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

COMITÉ EJECUTIVO
11ª sesión
Punto 4 del orden del día

92FUND/EXC.11/5
24 enero 2001
Original: INGLÉS

OTROS ASUNTOS

SINIESTRO DEL SLOPS

Nota del Director

Resumen:	El *Slops* padeció un incendio y explosión cuando estaba fondeado en el puerto del Pireo (Grecia). En su 8ª sesión, 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. Un demandante que no ha conseguido obtener indemnización del propietario del *Slops* ha sostenido que el navío está comprendido dentro de la definición de 'buque' y ha solicitado que su reclamación sea sometida a arbitraje obligatorio conforme al artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Decidir si se ha de acordar someter la reclamación a arbitraje obligatorio.

1 El siniestro

1.1 El 15 de junio de 2000 la instalación de recepción de residuos de hidrocarburos *Slops* (10 815 AB) matriculado en Grecia, con una carga de unos 5 000 m³ de agua oleosa, aproximadamente 1 000 – 2 000 m³ de la cual 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 del cual ardió en el incendio que siguió.

1.2 Parece que 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 saliese de la zona portuaria hacia el sur y se depositase en varias islas, incluida la costa norte de la isla de Egina, a unas 11 millas marinas al sur del puerto. El propietario del *Slops* contrató a un contratista local para emprender operaciones de limpieza en el mar junto con la Guardia costera helénica. El mismo contratista realizó operaciones de limpieza de la costa, centrándose en zonas turísticas sensibles.

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 permanentemente anclado en su lugar 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 su 8ª sesión, el Comité Ejecutivo consideró si la embarcación entraba dentro de la definición de 'buque' conforme al Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

2.3 El Fondo de 1992 encargó a un abogado griego que le asesorase sobre la condición jurídica del *Slops* según el derecho griego. Ha expresado el parecer de que, a consecuencia de la transformación del *Slops*, dejó de ser un 'buque' conforme al derecho griego, que exige entre otras cosas que, a fin de ser considerada 'buque', la unidad debe tener capacidad de propulsión.

2.4 La definición de buque en el artículo I.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992 dice:

> '*Buque*' toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no haya a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Esta definición está incluida en el Convenio del Fondo de 1992.

2.5 El Comité Ejecutivo recordó que la Asamblea del Fondo de 1992 había decidido en su 4ª sesión 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 (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.3). El Comité tomó nota de que esta decisión había sido adoptada sobre la base de la conclusión del Segundo 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 8.4.2).

2.6 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.

2.7 El Comité decidió que, por las razones expuestas en los párrafos 2.5 y 2.6, el *Slops* no debería ser 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).

3 Novedades recientes

Reclamación de un contratista de limpieza griego

3.1 En octubre de 2000, abogados radicados en Londres que actuaban por cuenta del contratista de limpieza que había llevado a cabo operaciones de limpieza, se pusieron en contacto con el Fondo de 1992 solicitando al Comité Ejecutivo que revocase su decisión anterior y aceptase que el *Slops* era un 'buque' a los efectos del Convenio de responsabilidad civil de 1992. En apoyo de la postura del demandante, los abogados hicieron hincapié en la primera parte de la definición de 'buque', o sea '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'. Argumentaron además que la salvedad en la definición que exige que el buque esté 'efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga' se refiere a los buques de carga combinados, esto es OBO, y por lo tanto no era pertinente a la situación presente.

3.2 En su conversación con el demandante y sus abogados el Director se refirió a las Actas de las Decisiones de la 4ª sesión de la Asamblea del Fondo de 1992 y la 8ª sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 respecto a la aplicabilidad del Convenio de responsabilidad civil de 1992 a las unidades móviles mar adentro en general y al siniestro del *Slops* respectivamente (véanse párrafos 2.5 - 2.7 supra). En cuanto a la salvedad en la definición de 'buque' en el Artículo 1.1 del Convenio de responsabilidad civil de 1992, el Director señaló a su atención las conclusiones del Grupo de Trabajo Intersesiones cuando volvió a ser convocado en abril de 2000 y en particular la conclusión de que la salvedad en el Artículo 1.1 debía aplicarse a todos los buques tanque y no sólo a los buques mineraleros/graneleros/petroleros (OBO).

3.3 El Director informó al demandante que no estaba dispuesto a presentar la reclamación al Comité Ejecutivo para nuevo examen.

Solicitud para someter a arbitraje la reclamación

3.4 Los abogados que actúan por cuenta del demandante han indicado que este seguía opinando que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' en el Convenio de responsabilidad civil de 1992. Posteriormente han pedido al Fondo de 1992 que presentara la reclamación a arbitraje obligatorio como prevé el Artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992.

3.5 El demandante ha argumentado que la cuestión de si el *Slops* está comprendido dentro de la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 es asunto de la interpretación de la redacción de dicha definición. En lo que se refiere a las conclusiones del Grupo de Trabajo Intersesiones, el demandante ha puntualizado que la cuestión de si las unidades de almacenamiento flotantes están comprendidas dentro del ámbito de aplicación de los Convenios de 1992 nunca fue considerada

cuando se redactaron los Convenios. En su opinión, las deliberaciones del Segundo Grupo de Trabajo Intersesiones representan un intento posterior de definir lo que abarcan dichos Convenios. También ha señalado que la Asamblea reconocía que la decisión final en cuanto a la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a las unidades móviles mar adentro era cuestión de los tribunales nacionales. El demandante ha expresado la opinión de que la controversia podía ser resuelta de una forma más económica y con mayor celeridad mediante arbitraje.

Consideraciones del Director

3.6 Cabe recordar que la cuestión de si se pudiesen emplear otros procedimientos de liquidación dentro del sistema internacional de indemnización establecido por los Convenios de 1992 fue considerada por el Primer Grupo de Trabajo Intersesiones, y que el informe de dicho Grupo de Trabajo (documento 92FUND/A.2/18) fue examinado por la Asamblea en su 2ª sesión. Se recordará asimismo que una de las opciones consideradas fue la del arbitraje. Durante las deliberaciones de la Asamblea se reconoció que el ámbito de aplicación para que el Fondo de 1992 presente reclamaciones a arbitraje fuese limitado, ya que una reclamación era admisible sólo si estaba comprendida dentro de las definiciones de 'daños debidos a la contaminación' y 'medidas preventivas' estipuladas en los Convenios de 1992 e interpretadas por los órganos rectores de los FIDAC (documento 92FUND/A.2/29, párrafo 20.10).

3.7 En opinión del Director sería apropiado presentar reclamaciones individuales a arbitraje, por ejemplo si el litigio se refiere a la cuantía de la reclamación. En el caso objeto de examen, los órganos rectores del Fondo de 1992, compuestos de representantes de los Gobiernos de los Estados Miembros del Fondo, han adoptado decisiones sobre la interpretación de una definición en los Convenios de 1992, a saber la definición de 'buque'. Por lo tanto, el Director adopta el parecer de que no sería apropiado presentar a arbitraje la cuestión de si es correcta la interpretación de la definición por los órganos rectores. El Director considera que si el demandante no acepta la postura del Comité Ejecutivo a este respecto, deberá seguir el procedimiento para la solución de controversias establecido en los Convenios de 1992, esto es entablar acción judicial contra el propietario del buque y el Fondo de 1992 a través del tribunal nacional competente.

4 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

(a) tomar nota de la información que consta en el presente documento; y

(b) considerar si el Fondo de 1992 ha de acordar someter la reclamación en cuestión a arbitraje obligatorio.