



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. 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 pronunció su sentencia el 13 de diciembre de 2002 estimando que el *Slops* estaba comprendido en la definición de 'buque'. El Fondo de 1992 apeló contra la sentencia.

En sentencia dictada el 16 de febrero de 2004, 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.

Medidas que han de adoptarse:

Tomar nota de la información.

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.

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

2.1 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* parece haber permanecido anclado en su ubicación actual y ha sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local ha confirmado que el *Slops* ha estado permanentemente anclado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tiene entendido que los residuos oleosos recuperados de los desechos decantados fueron vendidos como fueloil de calidad inferior.

2.2 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 tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y 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).

2.3 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.

2.4 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 4.38).

3 Acciones judiciales

Proceso en el Tribunal de Primera Instancia

- 3.1 En febrero de 2002, dos empresas griegas entablaron acción judicial en el Tribunal de Primera Instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario nominativo del *Slops* y el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por €1 536 528 (£1,1 millones) y €786 329 (£550 000) (más intereses), respectivamente. Las empresas alegaban que el propietario del *Slops* les había encargado que efectuaran las 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 costos arriba mencionados pero que él no lo había hecho.
- 3.2 En su alegato, 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.
- 3.3 El tribunal pronunció sus sentencias sobre las acciones en diciembre de 2002.
- 3.4 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 o la hélice retirada temporalmente. El tribunal ordenó al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1,1 millones) y €786 832 (£550 000) 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 de €93 000 (£65 000).
- 3.5 Con respecto a las acciones contra el propietario nominativo del *Slops*, que no compareció en la audiencia, el tribunal pronunció una sentencia en contumacia contra éste por las cuantías reclamadas más intereses.

Proceso en el Tribunal de Apelación

- 3.6 En febrero de 2003 el Comité Ejecutivo consideró la cuestión de si debía apelar contra la sentencia. Durante el debate varias delegaciones señalaron que la decisión del Comité 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 solo 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 decidió que el Fondo de 1992 apelase contra la decisión (documento 92FUND/EXC.20/7, párrafo 3.5.15).
- 3.7 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 sostenía 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 acostaban 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.

- 3.8 Aún más, el Fondo de 1992 llamó la atención del Tribunal sobre la Resolución N°8 adoptada en mayo de 2003 por el Consejo Administrativo, 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.
- 3.9 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 la palabra 'buque' como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como toda unidad flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B.
- 3.10 El Tribunal 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 tomó nota además de 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.
- 3.11 Los demandantes pueden apelar al Tribunal Supremo pero solamente sobre cuestiones de derecho.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información que consta en el presente documento.
