar o rechazar tal solicitud.

3 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a tomar nota de la información que figura en este documento.
