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

COMITÉ EJECUTIVO
17ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.17/6
14 junio 2002
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 del 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 se aplicaban a este siniestro. Un demandante que no había 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. Esta solicitud fue rechazada por el Comité Ejecutivo en su sesión de enero de 2001. Dos compañías que emprendieron operaciones de limpieza han entablado acción judicial contra el Fondo de 1992, argumentando que como el propietario del buque es manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones de indemnización y que ellos han adoptado todas las medidas razonables contra él, tienen derecho a indemnización por parte del Fondo.
Medidas que han de adoptarse:	Dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a las acciones judiciales contra el Fondo de 1992.

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 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 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 efectuó 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 instalación flotante para la recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde la transformación, el *Slops* parece haber permanecido anclado permanentemente en su fondeadero 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 fondeado desde mayo de 1995 sin equipo de propulsión. Se tiene entendido que los residuos oleosos recuperados de los desechos decantados se vendieron como fueloil de calidad inferior.

2.2 En su 8ª sesión, celebrada en junio de 2000, el Comité Ejecutivo estudió 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 haya a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

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

2.4 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 Examen por el Comité Ejecutivo de la 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', esto es '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. 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* estaba comprendido dentro de la definición de 'buque' en los Convenios de 1992 era 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 hizo comprender 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 para 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 la opinión 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 la opinión 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.

4 Acciones judiciales

4.1 En octubre de 2001, dos compañías griegas entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el propietario nominativo del *Slops* reclamando indemnización por los costos de operaciones de limpieza y medidas preventivas por US$1 677 432 (£1 143 500) y US$858 987 (£585 500) (más intereses), respectivamente. Los demandantes presentaron el auto judicial al Fondo de 1992 en enero de 2002.

4.2 Las compañías alegaban que el propietario del *Slops* les había encargado que emprendieran operaciones de limpieza y adoptasen medidas preventivas en respuesta al derrame de hidrocarburos. Asimismo manifestaron que informaron diariamente al Ministerio griego de la Marina Mercante sobre las operaciones que se efectuaron durante un plazo de 37 días. Mencionaron que las operaciones fueron supervisadas por un experto contratado por el Fondo de 1992. Las compañías manifestaron que habían solicitado al propietario del *Slops* que pagase los costos arriba mencionados pero que habían fracasado en su intento.

4.3 Las compañías no se refirieron en su acción judicial al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Parecía que la acción se basaba en que el propietario del *Slops* no había cumplido sus obligaciones contractuales de pagar el costo de las operaciones.

4.4 La notificación al Fondo de 1992 de las acciones judiciales contra el propietario nominativo se rige por el Artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 que dice:

> Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 4, cuando ante el tribunal competente de un Estado Contratante se haya iniciado alguna acción contra un propietario o su fiador por daños en los términos del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, cualquiera de las partes en conflicto podrá, de conformidad con las leyes del Estado en cuestión, notificar dicha acción al Fondo. Si tal notificación se ha realizado con las formalidades exigidas por las leyes del tribunal que entiende del asunto, y el Fondo ha dispuesto de plazo suficiente para poder intervenir eficazmente en el procedimiento, el fallo que dicte el tribunal con carácter definitivo y ejecutorio para ese Estado, será de cumplimiento obligatorio para el Fondo, en el sentido que éste no podrá poner en duda sus motivaciones y conclusiones, aun cuando no haya tomado parte en el procedimiento.

4.5 La notificación al Fondo de 1992 conforme al Artículo 7.6 del Convenio del Fondo de 1992 de una acción contra el propietario nominativo se puede efectuar solamente si dicha acción se basa en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Esta acción no se basaba en dicho Convenio. Además, no se habían cumplido las disposiciones del Código Procesal Civil griego sobre notificación de acciones judiciales. El Director decidió por tanto que el Fondo de 1992 no interviniese en el proceso. La vista de la causa por el Tribunal será el 8 de octubre de 2002.

4.6 En febrero de 2002, estas compañías entablaron acción judicial en el Tribunal de primera instancia del Pireo (Grecia) contra el Fondo de 1992 reclamando indemnización por el costo de las operaciones de limpieza y medidas preventivas por las mismas cuantías que en su acción contra el propietario nominativo, a saber US$1 677 432 (£1 143 500) y US$858 987 (£585 500) (más intereses), respectivamente. No se informó de estas acciones al Fondo de 1992 hasta junio de 2002.

4.7 En su alegato, las compañías han manifestado que el *Slops* se construyó exclusivamente para el transporte marítimo de hidrocarburos (o sea que fue construido como petrolero), que contaba con un certificado de nacionalidad como buque y que aún estaba inscrito como petrolero en el Registro de buques del Pireo. También han sostenido que incluso cuando el *Slops* funcionaba como gabarra separadora (unidad de decantación de lavazas), flotaba en el mar y su única finalidad era transportar hidrocarburos en su casco. Mencionaron que el *Slops* no tenía seguro de responsabilidad al amparo del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

4.8 Las compañías han manifestado que el propietario nominativo no tiene bienes aparte del *Slops* que había sido destruido por un incendio, ni siquiera poseía valor como chatarra y no tenía ningún seguro al que estaba obligado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Han argumentando que han adoptado todas las medidas razonables contra el propietario del *Slops*, a saber acción judicial contra el propietario, investigación de la situación financiera del propietario, solicitud ante el tribunal del embargo de los bienes pertenecientes al propietario y solicitud de que se le declare en quiebra. Han sostenido que, como el propietario es manifiestamente incapaz de satisfacer sus reclamaciones, tienen derecho a la indemnización de sus costos como se especifica en el párrafo 4.6 supra.

4.9 El Director ha contratado a abogados griegos para representar al Fondo de 1992 en el proceso judicial.

4.10 En una audiencia del 11 de junio de 2002, el Tribunal decidió aplazar su examen del caso hasta el 8 de octubre de 2002.

4.11 El Director considera que las compañías no han facilitado en su alegato ninguna información que modificase la postura del Comité Ejecutivo a que se refiere el párrafo 2.6 de que el *Slops* no debería ser considerado como 'buque' a los efectos del Convenio del Fondo de 1992. Por lo tanto, a reserva de las instrucciones que el Comité Ejecutivo pueda darle, piensa en consecuencia presentar disconformidad con la acción judicial.

5 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) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a las acciones judiciales.