



FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS 1992

COMITÉ EJECUTIVO  
41ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.41/4  
30 mayo 2008  
Original: INGLÉS

## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### SLOPS

#### Nota del Director

|  |   |
|--|---|
| <b>Objetivo del documento:</b>               | Informar al Comité Ejecutivo de las novedades respecto al siniestro y discutir la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego.   |
| <b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b> | <p>El <i>Slops</i> sufrió un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia). En la sesión de julio de 2000, el Comité Ejecutivo decidió que el <i>Slops</i> 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 estos Convenios no eran aplicables al siniestro (secciones 2 y 3).</p> <p>Dos empresas presentaron reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y las medidas preventivas de un total de €2 323 360 (£1,8 millones)<sup>&lt;1&gt;</sup> y entablaron acción judicial contra el Fondo. Otra reclamación de una cuantía de US\$985 000 (£780 000), presentada en agosto de 2007 por una tercera empresa, ha prescrito (sección 4).</p> <p>El Tribunal de primera instancia del Pireo juzgó que el <i>Slops</i> estaba comprendido en la definición de 'buque' establecida en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 y otorgó a los demandantes las cuantías reclamadas más intereses legales y costas (párrafo 5.2.6). El Fondo apeló contra la sentencia.</p> <p>El Tribunal de Apelación juzgó que el <i>Slops</i> no era un 'buque' según la definición de los Convenios y desestimó las reclamaciones (párrafo 5.2.7). Los demandantes apelaron contra esta decisión al Tribunal Supremo de Grecia.</p> <p>El Tribunal Supremo juzgó que el <i>Slops</i> debía ser considerado como 'buque' según la definición de los Convenios de 1992 y remitió la causa de vuelta al Tribunal de Apelación para que examinase el fondo de las reclamaciones (párrafos 5.2.8 – 5.2.9).</p> |
| <b>Novedades</b>                             | En febrero de 2008, el Tribunal de Apelación dictó sentencia confirmando la sentencia del Tribunal de primera instancia, que otorgaba a los demandantes la  |

<1>

La conversión de monedas en este documento se ha efectuado sobre la base de los tipos de cambio al 12 de mayo de 2008 (€1 = £0,7929, US\$1 = £0,5138 y 1 DEG = £0,82671), excepto en lo que respecta a los pagos efectuados por el Fondo de 1992 en que la conversión se ha efectuado al tipo de la fecha de pago.

cuantía reclamada, esto es € 323 360 (£1,8 millones) más intereses legales y costas (párrafo 5.2.10).

El Director considera que el Estado griego había contravenido sus obligaciones según el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y recomienda que el Comité Ejecutivo le dé instrucciones para examinar a fondo la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego para recuperar las sumas que el Fondo de 1992 tendrá que pagar de resultas de este siniestro y entretanto tomar todas las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo (sección 6).

**Medidas que han de adoptarse:**

Decidir si se impartirá instrucciones al Director para que examine a fondo la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego y entretanto tome todas las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo.

## 1 Resumen del siniestro

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Buque (véanse notas)                 | <i>Slops</i>   |
| Fecha del siniestro                  | 15.6.00  |
| Lugar del siniestro                  | Pireo, Grecia  |
| Causa del siniestro                  | Incendio y explosión   |
| Cantidad de hidrocarburos derramados | Aproximadamente 5 000 toneladas de agua oleosa   |
| Zona afectada                        | Pireo, Grecia  |
| Estado del pabellón del buque        | Grecia   |
| Arqueo bruto (AB)                    | 10 815 AB  |
| Aseguradora P&I                      | Ninguna  |
| Límite CRC                           | 8,2 millones DEG (£6,8 millones) (estimado)  |
| Indemnización                        | <b>Otorgada:</b><br>Dos reclamaciones de un total de € 323 360 (£1,8 millones), más intereses legales y costas.<br><b>Prescrita:</b><br>Una reclamación de US\$985 000 (£780 000).<br>No hay otras reclamaciones relacionadas con este siniestro.  |
| Notas:                               | El Comité Ejecutivo decidió en 2000 que el <i>Slops</i> no debía ser considerado como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992 y que, por tanto, dichos Convenios no eran aplicables a este siniestro. Sin embargo, el Tribunal Supremo de Grecia decidió recientemente que el <i>Slops</i> era un 'buque' según la definición de los Convenios de 1992. |

## 2 El siniestro

- 2.1 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 m<sup>3</sup> de agua oleosa, de la cual entre 1 000 y 2 500 m<sup>3</sup> se creía 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.
- 2.2 El *Slops* carecía del seguro de responsabilidad estipulado en el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 2.3 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.

### **3 Aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992**

- 3.1 El *Slops*, que fue matriculado en el Registro de Buques del Pireo en 1994, estaba originalmente diseñado 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 indicó 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 su transformación, al parecer el *Slops* había permanecido anclado en la ubicación donde se produjo el siniestro y había sido utilizado exclusivamente como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. La Autoridad Portuaria local confirmó 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 fueloil de calidad inferior.
- 3.2 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 flotantes de almacenamiento (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 petrolífero en el que normalmente prestasen servicio (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.3). El Comité tomó nota de que se había tomado esta decisión sobre la base de las conclusiones de un Grupo de Trabajo Intersesiones constituido 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 considerado como 'buque' conforme a los Convenios de 1992, una unidad móvil mar adentro debía, entre otras cosas, llevar hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 8.4.2).
- 3.3 Una serie de delegaciones expresó la opinión de que, como el *Slops* no se dedicaba al transporte de hidrocarburos a granel como carga, no se lo podía considerar como 'buque' a los efectos de los Convenios de 1992. Una delegación señaló que esta afirmación se veía apoyada por el hecho de que las autoridades griegas hubiesen eximido a la unidad móvil de la obligación de llevar seguro de responsabilidad, conforme a lo estipulado en el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 3.4 El Comité decidió que, por las razones antes expuestas, 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 tanto, estos Convenios no se aplicaban a este siniestro (documento 92FUND/EXC.8/8, párrafo 4.3.8).

### **4 Reclamaciones de indemnización**

- 4.1 En octubre de 2002, dos empresas griegas habían presentado reclamaciones por los costes de las operaciones de limpieza y medidas preventivas de €1 536 528 (£1,2 millones) y €786 832 (£624 000) más intereses, respectivamente. Las empresas manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.
- 4.2 En agosto de 2007, el Fondo recibió una carta de una tercera empresa griega que pedía indemnización de una suma de US\$985 000 (£780 000) respecto a medidas preventivas tomadas en respuesta al siniestro. Dado que el siniestro se había producido en 2000, es decir, habían transcurrido más de 6 años desde que se produjo el siniestro y que el demandante no había entablado acción judicial contra el Fondo de 1992 para evitar la prescripción de su derecho de indemnización (artículo 6 del Convenio del Fondo de 1992), se le informó que su reclamación había prescrito.

## 5 Acciones judiciales

### 5.1 Procesos judiciales contra el propietario del *Slops*

- 5.1.1 En septiembre de 2001, las dos empresas mencionadas en el párrafo 4.1 entablaron acción judicial contra el propietario registrado del *Slops* en el Tribunal de primera instancia del Pireo. 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. Manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costes arriba mencionados, pero que él no lo había hecho.
- 5.1.2 Las empresas no se habían referido, en su acción judicial, al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Resultó que la acción estaba basada en el hecho de que el propietario del *Slops* no hubiese cumplido sus obligaciones contractuales de pagar el coste de las operaciones.
- 5.1.3 En octubre de 2002, tuvo lugar una vista. El propietario del *Slops* no compareció en la vista y el Tribunal dictó sentencia en rebeldía contra él, el 13 de diciembre de 2002, por las cuantías reclamadas más intereses.
- 5.1.4 El propietario del *Slops* apeló contra la sentencia alegando que la evaluación de las reclamaciones era arbitraria, unilateral e injusta. No obstante, desistió de su apelación en octubre de 2007.

### 5.2 Procesos judiciales contra el Fondo de 1992

- 5.2.1 En febrero de 2002, las empresas mencionadas entablaron una acción judicial aparte contra el Fondo de 1992 en el mismo Tribunal indicado. Las empresas manifestaron que el propietario matriculado no poseía bienes aparte del *Slops*, que había quedado destruido en el incendio y ni siquiera tenía valor de chatarra. Argumentaron que habían tomado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber, acción judicial en su contra, investigación sobre su situación financiera, solicitud al Tribunal para que embargase los bienes del propietario y que éste fuese declarado en quiebra. Sostuvieron que, como el propietario era manifiestamente incapaz de satisfacer sus demandas, tenían derecho a una indemnización por parte del Fondo de 1992.
- 5.2.2 El Fondo de 1992 alegó en su defensa 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.
- 5.2.3 Esta acción fue resuelta por el Tribunal en la misma vista de octubre de 2002 (véase párrafo 5.1.3), antes mencionada. El Tribunal dictó sentencia el 13 de diciembre de 2002.

#### *Sentencia del Tribunal de primera instancia del Pireo*

- 5.2.4 En su sentencia el Tribunal de primera instancia del Pireo estimó 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 era y seguía siendo un buque, aunque más adelante se transformase en otro tipo de unidad flotante, tal como una instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos, y pese a que estuviese inmóvil o que las máquinas hubiesen sido precintadas temporalmente o la hélice retirada.
- 5.2.5 El Tribunal consideró que el propietario del *Slops* no poseía ningún bien aparte del *Slops*, que había quedado destruido por el incendio, y que los demandantes habían presentado una solicitud de declaración de quiebra contra el propietario del *Slops*, quien nunca compareció. Por tanto, el Tribunal consideró que en vista de la incapacidad financiera del propietario del *Slops*, los demandantes tenían derecho a reclamarle al Fondo de 1992.
- 5.2.6 El Tribunal ordenó al Fondo de 1992 pagar a las empresas €1 536 528 (£1,2 millones) y €786 832 (£624 000) 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 €3 000 (£73 700). El Fondo apeló contra esta decisión ante el Tribunal de Apelación competente.

*Sentencia del Tribunal de Apelación del Pireo*

- 5.2.7 El Tribunal de Apelación dictó sentencia el 16 de febrero de 2004. Juzgó 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' tal como se define en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir, todo artefacto flotante en el mar que transporte hidrocarburos del lugar A al lugar B. Los demandantes apelaron contra esta decisión ante el Tribunal Supremo de Grecia.

*Sentencia del Tribunal Supremo*

- 5.2.8 El Tribunal Supremo dictó sentencia en junio de 2006. La mayoría de los jueces estimó 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 juzgó 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 transformación 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 hubiese ocurrido un siniestro durante el transporte de hidrocarburos a granel (véase documento 92FUND/EXC.38/6, párrafo 2.6).
- 5.2.9 El Tribunal Supremo, tras haber decidido que los Convenios de 1992 eran aplicables al siniestro, juzgó que se debía desestimar la sentencia del Tribunal de Apelación y remitir 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.

*Sentencia del Tribunal de Apelación sobre el fondo de las reclamaciones*

- 5.2.10 En febrero de 2008, el Tribunal de Apelación dictó su sentencia confirmando la sentencia del Tribunal de primera instancia mencionada en el párrafo 5.2.6, que otorgaba a los demandantes la cuantía reclamada, es decir € 323 360 (£1,8 millones) más los intereses legales devengados desde la fecha de presentación del auto judicial (12 de febrero de 2002) hasta la fecha de pago y costes de €3 000 (£73 700).

*Consideraciones del Director*

- 5.2.11 El Director ha examinado la situación respecto a los procesos judiciales. Dado que la sentencia del Tribunal de Apelación es definitiva (es decir, es una decisión con carácter definitivo en el sentido del artículo 8 del Convenio del Fondo de 1992), tiene carácter ejecutorio contra el Fondo de 1992.
- 5.2.12 Como el propietario del *Slops* carece de bienes para pagar la sentencia (véase el párrafo 5.2.5), el Fondo de 1992 procede a los arreglos necesarios mediante su abogado griego para pagar las cuantías otorgadas.

## **6 Acción posible de recurso contra el Estado griego**

- 6.1 El Director ha efectuado un estudio preliminar de la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego para recuperar las cuantías que el Fondo de 1992 tendrá que pagar como indemnización respecto a este siniestro.
- 6.2 Las siguientes disposiciones del Convenio de Responsabilidad Civil y del Convenio del Fondo de 1992 son pertinentes:
- 6.3 El artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 dispone lo siguiente:

1. El propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, [...] de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio.

...

2. A cada buque se le expedirá un certificado que atestigüe que el seguro o la otra garantía financiera tienen plena vigencia de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, tras haber establecido la autoridad competente de un Estado Contratante que se ha dado cumplimiento a lo prescrito en el párrafo 1. Por lo que respecta a un buque que esté matriculado en un Estado Contratante, extenderá el certificado o lo refrendará la autoridad competente del Estado de matrícula del buque [...]

...

10. Un Estado Contratante no permitirá comerciar a ningún buque que enarbole su pabellón y esté sujeto a lo dispuesto en el presente artículo, a menos que al buque de que se trate se le haya expedido un certificado de conformidad con los párrafos 2 ó 12 del presente artículo.

11. A reserva de lo dispuesto en el presente artículo, cada Estado Contratante se asegurará de que, de conformidad con su legislación nacional, todo buque, dondequiera que esté matriculado, que entre en un puerto situado en su territorio o salga de él, o que arribe a una terminal mar adentro situada en su mar territorial o salga de ella, está cubierto por un seguro u otra garantía en la cuantía establecida en el párrafo 1 del presente artículo, si el buque transporta efectivamente más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga.

...

6.4 El artículo 9.2 del Convenio del Fondo de 1992 dispone que:

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio irá en perjuicio de los derechos de recurso o de subrogación del Fondo contra personas distintas de aquellas a las que se hace referencia en el párrafo precedente. En todo caso, el derecho del Fondo a la subrogación contra esas personas no será inferior al del asegurador de la persona a la cual se haya pagado en concepto de indemnización.

#### *Consideraciones del Director*

- 6.5 El *Slops* fue matriculado en Grecia, un Estado Contratante en los Convenios de 1992. El *Slops* estaba cargado con unos 5 000 m<sup>3</sup> de agua oleosa, de los cuales entre 1 000 y 2 500 m<sup>3</sup> se creía que eran hidrocarburos. Lo que significa que, según la estimación más alta, el *Slops* transportaba más de 2 000 toneladas de hidrocarburos en el momento del siniestro. En todo caso, aunque el artículo VII.1 exige que el buque esté asegurado en todo momento cuando transporte realmente más de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, también ha de tenerse en cuenta la capacidad del buque, ya que en la práctica el seguro cubrirá su capacidad de transporte en vez de la carga que realmente transporta en un momento dado. Dado que el *Slops*, con 10 815 AB, podía transportar hasta unas 5 800 toneladas de hidrocarburos como carga, el hecho de que al menos la mitad del contenido fuese supuestamente agua no afectaría necesariamente a la obligación de tener un seguro. Puede argumentarse, por tanto, que el *Slops* debía tener un seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 6.6 Del artículo VII del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se deduce que las autoridades griegas deberían haber verificado que el *Slops* tuviese un seguro tal y como se exige en virtud de dicho Convenio. Sin embargo, las autoridades griegas permitieron que el *Slops* comerciara sin disponer de un certificado de seguro en contravención del artículo VII.10.

- 6.7 Sobre la base de sus investigaciones efectuadas hasta el momento, el Director opina que el *Slops* no llevaba seguro de responsabilidad por contaminación debida a hidrocarburos según lo requiere el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, y que era la obligación del Estado griego el verificar que el *Slops* tuviese tal seguro y que, por tanto, el Estado griego había contravenido sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 6.8 La cuantía total reclamada de resultados de este siniestro, es decir, € 323 360 (£1,8 millones) y US\$985 000 (£780 000), está muy por debajo del límite estimado del *Slops* conforme al artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil, es decir, unos 8,2 millones de DEG (£6,8 millones). Tal y como se mencionó en el párrafo 5.2.5, pareciera que el propietario no tuviese la capacidad financiera para cumplir sus obligaciones. Como resultado de que el Estado griego ha contravenido sus obligaciones en virtud de los Convenios de 1992, el Fondo de 1992 tendrá que pagar una indemnización, que de otro modo hubiese sido cubierta por el asegurador del *Slops*, y por consiguiente sufrirá una pérdida.
- 6.9 En vista de lo expuesto, el Director recomienda que el Comité Ejecutivo le dé instrucciones para examinar a fondo la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego a fin de recuperar las sumas que el Fondo de 1992 tendrá que pagar como indemnización de resultados de este siniestro y para tomar entretanto todas las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo.

## **7 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) decida si impartirá instrucciones al Director para que examine a fondo la posibilidad de interponer un recurso contra el Estado griego y entretanto tome todas las medidas necesarias para proteger los intereses del Fondo de 1992.
-