 <p>FONDOS INTERNACIONALES DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS</p>	Punto 3 del orden del día	IOPC/JUN10/3/4	
	Original: INGLÉS	28 de mayo de 2010	
	Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC48	•
Grupo de Trabajo del Fondo de 1992	92WG6/1		

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC - FONDO DE 1992

VOLGONEFT 139

Nota del Director

Objetivo del documento:	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto de este siniestro.
Resumen del siniestro hasta la fecha:	<p>El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque ruso <i>Volgoneft 139</i> 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.</p> <p>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), que no pertenece al International Group of P&I Clubs. Parece que la cobertura de seguro está limitada a 3 millones DEG (RUB 116,6 millones) que es muy inferior al límite mínimo contemplado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), que es de 4,51 millones DEG. Hay, por tanto, un 'déficit de seguro' de alrededor de 1,5 millones DEG.</p> <p>En febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado dictó un fallo declarando que el fondo de limitación había sido constituido mediante una carta de garantía de 3 millones DEG (RUB 116,6 millones). El Tribunal de Casación y el Tribunal Supremo confirmaron este fallo y confirmaron esa decisión dictaminando que los tribunales rusos deberían aplicar los límites publicados en la Gaceta Oficial rusa. El Fondo de 1992 presentó alegaciones solicitando al Tribunal de Arbitraje que reconsiderase su decisión anterior sobre el fondo de limitación del propietario del buque, basándose en que las enmiendas al CRC de 1992 sobre el incremento del límite de responsabilidad del propietario del buque han sido ahora oficialmente publicadas en la Federación de Rusia.</p> <p>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 a 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.</p> <p>Los expertos del Fondo han concluido provisionalmente que la tempestad del 11 de noviembre de 2007, aunque fuera irresistible en lo que respecta a <i>Volgoneft 139</i>, no fue excepcional ni inevitable, en la medida en que había habido suficientes oportunidades de evitar que el buque fuese expuesto a la</p>

tempestad como lo había sido.

A consecuencia del siniestro se han presentado reclamaciones por un total de RUB 8 533,4 millones (£189,89 millones)^{<1>}.

Novedades:

Se han hecho progresos considerables en la evaluación de las reclamaciones, como figura en la sección 9. Dos demandantes han indicado que estaban conformes con la evaluación, y se han enviado cartas a otros demandantes comunicándoles la evaluación de sus reclamaciones. Los expertos del Fondo prosiguen con el examen de la documentación facilitada en apoyo de las diversas reclamaciones.

En noviembre de 2009, la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo de Kerch (STM) en Ucrania, donde se reunieron con oficiales del STM para tratar sobre la organización general del STM y las comunicaciones con el *Volgoneft 139* en el momento del siniestro.

En febrero de 2010, la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y Kavkaz, donde sostuvieron reuniones con el Ministerio de Transportes, un representante del propietario y el fletador del *Volgoneft 139*, varias autoridades locales de la zona de Krasnodar, el STM de Kavkaz y un demandante del sector del turismo (sección 11).

En marzo y en abril de 2010 tuvieron lugar audiencias ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado, en la que el Fondo de 1992 comunicó al Tribunal las novedades relativas a la evaluación de las reclamaciones. La próxima audiencia está programada para junio de 2010.

Medida que ha de adoptarse:

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Considerar la propuesta del Director expuesta en el párrafo 12.8 y 12.9.

<1>

La conversión de monedas en este documento se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 21 de mayo de 2010 (1 DEG = £1,0223, 1 RUB = £0,0223).

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 DEG o RUB 116,6 millones (£3,1 millones)
Límite CRC	4,51 millones DEG o RUB 175,3 millones (£4,6 millones)
Límite CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7 892,6 millones (£207,5 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Reclamaciones de indemnización hasta ahora	RUB 8 533,4 millones (£189,89 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 con 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 la tripulación fue rescatada 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, la sección de popa fue remolcada a Kavkaz. Un mes después del siniestro, la parte de proa fue parcialmente sacada a flote y se recuperaron 1 200 toneladas de una mezcla de hidrocarburos y agua de los tanques uno y dos. En agosto de 2008, la parte de proa de los restos de naufragio fue sacada a flote de nuevo y remolcada al puerto de Kavkaz para impedir más contaminación.

3 Operaciones de limpieza y respuesta

Para los pormenores respecto a las operaciones de limpieza y la respuesta al siniestro se hace referencia al Informe Anual de 2008 de los FIDAC, página 116.

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 de 1992) ante el Secretario General de la OMI el 28 de noviembre de 2007, pero este Convenio no entró en vigor en Ucrania hasta noviembre de 2008 y, por tanto, no se aplica a este siniestro. Ucrania no se ha adherido al Convenio del Fondo de 1992 ni lo ha ratificado.

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 DEG (£3,1 millones), es decir, el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. No obstante, el límite mínimo del CRC de 1992 después de noviembre de 2003 es 4,51 millones DEG (£4,6 millones). Hay por tanto un 'déficit de seguro' de alrededor de 1,5 millones DEG (£1,5 millones).
- 5.3 El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ningún P&I Club perteneciente al 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 Primeros contactos entre las autoridades rusas y la Secretaría

Para los pormenores respecto a las visitas a la Federación de Rusia realizadas por la Secretaría y los contactos entre las autoridades rusas y la Secretaría durante 2007 y 2008, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 117 y 118.

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 DEG.
- 7.3 En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra la decisión del Tribunal. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentó que el actual límite de responsabilidad del propietario del buque en el CRC de 1992 es 4,51 millones DEG (£4,6 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 que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG (£3,1 millones).
- 7.4 En mayo de 2008, el Tribunal de Apelación dictó una decisión que desestimaba la petición del Fondo de 1992 y confirmaba el fallo provisional del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado.
- 7.5 El Fondo de 1992 apeló ante el 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 exposición de motivos 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 DEG (£3,1 millones), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta Oficial rusa.
- 7.7 El Fondo de 1992 apeló contra esta sentencia ante el Tribunal Supremo de Moscú, puesto que la decisión del Tribunal de Casación estaba en clara contravención del CRC de 1992 enmendado con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003.
- 7.8 En diciembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación.

- 7.9 Se celebraron audiencias ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado en diciembre de 2008 y en marzo, junio, septiembre y diciembre de 2009, en las que el Tribunal convino en posponer su examen sobre el fundamento de las reclamaciones hasta que el Fondo de 1992 y los demandantes hubiesen tenido tiempo de discutir el fundamento y cuantía de las reclamaciones.
- 7.10 El Fondo aprovechó también las audiencias para solicitar al Tribunal que reconsiderase su decisión previa sobre el fondo de limitación del propietario del buque, por motivo de que las enmiendas a los límites de la cuantía disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo de 1992 habían sido publicadas oficialmente en la Federación de Rusia en octubre de 2008 y, por tanto, los límites enmendados ya eran oficialmente parte del derecho nacional ruso. El Tribunal estatuyó que tomaría una decisión respecto al incremento del fondo de limitación cuando dictase sentencia sobre el fundamento de las reclamaciones.
- 7.11 En marzo de 2010 se celebró una audiencia en la cual se dio más tiempo al Fondo para que continúe la evaluación de las reclamaciones. En la audiencia, el Tribunal decidió incluir al Ministerio de Transportes como tercero en el proceso, ya que podría ayudar al Tribunal y a las partes a resolver la cuestión del 'déficit del seguro'.
- 7.12 En una audiencia en abril de 2010, el Fondo presentó su evaluación de las reclamaciones presentadas hasta ese momento. El Tribunal decidió aplazar el juicio hasta junio de 2010, para permitir que las partes alcancen acuerdos sobre la cuantía de las reclamaciones.

8 Causa del siniestro

- 8.1 Ingosstrakh ha presentado una defensa al Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional y que, por tanto, no había que atribuir 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 El Fondo de 1992 nombró 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 visitaron la zona en que tuvo lugar el siniestro e inspeccionaron la parte de popa de los restos del naufragio en el puerto de Kavkaz.

Conclusiones preliminares

- 8.3 Para los pormenores respecto a las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992, se hace referencia al Informe Anual de 2008, páginas 119 a 122. En resumen, las conclusiones de los expertos son las siguientes:
- i) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional puesto que existen antecedentes de tormentas similares y comparables experimentadas en la región en cuatro ocasiones en los últimos veinte años.
 - ii) No fue inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad, en la medida en que la tempestad y las condiciones asociadas a la misma se pronosticaron con precisión, de modo que tuvo suficientes oportunidades de evitar exponerse a la tempestad como lo hizo.
 - iii) La tormenta del 11 de noviembre de 2007 fue irresistible en lo que concierne al *Volgoneft 139*, ya que las condiciones asociadas a la tempestad rebasaban los criterios del proyecto del buque.

Procedimiento administrativo ante el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar

- 8.4 Poco después del siniestro, las autoridades rusas impusieron una sanción administrativa al propietario del buque por haber provocado daños debidos a la contaminación en contravención de la legislación

rusa y le impusieron una multa de RUB 40 000. El propietario del buque impugnó la multa ante el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar.

- 8.5 En febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar desestimó esta apelación y confirmó la sanción. En su exposición de motivos, el Tribunal señaló que no se habían presentado pruebas que demostraran que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 hubiese tenido un carácter excepcional o anormal. El Tribunal manifestó que el siniestro no había sido inevitable y que el capitán no había tomado todas las medidas posibles para evitar la ruptura del buque y la consiguiente contaminación.
- 8.6 De esta decisión cabe deducir que el Tribunal de Krasnodar consideró que no se trataba de un caso de *fuerza mayor*.

Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado

- 8.7 En una audiencia celebrada en septiembre de 2009 (véase el párrafo 7.9), el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado señaló que la mayoría de los demandantes representados en el procedimiento no estaban de acuerdo con la posición de Ingosstrakh respecto a la tempestad. El Tribunal manifestó igualmente que su opinión preliminar era que la tempestad no parecía algo excepcional o inevitable, y que era un riesgo marítimo normal que los propietarios siempre deben tener en cuenta.

Conclusión de los expertos del Fondo de 1992 tras la visita al STM de Kerch y de Kavkaz

- 8.8 Para entender bien las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Ucrania en noviembre de 2009 y el STM de Kavkaz, Federación de Rusia, en febrero de 2010.
- 8.9 Sobre la base de la información adicional disponible durante las visitas, los expertos del Fondo han confirmado en términos generales sus conclusiones preliminares (véase el párrafo 8.3) de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no era excepcional. Llegaron a la conclusión de que no había sido inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad, ya que había tenido suficientes oportunidades para evitar exponerse a la tempestad como lo hizo. Los expertos también confirmaron su punto de vista inicial de que el *Volgoneft 139* no debía encontrarse en la zona en el momento del siniestro, dado que las condiciones asociadas a la tempestad eran excesivas para los criterios del proyecto del buque.
- 8.10 No obstante, aunque inicialmente los expertos del Fondo pensaron que el fondeadero del estrecho de Kerch era considerado como un puerto comercial, ahora se dan cuenta de que este no operaba como un puerto. Durante las visitas al STM de Kerch y al de Kavkaz, los expertos se enteraron de que ninguna de las Autoridades portuarias estaba facultada a cerrar el fondeadero en caso de alerta por tempestad ni a ordenar a los buques que desalojasen el fondeadero. Por tanto, los expertos concluyen que la responsabilidad de tomar alguna acción para evitar el siniestro recaía sobre el capitán y el propietario del buque.

9 Reclamaciones de indemnización

- 9.1 En el siguiente cuadro se resume la situación de las reclamaciones al 7 de mayo de 2010:

Categoría	Demandante	Reclamación RUB	Cuantía evaluada RUB	Situación
Limpieza	Ministerio de Emergencias	4,3 millones	-	No se ha presentado documentación de apoyo.
Limpieza	Gobierno regional	112,3 millones	52,9 millones	Evaluación preliminar. Se está completando una evaluación avanzada. No se ha facilitado la documentación respecto a una de las reclamaciones.
Limpieza	Gobierno local	388,3 millones	1,9 millones	Se ha llegado a un acuerdo con un demandante. Se ha enviado una carta a un demandante. Se está evaluando una reclamación. No se ha facilitado la documentación de apoyo a dos reclamaciones.
Limpieza	Puerto de Kerch (Ucrania)	15,3 millones	-	En curso de evaluación por los expertos. Ucrania, no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro, ni Miembro en el Convenio del Fondo de 1992. Las medidas preventivas adoptadas en Ucrania para evitar daños debidos a la contaminación en la Federación de Rusia podrían ser admisibles.
Limpieza	Contratista	63,9 millones	50,8 millones	Carta de propuesta enviada al demandante, quien ha aceptado la evaluación.
Limpieza	Propietario del buque	27,7 millones	-	Se facilitó más documentación y se revisó la reclamación al alza. En curso de consideración por los expertos
Limpieza	Fletador	9,4 millones	-	El demandante presentó más información. En curso de consideración por los expertos
Pesquerías	Industria privada	22,4 millones	-	Se están evaluando dos reclamaciones. No se facilitó documentación de apoyo respecto a otras dos reclamaciones.
Turismo	Industria privada	21,5 millones	-	En curso de evaluación por los expertos
Restauración ambiental	Gobierno regional	1 819,6 millones	-	Se ha enviado una carta al demandante pidiendo más información.
Vigilancia ambiental	Organismo Federal	0,6 millones	0,4 millones	Los expertos examinan nueva información presentada por los demandantes.
Daños ambientales	Organismo Federal	6 048,1 millones	-	No se ha presentado documentación de apoyo. Reclamación calculada sobre la base de 'Metodika'.
TOTAL		8 533,4 millones (£189,89 millones)	106 millones (£2,36 millones)	

9.2 El Gobierno Regional ha presentado reclamaciones por los gastos contraídos en las operaciones de limpieza (RUB 112,3 millones) y restauración ambiental (RUB 1 819,6 millones). Algunas de estas reclamaciones en concepto de operaciones de limpieza han sido evaluadas provisionalmente en la cuantía de RUB 52,9 millones, pero están siendo revaluadas sobre la base de documentación de apoyo adicional presentada al Fondo. No se ha presentado información de apoyo respecto a una de las reclamaciones en concepto de limpieza. En lo referente a la reclamación en concepto de restauración ambiental, no se dispone de la información necesaria para evaluarla, por lo que se ha enviado una carta al demandante con preguntas del Fondo.

9.3 Una reclamación presentada por una autoridad local de la zona afectada, de un total de RUB 1,1 millones, ha sido evaluada como reclamada. Otra reclamación presentada por la misma autoridad local, de un total de RUB 853 560 en concepto de los costes de limpieza, ha sido evaluado en RUB 805 618. Se ha enviado al demandante una carta explicándole la evaluación. En una audiencia en el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado en marzo de 2010 (véase el párrafo 7.11), la autoridad local presentó otra reclamación contra el propietario del buque o

su asegurador y el Fondo, que totaliza unos RUB 386 millones, en concepto de los costes de limpieza y medidas preventivas.

- 9.4 Un contratista ruso ha presentado una reclamación de indemnización por una cuantía de RUB 63,9 millones por los costes de las operaciones de limpieza, los costes de la descarga de hidrocarburos de la parte de la popa del petrolero, el remolque de la parte de la popa al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y los costes de retirar los hidrocarburos de la parte de la proa hundida. La reclamación ha sido evaluada en la cuantía de RUB 50,8 millones y el demandante ha aceptado la evaluación.
- 9.5 El Servicio Federal de Supervisión en la Esfera de la utilización de la Naturaleza (Rosprirodnadzor) ha presentado una reclamación, por un total de RUB 600 000, por costes de vigilancia ambiental, que han sido evaluados provisionalmente en una cuantía de RUB 400 000. En mayo de 2010, tuvo lugar una reunión en Londres entre el Fondo y representantes del Rosprirodnadzor en la que los demandantes presentaron más información en apoyo de sus reclamaciones. Los expertos están considerando la información adicional presentada. El Rosprirodnadzor también ha presentado una reclamación, de un total de RUB 6 048,1 millones, por daños ambientales, sobre la base de un modelo abstracto ('Metodika') (véase la sección 10), no admisible en el marco de los Convenios de 1992. En la reunión celebrada en mayo de 2010, los representantes de Rosprirodnadzor explicaron que consideraban que solo su reclamación por los costes contraídos a consecuencia del siniestro era admisible en virtud de los Convenios. Explicaron que la reclamación basada en 'Metodika' estaba basada en el derecho nacional ruso, que entendían que no era admisible en virtud de los Convenios y que esperaban que la reclamación sería rechazada por el Tribunal.
- 9.6 Se está avanzando en la evaluación de las demás reclamaciones presentadas para las cuales se dispone de documentación de apoyo.

10 Reclamación sobre la base de Metodika

- 10.1 En una reunión de mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que el Rosprirodnadzor había presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,1 millones (£134,58 millones). Esta reclamación se basa en la cantidad de hidrocarburos derramados, multiplicada por una cuantía de rublos por tonelada ('Metodika'). La Secretaría informó a las autoridades rusas que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a un modelo teórico contravenía el artículo I.6 del CRC de 1992 y, por lo tanto, la reclamación de indemnización no era admisible, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por el Rosprirodnadzor para determinar si tenía derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios.
- 10.2 Las conversaciones con las autoridades rusas han puesto de manifiesto que la reclamación por daños ambientales se ha presentado ante el tribunal para cumplir con la legislación nacional y no puede retirarse sin la autorización previa del Ministerio de Recursos Naturales. No obstante, los demandantes aceptan que la reclamación no es admisible en el marco de los Convenios de 1992 y que es probable que será rechazada por el Tribunal. El Gobierno central ruso, a petición del Ministerio de Transportes, ha pedido al Ministerio de Recursos Naturales que retire la reclamación basada en 'Metodika'.

11 Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

- 11.1 En 2009, tuvieron lugar varias reuniones en Londres y Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo para facilitar el intercambio de información y seguir el curso de las reclamaciones. Para los pormenores respecto a las reuniones de Moscú y Krasnodar en agosto de 2009, se hace referencia al documento IOPC/OCT09/3/7, sección 11.

Reuniones en Kiev y Kerch (Ucrania) en noviembre de 2009

- 11.2 La Secretaría y los expertos del Fondo habían previsto visitar Moscú, Kavkaz (Federación de Rusia) y Kerch (Ucrania) en noviembre de 2009. Como no se pudieron obtener los visados a tiempo para la

visita a la Federación de Rusia, se decidió aceptar la propuesta de un demandante de celebrar una reunión en Kiev (Ucrania).

- 11.3 La Secretaría y los expertos del Fondo visitaron también el STM de Kerch, donde plantearon una serie de preguntas a los oficiales del STM respecto a la organización general del STM y las comunicaciones con el *Volgoneft 139* en el momento del siniestro (véanse los párrafos 8.8-8.9).

Reuniones en Moscú, Krasnodar y Kavkaz en febrero de 2010

- 11.4 La Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y el STM de Kavkaz en febrero de 2010, donde celebraron reuniones con el Ministerio de Transportes, un representante del propietario y el fletador del *Volgoneft 139*, varias autoridades locales de la zona de Krasnodar, el STM de Kavkaz y un demandante del sector del turismo.
- 11.5 En la reunión con el Ministerio de Transportes, se discutió una posible solución para el 'déficit del seguro'. El coste de las operaciones de limpieza llevadas a cabo por la Administración Regional de Krasnodar y por una autoridad local habían sido financiadas parcialmente por el Ministerio de Hacienda, y dichas administraciones habían presentado otra solicitud de fondos al Ministerio. En el caso de que el Ministerio de Hacienda tuviese que pagar estos costes adicionales de limpieza y presentase una reclamación al Fondo de 1992, y si la evaluación de esta reclamación cubriese el déficit del seguro de aproximadamente RUB 59 millones, el Gobierno podría decidir renunciar a sus derechos de indemnización para cubrir el 'déficit del seguro'. Se subrayó que esta solución eventual implicaría que el Ministerio de Hacienda presentase la reclamación y que el Fondo examinase la documentación de apoyo, y que la cuantía evaluada tendría que alcanzar al menos la cuantía del 'déficit del seguro'. El representante del Ministerio de Transportes se comprometió a considerar esta posible solución.
- 11.6 En lo referente a 'Metodika', el representante del Ministerio de Transportes explicó que el Ministro de Transportes había escrito al Viceprimer Ministro de la Federación de Rusia quien, a su vez, había escrito al Ministro de Recursos Naturales. La Secretaría recibió una copia de la respuesta del Ministro de Recursos Naturales al Viceprimer Ministro. En su misiva, el Ministro de Recursos Naturales aceptaba que una reclamación 'teórica' basada en 'Metodika' no sería aceptable en el marco de los Convenios internacionales y que el Gobierno ruso tenía la obligación de cumplir con estos Convenios, pero al mismo tiempo manifestaba que no era necesario retirar la reclamación, ya que se esperaba que el Tribunal la rechazase. El Ministro de Recursos Naturales aceptaba también que sólo debía considerarse la reclamación por las pérdidas reales sufridas como consecuencia del derrame en la cuantía de RUB 578 347, lo que es conforme con el CRC de 1992 y el régimen del Fondo de 1992. En la misiva también se explicaba que no era necesario enmendar la legislación interna rusa sobre 'Metodika' puesto que se aplicaba a casos internos, no a casos de contaminación en que se aplicaban los convenios internacionales. El representante del Ministerio de Transportes explicó que el Rosprirodnadzor, en nombre del Ministerio de Recursos Naturales, había presentado una reclamación contra el Fondo por los costes reales desembolsados y que esperaban que el juez del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado rechazase la reclamación basada en 'Metodika'. El representante explicó además que para resolver este asunto, había preparado un proyecto de carta del Ministro de Transportes al Primer Ministro de la Federación de Rusia, y que el Ministro de Transportes estaba considerando el texto.
- 11.7 En Krasnodar, la Secretaría y los expertos del Fondo se reunieron con la administración regional de Krasnodar y con una autoridad local. Ambos demandantes manifestaron su frustración por no haber recibido aún el pago de y explicaron que se encontraban en una situación financiera muy difícil. La Secretaría y los expertos del Fondo visitaron igualmente el STM de Kavkaz, donde pudieron formular una serie de preguntas a fin de entender mejor los procedimientos aplicados en el momento del siniestro (véanse los párrafos 8.8 a 8.9).

12 Consideraciones del Director

- 12.1 El Director se complace en informar que las autoridades rusas y los demandantes están cooperando con la Secretaría y que el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado tiene en cuenta esta situación. La cooperación ha permitido realizar progresos significativos en la evaluación

de las reclamaciones. Se han alcanzado acuerdos de liquidación con varios demandantes y se ha avanzado bastante en la evaluación de las demás reclamaciones.

- 12.2 Las dificultades surgidas a raíz de la reclamación basada en 'Metodika' están a punto de resolverse, en la medida en que los demandantes parecen dispuestos a aceptar la liquidación de su reclamación sobre la base de la evaluación de los costes reales sufragados y que son admisibles con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil y al Convenio del Fondo de 1992. De acuerdo con la información facilitada por las autoridades rusas, se entiende que la reclamación basada en 'Metodika' será rechazada por el Tribunal.
- 12.3 Se ha sugerido una posible solución para el 'déficit del seguro' según se señala en el párrafo 11.5. No obstante, esta solución depende de las autoridades rusas.
- 12.4 Todo parece indicar que el Tribunal no aceptará el argumento de defensa de Ingosstrakh de *fuera de fuerza mayor* y, por otra parte, que se mantendrá el límite CRC inferior de 3 millones DEG. En tal caso, es probable que Ingosstrakh no pague una cuantía superior a dicho límite. Además, las evaluaciones de Ingosstrakh son al parecer inferiores a las del Fondo. Aunque por último pueda encontrarse una solución para el 'déficit del seguro', parece ser que Ingosstrakh no hará ningún pago hasta que el Tribunal se haya pronunciado sobre todas las reclamaciones.
- 12.5 Lamentablemente, este siniestro ha puesto de manifiesto una serie de anomalías en comparación con la mayor parte de casos, y estas anomalías aún no se han resuelto. No obstante, hay demandantes que han presentado reclamaciones en relación con este siniestro conforme a los Convenios de 1992 y a los criterios del Fondo de 1992, y que han cooperado debidamente con el Fondo, lo que ha permitido alcanzar un acuerdo con ellos. Por otra parte, algunos de estos demandantes han indicado que están atravesando una situación financiera difícil, y según parece, Ingosstrakh no efectuará ningún pago hasta que el Tribunal se pronuncie sobre todas las reclamaciones.
- 12.6 Por estos motivos, el Director opina que de continuar reteniendo los pagos a los demandantes, mencionados en el párrafo 12.5., no se sigue la línea de la misión general del Fondo. Por otra parte, considera que es de suma importancia adherirse a los principios básicos del Fondo y de los Convenios de 1992 subyacentes al régimen internacional, en particular en relación con el 'déficit del seguro' y la reclamación basada en 'Metodika'.
- 12.7 Ambos puntos están en relación con las actividades del Gobierno central de la Federación de Rusia. El 'déficit del seguro' es el resultado de la falta de implementación oportuna del incremento en los límites de responsabilidad que entró en vigor en 2003. La reclamación basada en 'Metodika' ha sido presentada por Rosprirodnadzor, un organismo federal ruso encargado de la protección del medio ambiente.
- 12.8 A la luz de lo anterior, y teniendo en cuenta en particular que la aseguradora, Ingosstrakh, no parece dispuesta a efectuar ningún pago a los demandantes antes de que el Tribunal de Limitación haya decidido sobre todas las reclamaciones, el Director considera que sería conveniente autorizarle a efectuar los pagos, pero sólo a los demandantes que:
1. Haya presentado sus reclamaciones con arreglo a los Convenios de 1992 y a los criterios del Fondo;
 2. hayan cooperado debidamente con el Fondo, de modo que se haya podido llegar a un acuerdo entre ellos y el Fondo; y
 3. No sean un organismo o entidad gubernamental (central).
- 12.9 Por consiguiente, el Director propone que el Comité Ejecutivo tome dicha decisión, lo que significaría también que, más adelante, el Fondo tendría que recuperar de Ingosstrakh las cuantías pagadas como indemnización, hasta el límite aplicable. Además, propone que cualquier decisión que le autorice a efectuar otros pagos se tome únicamente una vez que se haya alcanzado una solución satisfactoria para el 'déficit del seguro' y la reclamación basada en 'Metodika'.

13 Medidas que se han de adoptar

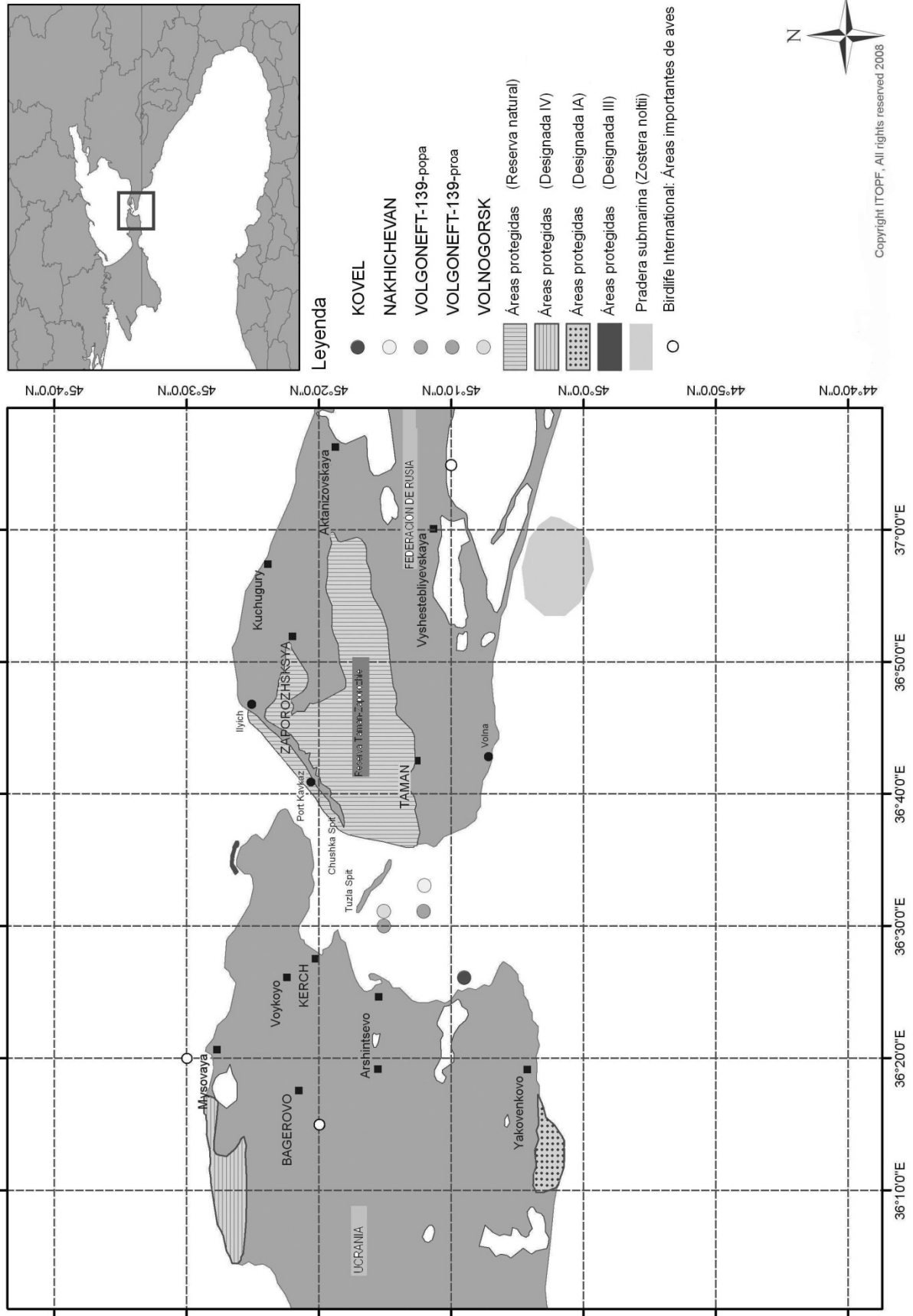
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a:

- a) Tomar nota de la información que se recoge en el presente documento;
- b) considerar la propuesta del Director expuesta en el párrafo 12.8 y 12.9; y
- c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.

* * *

ANEXO



Copyright ITOPIF, All rights reserved 2008