



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

SLOPS

Nota del Director

Resumen:

El *Slops* padeció un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia). En su sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el *Slops* no debía ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, y que dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro.

Dos empresas que efectuaron operaciones de limpieza entablaron acción judicial contra el Fondo de 1992, reclamando indemnización por el coste de las operaciones. En su sesión de julio de 2002, el Comité Ejecutivo decidió que las empresas no habían facilitado ninguna información que modificase su postura de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' y encargó al Director que presentara disconformidad con la acción.

El Tribunal de primera instancia estimó que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

El Tribunal de Apelación revocó la sentencia del Tribunal de primera instancia y halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por los Convenios y por lo tanto no podía ser considerado 'buque'. Por consiguiente, fueron desestimadas las reclamaciones contra el Fondo.

Los demandantes apelaron contra dicha sentencia ante el Tribunal Supremo. El Tribunal Supremo de Grecia remitió la causa a una sesión plenaria para examinar si el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992. Tras haber visto la causa en una sesión plenaria, el Tribunal Supremo halló que el *Slops* debería ser considerado como buque según los Convenios de 1992 y remitió la causa de vuelta para que el Tribunal de Apelación la vuelva a juzgar.

Medida que ha de adoptarse:

Dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.

1 El siniestro

- 1.1 El 15 de junio de 2000 la instalación de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* (10 815 AB) matriculada en Grecia, con una carga de unos 5 000 m³ de agua oleosa, de la cual entre 1 000 y 2 000 m³ se cree que eran hidrocarburos, sufrió una explosión y se incendió en un

fondeadero del puerto del Pireo (Grecia). Se derramó una cantidad desconocida, pero considerable, de hidrocarburos del *Slops*, parte de la cual ardió en el incendio que siguió.

- 1.2 El *Slops* no tenía seguro de responsabilidad conforme al artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 1.3 Quedaron afectados los puestos de atraque del puerto, diques secos y astilleros de reparación al norte del fondeadero antes de que el petróleo se desplazase de la zona portuaria hacia el sur y se depositase en varias islas. Un contratista local emprendió operaciones de limpieza en el mar y en tierra.

Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992

- 1.4 El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995 fue objeto de una transformación importante en el transcurso de la cual se le separó la hélice y sus máquinas fueron desactivadas y oficialmente precintadas. Se ha indicado que la finalidad de precintar las máquinas y separar la hélice era modificar la categoría de la embarcación de buque a una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parecía haber permanecido anclado en su ubicación actual y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local ha confirmado que el *Slops* había estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tenía entendido que los residuos oleosos recuperados de los desechos decantados fueron vendidos como fuel oil de calidad inferior.
- 1.5 En julio de 2000, el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. El Comité recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido que las unidades móviles mar adentro, a saber las unidades de almacenamiento flotantes (FSU) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPSO), debían ser consideradas como buques sólo cuando transportasen hidrocarburos como carga en una travesía de ida o vuelta de un puerto o terminal situado fuera del yacimiento en el que normalmente prestasen servicio. El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de las conclusiones de un Grupo de Trabajo Intersesiones que había sido creado por la Asamblea para estudiar esta cuestión. El Comité tomó nota asimismo de que, si bien el Grupo de Trabajo había estudiado principalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 respecto a unidades móviles en la industria petrolera en el mar, no había diferencia significativa entre el almacenamiento y el tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y el tratamiento de desechos oleosos derivados del transporte marítimo. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había adoptado el parecer de que, a fin de ser considerada como 'buque' conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, tener hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 7.4.2).
- 1.6 Una serie de delegaciones expresaron la opinión de que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se le podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esto venía apoyado por el hecho de que las autoridades griegas habían eximido a la unidad móvil de la necesidad de llevar seguro de responsabilidad de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 1.7 El Comité decidió que, por las razones expuestas anteriormente, el *Slops* no fuese considerado como 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y que por lo tanto estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

2 Acciones judiciales

Proceso en el Tribunal de primera instancia

- 2.1 En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acciones judiciales en el Tribunal de primera instancia del Pireo contra el propietario inscrito del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1,0 millón) y €786 832 (£530 000) (más intereses), respectivamente. Las empresas alegaron que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Las empresas manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.
- 2.2 En sus alegatos, las empresas manifestaron que el *Slops* se construyó exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (es decir, que fue construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como navío y que aún estaba inscrito como petrolero en el Registro de buques del Pireo. También sostuvieron que, incluso cuando el *Slops* funcionaba como unidad separadora de hidrocarburos (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar, y que su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco. Mencionaron que el *Slops* no tenía ningún seguro de responsabilidad conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las empresas señalaron que el propietario inscrito no tenía activos aparte del *Slops*, que había quedado destruido tras el incendio y que ni siquiera tenía valor para el desguace. Sostuvieron que habían adoptado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, es decir, acción judicial contra el propietario, investigación de la situación financiera del propietario, solicitando al Tribunal que embargase los activos del propietario y que se declarase a éste insolvente. Sostuvieron que, en vista de que era obvio que el propietario no podía satisfacer sus reclamaciones, tenían derecho a ser indemnizados por sus costes de parte del Fondo de 1992.
- 2.3 El Tribunal dictó sentencia sobre las acciones en diciembre de 2002.
- 2.4 Con respecto a las acciones contra el propietario inscrito del *Slops*, que no compareció en la audiencia, el Tribunal pronunció una sentencia en contumacia contra éste por las cuantías reclamadas más intereses.
- 2.5 Con respecto a las acciones contra el Fondo de 1992, el Tribunal de primera instancia estimó en su sentencia que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. En opinión del Tribunal, cualquier tipo de unidad flotante originalmente construida como nave apta para la navegación marítima para los fines del transporte de hidrocarburos es y sigue siendo un buque, aunque más adelante se transforme en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que esté inmóvil o que las máquinas hayan sido precintadas temporalmente o la hélice retirada. El Tribunal ordenó al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1,0 millón) y €786 832 (£530 000) respectivamente, es decir, las cuantías reclamadas, más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costas por €3 000 (£63 000).

Proceso en el Tribunal de Apelación

- 2.6 En febrero de 2003, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 consideró la cuestión de si debía apelar contra la sentencia. Durante el debate varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité Ejecutivo de que el *Slops* no fuese considerado 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 se basaba en una decisión de política de la Asamblea del Fondo de 1992 respecto a las condiciones en las que las unidades flotantes de almacenamiento se deben considerar 'buques' a los efectos de los Convenios, a saber sólo cuando estén transportando hidrocarburos a granel, lo que implica que estaban en travesía. Aquellas delegaciones se refirieron al preámbulo de los

Convenios, que se refiere específicamente al transporte de hidrocarburos. El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 debería apelar contra la sentencia (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.5.15).

- 2.7 En su apelación, el Fondo de 1992 argumentó que el Tribunal de primera instancia había considerado erróneamente que, en el momento del siniestro, el *Slops* transportaba hidrocarburos, considerando la mera existencia a bordo de residuos de hidrocarburos como 'acarreo', es decir transporte. Argumentó asimismo que, si bien el Tribunal había considerado que los 2 000 m³ de hidrocarburos a bordo eran transportados en el sentido de que estaban destinados a ser transportados a las refinerías de petróleo, no había pruebas de que tal fuese el caso. El Fondo llamó la atención sobre un documento emitido por el Ministerio de la Marina Mercante probando sin lugar a dudas que el *Slops*, que constituía una unidad industrial flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos y su separación del agua, había funcionado continuamente como tal unidad desde el 2 de mayo de 1995 y había estado fondeado permanentemente desde esa fecha sin equipo de propulsión. El Fondo sostuvo que el *Slops* no había estado destinado al transporte marítimo de residuos de hidrocarburos a las refinerías de petróleo y jamás había llevado a cabo tales operaciones durante el tiempo que sirvió de instalación flotante para el tratamiento de residuos de hidrocarburos, habiéndose llevado a cabo tal transporte mediante gabarras que pertenecían a terceros, que se abarlobaban al *Slops* para recibir los residuos de hidrocarburos y los transportaban a las refinerías para su tratamiento ulterior. El Fondo argumentó además que el *Slops* no contaba con el seguro de responsabilidad exigido por el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y que este requisito nunca había sido impuesto al *Slops* por las autoridades griegas. Se señaló que las autoridades griegas estaban obligadas por el artículo VII.10 a no permitir que un buque que enarbole el pabellón griego lleve a cabo actividades comerciales sin dicho certificado de seguro. El Fondo concluyó que, habida cuenta de estos hechos, el *Slops* no podía ser considerado como comprendido dentro de la definición de 'buque' de los Convenios de 1992.
- 2.8 En un juicio en noviembre de 2003, los demandantes argumentaron que se consideraba que toda embarcación marina que se hubiese construido para transportar hidrocarburos era un buque, a pesar de que posteriormente hubiese sido objeto de transformación, se le hubiese precintado temporalmente el motor y se le hubiese retirado la hélice. También argumentaron que el hecho de que el *Slops* estuviese inscrito en el registro naval del Pireo demostraba que era un buque. Los demandantes sostuvieron que el término 'carga' no era indicativo de la supuesta exigencia de que el buque tuviese que transportar hidrocarburos efectivamente, ya que el término se utilizaba para distinguir entre hidrocarburos transportados como carga y residuos oleosos transportados en los tanques del buque. Los demandantes argumentaron que en el momento del siniestro el *Slops* tenía residuos de desechos a bordo desde el último viaje que efectuó como buque tanque en 1995. Se señaló que la existencia de un seguro no era un requisito para considerar el *Slops* como un buque. Además se manifestó que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo principal objetivo era la protección del medio marino, constituía el marco en el que se encuadraba el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 que requería una interpretación compatible con este objetivo principal. Los demandantes argumentaron que se habían percatado de que el propietario matriculado del buque se hallaba en mala situación financiera una vez que las labores de limpieza habían avanzado considerablemente y que en cualquier caso se les podía haber acusado de contribuir a los daños causados al medio marino si no hubiesen finalizado las operaciones de limpieza. Los demandantes argumentaron asimismo que el hecho de que el Fondo de 1992 hubiese dispuesto que dos expertos técnicos viajasen a Grecia e informasen del siniestro les había llevado a creer que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a otorgar indemnización.
- 2.9 El Fondo de 1992 llamó la atención del Tribunal sobre la Resolución N°8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, en la que este expresaba el parecer de que los Tribunales de los Estados Partes en los Convenios de 1992 deberían tener en cuenta las decisiones de los órganos rectores del Fondo de 1992 y del Fondo de 1971 relativas a la interpretación y aplicación de los Convenios.

- 2.10 El Tribunal de Apelación dictó su sentencia el 16 de febrero de 2004. El Tribunal halló que el *Slops* no cumplía los criterios exigidos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y desestimó las reclamaciones. El Tribunal interpretó el término 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como todo artefacto flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B.
- 2.11 El Tribunal de Apelación tuvo en cuenta el testimonio presentado por el Fondo que indicaba claramente que, en el momento del siniestro, el *Slops* no funcionaba como nave apta para la navegación marítima o unidad flotante para el transporte de hidrocarburos persistentes en sus tanques. El Tribunal aceptó la postura del Fondo de que el *Slops*, que había sido construido originalmente como petrolero, había efectuado su última travesía como nave de transporte de hidrocarburos en 1994. El Tribunal observó que el *Slops* había sido vendido posteriormente a intereses griegos, que lo habían convertido en una unidad flotante de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos y a este efecto habían extraído su hélice y precintado sus máquinas y que la Autoridad Portuaria Central del Pireo había confirmado que el *Slops* había estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. El Tribunal se refirió también al hecho de que las autoridades griegas pertinentes no habían exigido que se asegurara el *Slops* de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que esto indicaba asimismo que el *Slops* no podía ser considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992.

Proceso ante el Tribunal Supremo

- 2.12 Los demandantes han apelado al Tribunal Supremo.
- 2.13 En los alegatos ante el Tribunal Supremo, los demandantes argumentaron que el *Slops*, cuya construcción ostentaba todas las características de un buque que transportaba hidrocarburos, se encontraba anclado y se empleaba como unidad flotante de recepción y separación de productos de petróleo transferidos desde otras naves. Asimismo manifestaron que, a consecuencia del incendio, se derramó una gran cantidad de hidrocarburos que se habían cargado como cargamento a granel en los tanques de carga de la nave. Los demandantes sostuvieron que el Tribunal de Apelación había interpretado incorrectamente la definición de 'buque' que figura en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Los demandantes opinan que no hay lugar a dudas de que la redacción de la definición y su propósito no se limitan a impedir que se produzca contaminación sino que también tienen como fin indemnizar a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos y a las partes que contribuyeran a la prevención de tal contaminación.
- 2.14 Los demandantes sostuvieron que la definición de 'buque' incluye también a toda embarcación que por su construcción esté proyectada para el transporte de hidrocarburos y que, en el momento de producirse el siniestro, no estuviese navegando y que (por más o menos tiempo) estuviese parada, operando como instalación receptora y separadora de hidrocarburos o de residuos oleosos y transportando hidrocarburos en sus tanques de carga. En opinión de los demandantes este fue concretamente el caso cuando a bordo de la embarcación había residuos oleosos como consecuencia de su transporte y constituía un alto riesgo de contaminación de zonas vitales tales como puertos. Los demandantes sostuvieron también que el Tribunal de Apelación había examinado una cuestión que no se había alegado, al estimar que no podría respaldar el punto de vista de que, en el momento de producirse el siniestro, hubiera residuos de hidrocarburos en el *Slops* procedentes de su último viaje. Asimismo arguyeron que la definición de 'buque' introducía la presunción refutable de que a bordo había residuos, lo que el Fondo no había refutado.
- 2.15 Los demandantes han sugerido también en sus alegatos al Tribunal Supremo que la sentencia del Tribunal de Apelación carecía de fundamentos jurídicos pertinentes y contenía razonamientos insuficientes.
- 2.16 El Fondo de 1992 presentó alegatos al Tribunal Supremo en mayo de 2005 en los que sostenía que el Tribunal de Apelación había interpretado correctamente la definición de 'buque' y que se

debía desestimar la apelación. En sus alegatos ante el Tribunal Supremo, el Fondo presentó en general los mismos argumentos que ante el Tribunal de Apelación. El Fondo reiteró la observación ante el Tribunal de Apelación de que no era posible que a bordo hubieran permanecido residuos de previos viajes teniendo en cuenta que el *Slops* había sido transformado en una instalación flotante para la recuperación de hidrocarburos. El Fondo sostuvo también que, sea como fuere, la presunción refutable que se alegaba no sería aplicable en este caso. Asimismo, el Fondo señaló al Tribunal Supremo la Resolución N°8 antedicha.

- 2.17 El Fondo de 1992 presentó al Tribunal Supremo la opinión del experto Dr. Thomas A Mensah^{<1>} en apoyo de su postura. El Dr. Mensah concluyó que, en su opinión, no había fundamento, ni en las disposiciones y condiciones del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, ni en el derecho marítimo internacional ni en las normas y principios del derecho internacional sobre la interpretación y la aplicación de tratados, para sugerir que se pudiese considerar que el *Slops* era un 'buque' en lo que respecta al siniestro. Opinó que en el momento del siniestro el *Slops* no cumplía ninguno de los requisitos para que se lo considerase un buque según la definición del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, porque no era una 'nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar ... construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga' ni era un buque que estaba 'transportando hidrocarburos a granel como carga' o en 'cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte'. Consiguientemente, en su opinión, no podía considerarse que los daños por contaminación resultantes del siniestro quedasen comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Manifestó que de esto se desprendía por consiguiente que no había obligación por parte del Fondo de 1992 con respecto a la indemnización por tales daños debidos a la contaminación.
- 2.18 En septiembre de 2005, los cinco jueces del Tribunal Supremo que habían escuchado la causa habían concluido que la cuestión de si el Tribunal de Apelación había interpretado y aplicado correctamente el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 debería ser remitida a la sesión plenaria del Tribunal Supremo. Conforme al Código griego de enjuiciamiento civil, para que una sentencia de una sala del Tribunal Supremo sea concluyente y vinculante, la sentencia debe ser decidida por una mayoría de más de un voto. Al parecer tres jueces habían estado a favor de los demandantes y dos habían estado a favor del Fondo de 1992. El Tribunal Supremo rechazó los motivos restantes de la apelación presentados por los demandantes.

Proceso ante la sesión plenaria del Tribunal Supremo

- 2.19 La sesión plenaria se celebró en mayo de 2006, y el Tribunal Supremo estaba compuesto de 22 jueces que habían sido elegidos al azar. En la sesión plenaria el Tribunal sólo consideró la cuestión de la interpretación y aplicación del artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 2.20 De conformidad con el Reglamento interior del Tribunal Supremo, el Fiscal General del Tribunal Supremo asistió a la sesión y formuló recomendaciones al Tribunal. El Fiscal General coincidió con las conclusiones de los dos jueces disconformes en el Tribunal Supremo, en el sentido de que el *Slops* no debe ser considerado 'buque' según la definición de los Convenios de 1992 y propuso que se desestimaran los motivos de la apelación por ser infundados.
- 2.21 El Tribunal Supremo dictó sentencia en junio de 2006. En la sentencia, la mayoría de los jueces (17:5) dictaminaron que las disposiciones sobre la definición de buque en los Convenios de 1992 parecían describir dos tipos de 'buque', a saber: a) el tipo definido 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', y b) el tipo definido como 'buque en el que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas...', en otras palabras buques 'de

<1> Antigo Subsecretario General de la OMI, antiguo Presidente del Tribunal Internacional de Derecho del Mar de Hamburgo (Alemania).

cargas combinadas'. Es más, basándose principalmente en la fraseología gramatical empleada en la definición de buque en los Convenios de 1992, la mayoría de los jueces concluyó que la salvedad se refiere solamente a los buques de cargas combinadas, es decir aquellos buques en los 'que se puedan transportar hidrocarburos a granel y otras cargas', más bien que todos los buques en general, y que por consiguiente no era necesario que los buques de la primera categoría (petroleros y artefactos flotantes en el mar) estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga, a fin de ser caracterizados como buques. En opinión de la mayoría de los jueces, a fin de quedar comprendidos dentro de la definición de 'buque', era suficiente que los petroleros y artefactos flotantes en el mar puedan moverse por autopropulsión o remolque, además de poder transportar hidrocarburos a granel como carga, sin que sea necesario que el siniestro haya ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel como carga, es decir durante la travesía.

- 2.22 Cinco jueces opinaban que, para ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, el artefacto debe haber sido construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, con la condición adicional de que, si se tratase de una unidad flotante de almacenamiento, debe estar efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga durante la travesía en cuestión o durante una travesía inmediatamente siguiente a la descarga de dichos hidrocarburos, a menos que se demuestre que después de dicha descarga no hay residuos de hidrocarburos en los tanques del buque. Los jueces disconformes manifestaron además que esta interpretación resultaba del objetivo de los Convenios internacionales, que se refieren al transporte de hidrocarburos a granel como carga.
- 2.23 La mayoría de los jueces sostuvo que el Tribunal de Apelación había contravenido las disposiciones del derecho sustantivo de los Convenios de 1992 pertinentes a la definición de 'buque'. Por consiguiente, la mayoría halló que, en el momento del siniestro, el *Slops* debería ser considerado como 'buque' según la definición en los Convenios de 1992, ya que revestía el carácter de un artefacto flotante en el mar que, tras su modificación a una unidad flotante de separación, almacenaba productos de hidrocarburos a granel y, además, podía moverse por remolque, con el consiguiente riesgo de contaminación, sin que fuese necesario que el siniestro hubiese ocurrido durante el transporte de hidrocarburos a granel.
- 2.24 El Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, halló que se debería desestimar la sentencia del Tribunal de Apelación y que se remitiese la causa de vuelta a ese Tribunal para que examinase el fondo de la cuestión en litigio, es decir la cuantía de la reclamación, etc.
- 2.25 Una minoría de los jueces consideró que se debería desestimar la apelación.
- 2.26 El Director ha pedido a la ITOPF que examine la reclamación del coste de la limpieza y medidas preventivas (véase el párrafo 2.1) y evalúe la cuantía admisible de la reclamación.

3 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a que:

- a) Tome nota de la información facilitada en este documento; y
 - b) dé al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.
-