



SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

VOLGONEFT 139

Nota del Director

Objetivo del documento:

Informar al Comité Ejecutivo sobre las últimas novedades de este siniestro.

Resumen del siniestro hasta la fecha:

El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque ruso *Volgoneft 139* se partió en dos en el estrecho de Kerch, que conecta el mar de Azov con el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. Se cree que en el momento del siniestro se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil.

Los hidrocarburos han afectado alrededor de 250 kilómetros del litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Según se ha informado, emprendieron la limpieza del litoral de la Federación de Rusia lugareños locales, empleados de los gobiernos municipal y regional, servicios de emergencia civil, empresas privadas especializadas en la lucha contra la contaminación y el ejército ruso.

El buque pertenecía a JSC Volgotanker, que desde entonces ha sido declarada en quiebra por el Tribunal de Comercio de Moscú. El propietario del buque tenía un seguro de responsabilidad de protección e indemnización con Ingosstrakh (Federación de Rusia). Parece que la cobertura de seguro está limitada a 3 millones de DEG (£2,9 millones) ^{<1>} que es muy inferior al límite mínimo contemplado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, que es de 4,51 millones de DEG (£4,3 millones). Hay por tanto un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones de DEG (£1,4 millones).

La aseguradora no pertenece al International Group of P&I Clubs y, por tanto, no se le aplica el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

En febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado falló declarando que el fondo de limitación había sido constituido mediante una carta de garantía de 3 millones de DEG (£2,9 millones).

En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación de San Petersburgo y región de Leningrado dictó una sentencia confirmando la decisión del Tribunal de Arbitraje declarando que el fondo de limitación había sido constituido en la suma de 3 millones de DEG (£2,9 millones). El Fondo apeló contra esta sentencia ante el

<1>

La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 11 de febrero de 2009 (1 DEG = £0,9606 y £1 = RUB 50,4792).

Tribunal Supremo de Moscú.

La aseguradora ha presentado al Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado la defensa de que el derrame fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y que por lo tanto no ha de atribuirse al propietario del buque y su aseguradora responsabilidad por daños debidos a la contaminación causados por el derrame. Si se aceptase esta defensa, el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio.

Los expertos del Fondo examinan las pruebas disponibles sobre la causa del derrame y su conclusión provisional es que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional sino irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139* porque las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque. Sin embargo, han concluido también que no fue inevitable, en la medida en que el buque no debía haber sido expuesto a la tempestad como lo fue.

A consecuencia del siniestro se han presentado reclamaciones por un total de RUB 8 193,9 millones (£162,3 millones).

La cuantía total disponible para la indemnización en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 es de 203 millones de DEG (£195 millones).

Novedades:

En una audiencia en diciembre de 2008 ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, el Fondo de 1992 de nuevo solicitó al Tribunal que dejase más tiempo a los expertos del Fondo para examinar las reclamaciones e iniciar discusiones con los demandantes. En una decisión provisional el Tribunal acordó aplazar su examen del fondo de las reclamaciones hasta una audiencia fijada para el final de marzo de 2009. En la misma audiencia, el Fondo presentó alegaciones solicitando al Tribunal de Arbitraje que reconsiderase su decisión anterior sobre el fondo de limitación del propietario del buque. El Tribunal decidirá sobre este punto en la próxima audiencia en marzo de 2009.

En diciembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación sobre el límite del CRC. El Fondo tendrá que esperar ahora por el examen del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado sobre las alegaciones del Fondo en este asunto, que tendrá lugar en marzo de 2009.

Los expertos del Fondo están examinando la documentación facilitada en apoyo de las diversas reclamaciones.

Medida que ha de adoptarse:

Tomar nota de la información.

1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Volgoneft 139</i>
Fecha del siniestro	11.11.07
Lugar del siniestro	Estrecho de Kerch, entre el mar de Azov y el mar Negro, Federación de Rusia y Ucrania
Causa del siniestro	Ruptura
Cantidad de hidrocarburos derramados	Entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil
Zona afectada	Península de Taman, punta de Tuzla y punta de Chushka, Federación de Rusia y Ucrania
Estado del pabellón del buque	Federación de Rusia
Arqueo bruto (AB)	3 463 AB
Aseguradora P&I	Ingosstrakh
Cobertura P&I	3 millones de DEG (£2,9 millones)
Límite CRC	4,51 millones SDR (£4,3 millones)
Límite CRC y Fondo	203 millones de DEG (£195 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Reclamaciones de indemnización hasta ahora	RUB 8 193,9 millones (£162,3 millones)

2 El siniestro

- 2.1 El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque ruso *Volgoneft 139* (3 463 AB, construido en 1978) se partió en dos en el estrecho de Kerch, que conecta el mar de Azov y el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. El petrolero estaba fondeado cuando se desató una tempestad con mar gruesa y un fuerte oleaje. La sección de popa del buque permaneció a flote y, utilizando las propias máquinas del buque siniestrado, el capitán logró vararla en un banco de arena cercano. Entonces fue rescatada la tripulación y llevada al puerto cercano de Kavkaz (Federación de Rusia). La parte de proa permaneció a flote fondeada durante un tiempo, y luego se hundió.
- 2.2 El petrolero tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se cree que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, fue remolcada la sección de popa a Kavkaz, donde se encuentra para la inspección. Un mes después del siniestro, la parte de proa fue parcialmente sacada a flote y se recuperaron 1 200 toneladas de fueloil de los tanques uno y dos. En agosto de 2008, la parte de proa fue sacada a flote de nuevo y remolcada al puerto de Kavkaz para impedir más contaminación.

3 Operaciones de limpieza y respuesta

- 3.1 Se tiene entendido que los hidrocarburos afectaron alrededor de 250 kilómetros de litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Se ha indicado que fue afectada por los hidrocarburos una parte considerable del litoral de la península de Taman, la punta de Tuzla, la punta de Chushka, así como las playas próximas a la aldea de Ilyich (véase mapa en el Anexo). A fin de coordinar la respuesta entre la Federación de Rusia y Ucrania, se constituyó un centro conjunto de crisis y se desplegaron esfuerzos para contener el derrame y recuperar los hidrocarburos en el mar. Se tiene entendido que emprendieron la limpieza del litoral de la Federación de Rusia lugareños locales, empleados de los gobiernos municipal y regional, servicios de emergencia civil, empresas privadas especializadas en la lucha contra la contaminación y el ejército ruso y fuerzas de emergencia civiles bajo la supervisión del Primer Ministro, Sr. Viktor Subkov.
- 3.2 Se ha informado que durante las operaciones en el mar se recuperaron 200 toneladas de fueloil pesado. Las autoridades de Ucrania han indicado que se hundió en el fondo del mar una cantidad desconocida de hidrocarburos. Sin embargo, funcionarios de la Administración Regional de la Región de Krasnodar creen que ello es poco probable. Se ha informado que durante la limpieza en tierra en la Federación de Rusia se recuperaron unas 70 000 toneladas de restos oleosos con mezcla de tierra, arena y zosteras.

- 3.3 Se ha señalado la muerte masiva de más de 30 000 aves, y un representante de la Sea Alarm Foundation, organismo de protección medioambiental basado en Bélgica, viajó a la Federación de Rusia con la intención de colaborar en los esfuerzos de rehabilitación de la fauna.

4 Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992

La Federación de Rusia es Parte en los Convenios de Responsabilidad Civil de 1992 y del Fondo de 1992. Ucrania depositó un instrumento de ratificación del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC) ante el Secretario General de la OMI el 28 de noviembre de 2007 y por tanto este Convenio no entraría en vigor en Ucrania hasta noviembre de 2008. Ucrania no se ha adherido, o ratificado, al Convenio del Fondo de 1992.

5 El propietario del buque y su aseguradora

- 5.1 El *Volgoneft 139* pertenecía a JSC Volgotanker. En marzo de 2008, JSC Volgotanker fue declarada en quiebra por el Tribunal de Comercio de Moscú.
- 5.2 El *Volgoneft 139* tenía un seguro de Ingosstrakh de 3 millones de DEG (£2,9 millones), es decir el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. El límite mínimo del CRC de 1992 después de noviembre de 2003 es, sin embargo, de 4 510 000 de DEG (£4,3 millones). Hay por tanto un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones de DEG (£1,4 millones).
- 5.3 El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ninguno de los P&I Clubs que forman parte del International Group of P&I Clubs y por tanto no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

6 Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

- 6.1 En noviembre y diciembre de 2007, el Director y el Jefe del Departamento de Reclamaciones se pusieron en contacto con la Embajada rusa en Londres y con el Ministro de Transporte en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas para afrontar el siniestro. Se celebraron una serie de reuniones en las oficinas del Fondo de 1992 en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización y se facilitó información a las autoridades rusas. En particular, el Fondo de 1992 ofreció enviar expertos de la International Tanker Owner's Pollution Federation (ITOPF) quienes se mantenían en espera, listos para viajar a la Federación de Rusia para seguir la situación y brindar asesoría a las autoridades rusas en caso de que se hicieran en el futuro reclamaciones de indemnización. Si embargo, no se ha recibido ninguna respuesta oficial de las autoridades rusas y sin las necesarias cartas de invitación y los visados ni los representantes del Fondo de 1992 ni los expertos de la ITOPF pudieron visitar la zona afectada para seguir las operaciones de limpieza.
- 6.2 En abril de 2008, tuvo lugar una reunión en Londres entre representantes del Gobierno ruso, uno de los demandantes rusos, el propietario del buque, la Secretaría del Fondo y los expertos del Fondo de 1992. Ingosstrakh fue invitada pero no asistió a la reunión. En la reunión se acordó que el demandante y el Fondo de 1992 solicitarían juntos al Tribunal que concediera a las partes suficiente tiempo para examinar la documentación y estudiar su contenido. Se acordó además que los representantes y expertos del Fondo de 1992 deberían visitar Moscú para discutir las reclamaciones derivadas del siniestro.
- 6.3 En mayo de 2008, tuvieron lugar reuniones en Moscú en el Ministerio de Transporte, donde se presentaron nuevas reclamaciones. Durante las reuniones, la delegación rusa informó al Fondo de 1992 de que, por orden del Gobierno de la Federación de Rusia, el Ministerio de Transporte sería el principal orador en nombre de todos los demandantes de los Gobiernos central y regional rusos. La delegación rusa manifestó que preparaba la documentación de apoyo necesaria que se presentaría al Fondo de 1992, con traducciones al inglés, en un futuro próximo. En la reunión se trató de la cuestión del 'déficit de seguro'. La delegación rusa manifestó que entendía el problema y que, con buena voluntad de todas las partes, se hallaría una solución. La delegación señaló que, según el derecho ruso, los acuerdos internacionales tienen precedencia sobre el derecho nacional y que las autoridades rusas examinarían quién debería pagar por el 'déficit de seguro' (Ingosstrakh o el Gobierno ruso). Se mencionó que las autoridades rusas pensaban presentar un documento al Fondo de 1992 con su análisis jurídico. Se acordó

que los representantes y expertos del Fondo de 1992 también deberían visitar la zona afectada por el derrame y mantener conversaciones con las autoridades regionales.

- 6.4 En junio de 2008, un equipo de representantes y expertos del Fondo de 1992 viajó a Moscú, Krasnodar y Novorossiysk para mantener conversaciones con las autoridades centrales y regionales y otro demandante, y visitar la zona afectada por el derrame. Durante la visita tuvieron lugar reuniones con representantes del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Recursos Naturales (Rosprirodnadsor), la Administración Regional de Krasnodar y un contratista de limpieza con base en Novorossiysk. Asimismo tuvo lugar un viaje sobre el terreno al puerto de Kavkaz donde los representantes y expertos del Fondo inspeccionaron la parte de popa del *Volgoneft 139* amarrada fuera del puerto principal. Los representantes del Fondo de 1992 fueron asimismo transportados en barco al lugar del estrecho de Kerch donde yacía sumergida la parte de proa. Se observó que, unos siete meses después del siniestro, todavía salían hidrocarburos procedentes de la parte de proa del pecio, visibles como irisaciones en la superficie del agua. Durante la visita se facilitó valiosa información respecto a la causa del siniestro y se solicitó información adicional respecto a las reclamaciones. Se acordó que representantes y expertos del Fondo visitarían de nuevo la Federación de Rusia para celebrar nuevas reuniones con las autoridades nacionales y regionales.
- 6.5 Otra visita a Moscú, Krasnodar, Novorossiysk y Temryuk tuvo lugar en septiembre de 2008. Durante esta visita los representantes del Fondo de 1992 se reunieron con representantes del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Recursos Naturales, la Administración Regional de Krasnodar y demandantes. Las autoridades rusas prestaron asistencia a los representantes y expertos del Fondo 1992 durante las tres visitas a la Federación de Rusia.
- 6.6 Se espera que tengan lugar nuevas visitas a la Federación de Rusia en 2009.

7 Procedimiento de limitación y 'déficit de seguro'

- 7.1 En febrero de 2008, el Fondo recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado de la acción judicial incoada por un contratista de limpieza ruso contra el propietario del buque, la aseguradora P&I y el Fondo de 1992. Varios otros demandantes también han incoado acción judicial en el mismo Tribunal (véase la sección 9).
- 7.2 En febrero de 2008, en el contexto de este proceso, el Tribunal falló declarando que el fondo de limitación del propietario del buque había sido constituido mediante una carta de garantía de Ingosstrakh de RUB 116 636 700 equivalentes a 3 millones de DEG (£2,9 millones).
- 7.3 En una audiencia en abril de 2008, el Fondo de 1992 presentó alegatos, solicitando al Tribunal que le diese tiempo para examinar las reclamaciones y entrar en discusiones con los demandantes. En sus alegatos el Fondo de 1992 argumentó que el actual límite de responsabilidad del propietario del buque en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es 4,51 millones de DEG (£4,3 millones) y que, según la constitución rusa, los convenios internacionales de los que es parte la Federación de Rusia tienen precedencia sobre el derecho interno ruso y que por tanto debía modificarse el fallo del Tribunal estableciendo el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones de DEG (£2,9 millones).
- 7.4 En mayo de 2008, el Tribunal de Apelación dictó una decisión por la que se desestimaba la solicitud del Fondo de 1992 y confirmaba el fallo del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado estableciendo el fondo de limitación del propietario del buque en el equivalente en RUB de 3 millones de DEG.
- 7.5 El Fondo de 1992, tras examinar la decisión del Tribunal, decidió apelar al Segundo Tribunal de Apelación (Tribunal de Casación).
- 7.6 En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992. El Tribunal de Casación consideró en su razonamiento que, como la legislación rusa aún preveía que el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era, en

el caso del *Volgoneft 139*, RUB 116 636 700 equivalentes a 3 millones de DEG (£2,9 millones), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta oficial rusa.

- 7.7 El Fondo de 1992 ha apelado contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo de Moscú, puesto que la decisión del Tribunal estaba en clara contravención del CRC de 1992 enmendado con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003.
- 7.8 En una audiencia en diciembre de 2008 ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, el Fondo de 1992 de nuevo solicitó al Tribunal que dejase más tiempo a los expertos del Fondo para examinar las reclamaciones e iniciar discusiones con los demandantes. En una decisión provisional el Tribunal acordó aplazar su examen del fondo de las reclamaciones hasta una audiencia fijada para el final de marzo de 2009. En la misma audiencia, el Fondo presentó alegaciones solicitando al Tribunal de Arbitraje que reconsiderase su decisión anterior sobre el fondo de limitación del propietario del buque, porque las enmiendas de los límites de la cuantía disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 de noviembre de 2003 habían sido oficialmente publicadas en Rusia en octubre de 2008 y que por tanto tales enmiendas eran ahora oficialmente parte de la legislación rusa. El Tribunal manifestó que no estaba listo para adoptar una decisión sobre la cuestión del aumento del fondo de limitación en ese momento pero que lo haría más tarde.
- 7.9 En diciembre de 2008 el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación (véase el párrafo 7.6). El Fondo tendrá que esperar ahora por el examen del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado sobre las alegaciones del Fondo acerca del fondo de limitación del CRC, que tendrá lugar en marzo de 2009 (véase el párrafo 7.8).

Examen del Comité Ejecutivo en marzo, junio y octubre de 2008

- 7.10 El Comité Ejecutivo examinó esta cuestión en marzo, junio y octubre de 2008. En la sesión del Comité de octubre de 2008 muchas delegaciones expresaron su profunda preocupación y decepción con el hecho de que el Gobierno ruso no había estado dispuesto a reconocer que no había aplicado correctamente los Convenios. Estas delegaciones manifestaron que esperarían que el Gobierno ruso pagase el 'déficit de seguro' puesto que era el Gobierno, y no la compañía de seguros, el responsable de aplicar correctamente los Convenios. Dos delegaciones sugirieron que si el Gobierno ruso no aceptaba su responsabilidad por el 'déficit de seguro', el Fondo de 1992, que tenía la responsabilidad general de pagar indemnización a las víctimas de siniestros por daños de contaminación ocasionados por derrames de hidrocarburos, tendría que pagar la cuantía que faltaba y entonces tendría que recurrir contra el Gobierno ruso. Se sugirió también que otra solución podría ser que el Fondo de 1992 restase la cuantía correspondiente al 'déficit de seguro' de la indemnización debida al Gobierno ruso (véase el documento 92FUND/EXC.42/14, párrafo 3.8.11).

8 Causa del siniestro

- 8.1 Ingosstrakh ha presentado al Tribunal una defensa argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible y que por lo tanto no ha de atribuirse responsabilidad al propietario del *Volgoneft 139* (artículo III.2 a) del CRC de 1992). Si el Tribunal aceptase tal argumento, el propietario del buque y su aseguradora quedarían exonerados de responsabilidad y el Fondo de 1992 tendría que pagar indemnización a las víctimas del derrame desde el principio (artículo 4.1 a) del Convenio del Fondo de 1992).
- 8.2 En su sesión de octubre de 2008 se informó al Comité Ejecutivo que el Fondo de 1992 había nombrado un equipo de expertos para examinar las condiciones atmosféricas en la zona y las circunstancias en el momento del siniestro, para determinar la validez de la defensa del propietario del buque. Los expertos han visitado la zona en que tuvo lugar el siniestro y han inspeccionado la parte de popa de los restos del naufragio en el puerto de Kavkaz.
- 8.3 En resumen, las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992 eran:
- i) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional. Hay antecedentes de tormentas similares y comparables experimentadas en la región cuatro veces en los últimos veinte años.

- ii) Hubo pronósticos oportunos de la tempestad y las condiciones fueron pronosticadas con precisión.
- iii) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 fue irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139*. Las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque. Su análisis muestra que el casco habría experimentado sobrecarga si encontrase olas de longitud similar a la del *Volgoneft 139* y de más de cuatro metros de altura.
- iv) No fue inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad por las siguientes razones:
 - a) Según el certificado de clasificación modificado por una 'condición de clasificación' de 6 de julio de 2007, el buque estaba limitado a no navegar al sur del estrecho de Kerch. Esta limitación fue confirmada en un informe de investigación de las autoridades rusas que afirmaba que: 'para la navegación en el estrecho de Kerch al sur de la restinga de Tuzla la temporada se limitaba entre abril y octubre inclusive. Por tanto el petrolero estaba en esta zona más allá de los límites del periodo de navegación permitido por el Registro.' El siniestro se habría evitado si el *Volgoneft 139* hubiera faenado dentro de los límites prescritos en su certificado de clasificación como válidos en el momento pertinente.
 - b) Antes de que el buque alcanzase la zona expuesta, el capitán recibió información que dejaba claro que transcurrirían al menos 36 horas antes de que tuviera lugar la transferencia prevista de buque a buque. El capitán debería haber actuado conforme a esta información y vuelto a un lugar de abrigo de los vientos del sur que se pronosticaban. Si lo hubiera hecho así, se habría evitado el siniestro.
 - c) A primeras horas de la tarde del 10 de noviembre, los pronósticos indicaban inclemencia del tiempo con vientos del sureste. El estrecho de Kerch no brinda abrigo de los vientos del sureste y por tanto, para evitar estar expuesto a fuertes vientos y mar gruesa, era necesario poner rumbo de vuelta al norte inmediatamente.
 - d) Las investigaciones indican que el fondeadero del estrecho de Kerch está considerado como puerto comercial. El puerto funciona con instalaciones comerciales y administrativas tales como agencia y aduana, y es administrado y vigilado por un Servicio de Control del Tráfico Marítimo. Un sistema apropiado de control y vigilancia de buques en el fondeadero del estrecho de Kerch debería haber facilitado avisos de temporal y avisos preventivos o avisos de dirección para los buques que presentasen un particular riesgo si estuvieran expuestos a condiciones meteorológicas adversas, tales como petroleros fluviales que esperasen operaciones de transbordo de buque a buque. Un sistema apropiado habría previsto que se avisase a esos buques o se les dieran instrucciones para abandonar el fondeadero del sur y se dirigiesen al norte con prioridad de tránsito por el canal de Kerch antes de una tempestad. Un sistema apropiado habría cerrado el fondeadero a los buques que se aproximasen del norte cuando estuviese en vigor un aviso de temporal. El siniestro se habría evitado si se hubiesen dado instrucciones al buque para dirigirse al norte antes de la tempestad.

8.4 En la sesión de octubre de 2008 del Comité Ejecutivo algunas delegaciones preguntaron si el Fondo de 1992 debería considerar la posibilidad de impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad ya que el *Volgoneft 139* estaba en el estrecho de Kerch en noviembre de 2007, en contravención del certificado de clase. El Director contestó que la Secretaría, al tramitar los siniestros, siempre consideraba si el Fondo de 1992 debería impugnar el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad y que también se consideraría tal posibilidad en este caso (véase el documento 92FUND/EXC.42/14, párrafo 3.8.15).

8.5 La delegación rusa manifestó que no estaba de acuerdo con la información facilitada por el Director de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional, ya que, según los informes oficiales, las condiciones meteorológicas en el estrecho de Kerch en aquella fecha eran absolutamente anormales y no se habían encontrado en la zona en 50 años. La delegación rusa manifestó que tampoco estaba de acuerdo con la información facilitada en el punto iv) de las conclusiones preliminares de los expertos del

Fondo de 1992 ya que el *Volgoneft 139* no estaba limitado a la navegación en el estrecho de Kerch entre noviembre y marzo. Aquella delegación se ofreció a facilitar información adicional a este respecto (véase el documento 92FUND/EXC.42/14, párrafo 3.8.16).

- 8.6 Se ha facilitado información adicional brindada en un informe presentado por las autoridades rusas al Fondo en febrero de 2009 (véase el documento 92FUND/EXC.44/6/1 y Anexo). Este informe facilita asimismo alguna información adicional sobre la respuesta al siniestro. El informe está siendo estudiado por los expertos contratados por el Fondo de 1992.

9 Reclamaciones de indemnización

- 9.1 En el siguiente cuadro se resume la situación de las reclamaciones al 24 de febrero de 2009:

Categoría	Demandante	Reclamación RUB	Reclamación £	Situación actual
Limpieza	Contratista	RUB 63,9 millones	£1,3 millones	Evaluación provisional completada.
Limpieza	Gobierno regional	RUB 207,9 millones	£4,1 millones	Se está examinando la documentación presentada.
Daños ambientales	Ministerio de Recursos Naturales	RUB 6 048,6 millones	£119,8 millones	No se ha presentado documentación de apoyo. Reclamación calculada sobre la base de 'Methodika'.
Vigilancia ambiental	Ministerio de Recursos Naturales	RUB 0,5 millones	£9 900	Se está examinando la documentación presentada.
Limpieza	Ministerio de Emergencias	RUB 4,3 millones	£85 200	No se ha presentado documentación de apoyo.
Medidas de restauración	Gobierno regional	RUB 1 819,6 millones	£36 millones	Se está examinando la documentación presentada.
Limpieza	Propietario del buque	RUB 5,2 millones	£103 000	Se está examinando la documentación presentada.
Turismo	Industria privada	RUB 21,5 millones	£425 900	Se está examinando la documentación presentada.
Pesca	Industria privada	RUB 22,4 millones	£443 750	Se está examinando la documentación presentada.
Total		RUB 8 193,9 millones	£162,3millones	

- 9.2 Los Gobiernos central y regional rusos han presentado reclamaciones de un total de RUB 8 080,9 millones (£160 millones). Estas reclamaciones se relacionan con los costes de limpieza y medidas preventivas y los costes de restauración del medio marino.

- 9.3 En enero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una reclamación de indemnización de un contratista de limpieza ruso de una cuantía de RUB 73,5 millones (£1,5 millones) por los costes de las operaciones de limpieza, los costes de la descarga de hidrocarburos de la popa del petrolero, el remolque de la popa al

puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y los costes de retirar los hidrocarburos de la parte de la proa hundida. Tras un examen de la documentación presentada, el Fondo de 1992 aprobó una evaluación provisional de esta reclamación en la cuantía de RUB 30 millones (£594 300). La diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se explica en gran medida por la aparente duplicación de una serie de conceptos reclamados, y el hecho de que las operaciones de salvamento tenían una doble finalidad (medidas de salvamento y preventivas). En febrero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una carta del demandante expresando su desacuerdo con aspectos de la evaluación y reduciendo su reclamación a RUB 63,9 millones (£1,3 millones). El contenido de esta carta está siendo examinado por los expertos contratados por el Fondo.

- 9.4 El Puerto Mercante de Kerch (Ucrania) presentó una reclamación ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y la región de Leningrado de un total de RUB 15 341 177 (£303 900) respecto a daños materiales y costes contraídos en operaciones de limpieza. Esta reclamación se relaciona con los daños causados en Ucrania, que no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y no es parte en el Convenio del Fondo de 1992. Por tanto, el Fondo de 1992 no tendrá que pagar indemnización respecto a esta reclamación.
- 9.5 En septiembre de 2008, el Gobierno Regional facilitó documentación al Fondo de 1992 en apoyo de las reclamaciones que había presentado. Se ha facilitado documentación adicional de apoyo al Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado, incluido un mapa de la zona afectada. La documentación está siendo examinada por los expertos del Fondo de 1992.
- 9.6 El propietario del buque ha presentado una reclamación de RUB 5,2 millones (£103 000) por el coste de limpieza de la sección de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte del petróleo recogido del pecio. Los expertos del Fondo de 1992 han examinado la documentación presentada pero se necesita más información a fin de evaluar la cuantía de las partes admisibles de la reclamación.
- 9.7 Se han recibido cuatro reclamaciones, de un total de RUB 22,4 millones (£443 750), del sector de pesca, y una reclamación, de RUB 21,5 millones (£425 900) del sector de turismo. En septiembre de 2008, los representantes del Fondo de 1992 tuvieron una reunión con representantes de dos de los demandantes de pesca y el demandante de turismo. Dos de los demandantes han facilitado documentación, que está siendo examinada por los expertos del Fondo de 1992.
- 9.8 En la 42ª sesión del Comité Ejecutivo, celebrada en octubre de 2008, la delegación rusa manifestó que, con respecto a la reclamación de un contratista de limpieza ruso de RUB 73,5 millones (£1,5 millones), las medidas adoptadas por el contratista de limpieza habían tenido como fin único la prevención de los daños ocasionados por contaminación, ya que el buque se había perdido completamente y que la carga recobrada era una mezcla de hidrocarburos y agua, y no tenía valor residual.

10 Reclamación de Methodika

- 10.1 En una reunión de mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que el Ministerio de Recursos Naturales había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,6 millones (£119,8 millones). Esta reclamación se basa en la cantidad de petróleo derramado, multiplicado por una cantidad de Rublos por tonelada ('Methodika'). La Secretaría informó a las autoridades rusas que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a un modelo teórico estaba en contravención del artículo I.6 del CRC de 1992 y por lo tanto no era admisible para la indemnización, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por el Ministerio de Recursos Naturales para combatir la contaminación por hidrocarburos y restaurar el medio ambiente para determinar si tenían derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios.
- 10.2 En la sesión de octubre de 2008 del Comité Ejecutivo, muchas delegaciones expresaron profunda preocupación por el uso de la fórmula 'Methodika'. Dichas delegaciones manifestaron que los criterios de admisibilidad de reclamaciones del Fondo de 1992 eran claros en el sentido de que solo las reclamaciones por pérdida o daños realmente contraídos, o que se van a contraer, que fueran fundamentadas, eran admisibles conforme a los Convenios, y que las reclamaciones basadas en una cuantificación abstracta calculada conforme a una fórmula no eran admisibles. Se señaló que el

Gobierno ruso tenía obligación de aplicar los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y que al parecer las disposiciones del derecho interno ruso estaban en conflicto con estos Convenios. Algunas delegaciones sugirieron que el Gobierno ruso enmendase su derecho interno a fin de cumplir sus obligaciones conforme a los Convenios (véase el documento 92FUND/EXC.42/14, párrafo 3.8.25).

11 Medidas que ha de adoptar el Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento; y
- b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.

* * *

ANEXO

