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

COMITÉ EJECUTIVO
8ª sesión
Punto 4 del orden del día

92FUND/EXC.8/5
30 junio 2000
Original: INGLÉS

OTROS ASUNTOS

SUCESO DEL SLOPS

Nota presentada por el Director

Resumen:	Mientras se encontraba anclado en el puerto del Pireo, Grecia, se produjo un incendio y explosión en el *Slops*, que llevaba a bordo unos 5 000 m³ de desechos de agua oleosa, de los que unos 1 000 – 2 0000 m³ eran, según se cree, hidrocarburos. El suceso resultó en el derrame de una cantidad desconocida, aunque importante, de hidrocarburos. Varios años antes de que se produjera el suceso, se había procedido a quitar la hélice del *Slops* y a desactivar y precintar permanentemente sus máquinas, habiendo permanecido anclado en la misma ubicación, en donde se había venido utilizando exclusivamente como unidad de tratamiento y almacenamiento de residuos.
Medidas que han de adoptarse:	Considerar si el *Slops* cae dentro de la definición de 'buque' en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

1 El suceso

1.1 El 15 de junio de 2000, el *Slops* –unidad de recepción de desechos oleosos de 10 815 TAB registrada en Grecia, que contaba con unos 5 000 m³ de desechos de agua oleosa, de los que unos 1 000 – 2 0000 m³ eran, según se cree, hidrocarburos— experimentó una explosión que resultó en un incendio, mientras se encontraba anclado en el puerto del Pireo (Grecia). Este suceso produjo la muerte de uno de los trabajadores y otros dos sufrieron heridas. Los desechos incandescentes lanzados por la explosión causaron incendios en dos buques ubicados cerca del *Slops*. Este suceso produjo el derrame de una cantidad importante, aunque desconocida, de hidrocarburos, que se quemaron en parte en el incendio subsiguiente.

1.2 Al parecer, el *Slops* carecía de seguro de responsabilidad, de conformidad con el artículo VII.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

1.3 A petición del Fondo, dos representantes de la International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) se trasladaron a Pireo para llevar a cabo el seguimiento de las operaciones de limpieza. El Fondo nombró también a un inspector local, cuya labor debía ser la prestación de asistencia a ITOPF y la supervisión de la respuesta al suceso.

1.4 Los muelles, diques secos y astilleros de reparaciones al norte del punto de anclaje del *Slops* se vieron afectados por el derrame, que se desplazó en dirección sur al exterior de la zona portuaria, habiéndose mantenido alrededor de diversas islas, con inclusión de la costa septentrional de la isla de Egina, a unas 11 millas náuticas al sur del puerto. El propietario del *Slops* encargó las operaciones de limpieza en el mar a un contratista local, en conjunción con el servicio de guardacostas de Grecia. Las operaciones de limpieza de la línea litoral se pusieron en manos del mismo contratista, habiéndose prestado particular atención a las zonas de interés turístico.

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

2.1 Matriculado en el Registro Naval de Pireo en 1994, el *Slops* fue originalmente proyectado y construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga. En 1995, el *Slops* fue sometido a una importante conversión, durante la que se quitó la hélice y se desactivaron las máquinas, que fueron oficialmente precintadas. Se ha sugerido que el objetivo del precintado de las máquinas y extracción de la hélice era alterar la condición de la nave de buque a instalación flotante de recepción y tratamiento de desechos oleosos. Desde entonces, el *Slops* parece haber estado permanentemente anclado en su ubicación actual, en donde ha venido siendo exclusivamente utilizado como unidad de almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos. El abogado griego del Fondo ha solicitado de la Dirección portuaria local un certificado en el que se declare que el *Slops* ha permanecido permanentemente anclado. Según se tiene entendido, los hidrocarburos recuperados de los desechos tratados se venden como fueloil de calidad inferior.

2.2 Surge la pregunta de si la nave cae dentro de la definición de 'buque' de conformidad con el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992.

2.3 El abogado griego del Fondo de 1992, a quien se encargó que proporcionara asesoramiento sobre la situación del *Slops* de conformidad con la legislación griega, ha opinado que, como resultado de la conversión, el *Slops* había dejado de ser un 'buque' de acuerdo con la legislación del país que, entre otras cosas, exige que, para que pueda ser considerada como 'buque', la unidad debe contar con capacidad de propulsión.

2.4 La definición de 'buque' en el artículo I.1 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es como sigue:

> 'Buque' 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, 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 se encuentra incorporada en el Convenio del Fondo de 1992.

2.5 Parece que el *Slops* no puede ser considerado como nave apta para la navegación marítima, puesto que carece de hélice y sus máquinas se encuentran fuera de servicio. Además, teniendo en cuenta que el *Slops* se ha mantenido permanentemente anclado, sin que haya sido transportado o remolcado durante el curso normal de sus operaciones, debería ser denominado unidad flotante de almacenamiento.

2.6 Durante su 4ª sesión, la Asamblea del Fondo de 1992 decidió que las embarcaciones mar adentro, es decir, las unidades flotantes de almacenamiento y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga solamente deberían ser consideradas como buques cuando realicen el transporte de hidrocarburos como carga en viajes a o desde un puerto o terminal que se encuentre fuera del yacimiento petrolífero en el que normalmente operan (documento 92FUND/A.4/32, párrafo 24.3). Esta decisión se basó en la conclusión del segundo grupo de trabajo entre sesiones, establecido por la Asamblea para estudiar este tema. Si bien el Grupo de trabajo examinó fundamentalmente la aplicabilidad de los Convenios de 1992 a naves de la industria de la producción petrolífera mar adentro, en opinión del Director, no existe diferencia significativa de ningún género entre el almacenamiento y tratamiento de crudos en la industria mar adentro y el almacenamiento y tratamiento de desechos oleosos derivados de la navegación. Debería observarse asimismo que el Grupo de trabajo consideró que, para que una nave mar adentro pudiera ser considerada como buque de conformidad con los Convenios de 1992, debería contar, entre otras cosas, con hidrocarburos persistentes a bordo como carga o como combustible (documento 92FUND/A.4/21, párrafo 8.4.2). Según parece, el *Slops* no satisface este criterio. Consiguientemente, el Director opina que el *Slops* no debería ser considerado como buque para los fines del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 y que los antedichos convenios no tienen aplicación a este suceso.

3 Medidas cuya adopción se pide al Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

a) tomar nota de la información contenida en este documento;

b) considerar si el *Slops* cae dentro de la definición de 'buque' que aparece en los Convenios de 1992; y

d) proporcionar al Director las instrucciones que considere oportunas en conexión con este suceso.