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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/9
18 septiembre 2001
Original: INGLÉS

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 de Pireo (Grecia). En su sesión de junio 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. Un demandante que no había obtenido indemnización del propietario del *Slops* sostuvo que el navío está comprendido dentro de la definición de 'buque' y solicitó que su reclamación se sometiese a arbitraje obligatorio conforme al artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992. Esta solicitud fue rechazada por el Comité Ejecutivo en su sesión de enero de 2001. El Director tiene entendido que el demandante puede entablar acción judicial contra el Fondo de 1992.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de lo informado

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, 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 de 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 llevó a cabo 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 de 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 transformar 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 permanentemente anclado en su lugar actual 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 eran vendidos como fueloil de calidad inferior.

2.2 En su 8ª sesión, celebrada en junio de 2000, 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 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 hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

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

2.4 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).

2.5 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.

2.6 El Comité decidió que, por las razones expuestas en los párrafos 2.4 y 2.5, 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 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 El Director informó al demandante que no estaba dispuesto a presentar la reclamación al Comité Ejecutivo para nuevo examen.

3.3 Los abogados que actúan por cuenta del demandante indicaron que este seguía opinando que el *Slops* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Posteriormente pidieron al Fondo de 1992 que presentara la reclamación a arbitraje obligatorio como prevé el Artículo 7.3 del Reglamento Interno del Fondo de 1992.

3.4 El demandante argumentó 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 puntualizó que la cuestión de si las unidades de almacenamiento flotantes estaban 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 señaló 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 expresó la opinión de que la controversia podía ser resuelta de una forma más económica y con mayor celeridad mediante arbitraje.

3.5 El Comité refrendó el parecer del Director de que no sería apropiado presentar a arbitraje la cuestión de si era correcta la interpretación de la definición por los Órganos Rectores (documento 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.3.13).

3.6 El Comité expresó el parecer de que si el demandante no aceptaba la postura del Comité Ejecutivo a este respecto, debería 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.

3.7 El Director tiene entendido que el demandante puede entablar acción judicial contra el Fondo de 1992.

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.