



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/OCT10/3/9	
Original: INGLÉS	17 de septiembre de 2010	
Asamblea del Fondo de 1992	92A15	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC49	•
Asamblea del Fondo Complementario	SA6	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC25	

## 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 a 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.

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.

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 el fallo del Tribunal de Arbitraje y dictaminaron que los tribunales rusos deberían aplicar los límites publicados en la Gaceta Oficial rusa. El Fondo de 1992 presentó alegatos 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.

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.

Los expertos del Fondo han concluido provisionalmente que la tempestad del 11 de noviembre de 2007, aunque fuera irresistible en lo que respecta al *Volgoneft 139*, no fue excepcional ni inevitable, en la medida en que había habido suficientes oportunidades de evitar que el buque fuese expuesto a la tempestad como lo había sido.

A consecuencia del siniestro se han presentado reclamaciones por un total de RUB 8 529,8 millones.

***Novedades:***

Se han logrado progresos considerables en la evaluación de las reclamaciones como se expone en la sección 9. Tres demandantes están de acuerdo con la evaluación. Los expertos del Fondo prosiguen con el examen de la documentación facilitada en apoyo de las diversas reclamaciones.

En agosto de 2010 tuvo lugar una audiencia ante el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y región de Leningrado en donde se dividió en dos los procedimientos en curso.

En septiembre de 2010, se llevaron a cabo audiencias con respecto a los dos procedimientos mencionados anteriormente. Uno de dichos procedimientos estaba relacionado con la reclamación de 'Metodika', la defensa de fuerza mayor de la aseguradora del propietario del buque y la cuantía de limitación del CRC. El tribunal dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación presentada con base en 'Metodika'. Asimismo, el tribunal decidió que el derrame no era el resultado del fenómeno natural de carácter excepcional o inevitable, y que el propietario del buque y su aseguradora eran, por ende, responsables por daños debidos a la contaminación causados por el derrame. El tribunal también decidió mantener la cuantía del fondo de limitación por responsabilidad establecida por el propietario del buque en 3 millones DEG. En procedimientos adicionales, se llevó a cabo una audiencia respecto a todas las reclamaciones en la cual el tribunal decidió aplazar los procedimientos hasta finales de octubre de 2010.

El Fondo de 1992 apelará contra la decisión de mantener el límite del CRC en 3 millones DEG.

Se aproxima el tercer aniversario de este siniestro, a saber, 11 de noviembre de 2010. A la luz de este hecho, en julio de 2010 se enviaron cartas sobre el tema de la prescripción a todos los demandantes que no habían presentado sus reclamaciones ante el tribunal y con los cuales no se había logrado llegar a un acuerdo en dicha fecha.

***Medida que se ha de adoptar:***

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992:

Tomar nota de la información que figura en el presente documento.

**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
Límite CRC	4,51 millones DEG o RUB 175,3 millones
Límite CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7892,6 millones
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Reclamaciones de indemnización hasta el momento	RUB 8 529,8 millones reclamados
Reclamaciones de indemnización hasta el momento	RUB 117,4 millones evaluadas

**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 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 1200 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 a la segunda parte del Informe Anual de 2009 de los FIDAC, página 24 y 25.

**4 Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992**

La Federación de Rusia es parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992. Ucrania depositó un instrumento de ratificación del 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 (RUB 116,6 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 (RUB 175,3 millones). Hay, por tanto, un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG.
- 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 (RUB 175,3 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 que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG (RUB 116,6 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 Tribunal de Apelación de segunda instancia (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 equivalente a 3 millones DEG (£3,1 millones), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad como se publica en la Gaceta Oficial rusa.
- 7.7 El Fondo de 1992 apeló 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 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 posponer su decisión 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, debido a que las enmiendas a los límites de la cuantía disponible en virtud del CRC y el Convenio del Fondo de 1992 habían sido publicadas oficialmente en la Federación de Rusia en octubre de 2008 y que, por tanto, los límites enmendados ya eran oficialmente parte del derecho nacional ruso. El tribunal indicó 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 abril y en junio de 2010 tuvieron lugar audiencias. En una audiencia en agosto de 2010, el tribunal decidió dividir algunas reclamaciones y dividir los procedimientos en dos partes con el fin de encontrar una solución de ciertos asuntos de manera más rápida.

#### *Audiencias en septiembre de 2010*

- 7.13 En septiembre de 2010 se llevaron a cabo audiencias con respecto a los dos procedimientos independientes.
- 7.14 Uno de los procedimientos trataba con el asuntos de la cuantía del fondo de limitación, defensa de la aseguradora del propietario del buque de fuerza mayor (véase sección 8) y la reclamación de 'Metodika' (véase sección 10), donde se dictó una sentencia respecto a estos tres asuntos. Respecto a la suma del fondo de limitación, el tribunal decidió mantener el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG (RUB 116,6 millones) porque las enmiendas de los límites de la cuantía disponible en virtud del CRC y del Convenio del Fondo de 1992 no habían sido oficialmente publicadas en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro. El Fondo va apelar contra la sentencia sobre el Límite CRC basándose en que en el momento que se dictó la sentencia, se publicaron oficialmente los límites de responsabilidad del propietario del buque y, por tanto, se habían incorporado adecuadamente a la legislación rusa.
- 7.15 En procesos separados, se llevo a cabo una audiencia en relación con las reclamaciones restantes. El tribunal decidió aplazar dichos procesos con el fin de darle más tiempo a las partes para que alcancen un acuerdo sobre las evaluaciones. La próxima audiencia está prevista para octubre de 2010.

## **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, inevitable e irresistible, 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 la 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 conocer los pormenores respecto a las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992, se hace referencia a la segunda parte del Informe Anual de 2009, páginas 26 y 27. En resumen, las conclusiones de los expertos son las siguientes:
- i) La tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional puesto que antecedentes de tempestades 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 tempestad 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.

*Procedimientos administrativos 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 ante el tribunal que demostrasen que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 había 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 Cabe deducir de esta decisión que el Tribunal de Krasnodar consideró que no se trataba de un caso de fuerza mayor.

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

- 8.7 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.
- 8.8 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.
- 8.9 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 lo tanto, los expertos concluyen que la responsabilidad de tomar acción alguna para evitar el siniestro recaía sobre el capitán y el propietario del buque.

*Sentencia del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado*

- 8.10 En septiembre de 2010, en una audiencia (véase párrafo 7.14) el Tribunal de Arbitraje decidió que el propietario del buque y su aseguradora no proporcionaron evidencia que demostrara que el derrame de hidrocarburos fue resultado de un acto de Dios, excepcional e inevitable. El tribunal decidió que el capitán, incluso al estar al tanto de todas las advertencias sobre la tempestad, no había tomado todas las medidas posibles para evitar el siniestro y, por tanto, el siniestro no había sido inevitable para el buque. Asimismo, el tribunal decidió que la tempestad no era de carácter excepcional ya que existía información sobre tempestades similares en la zona. En la sentencia el tribunal decidió que el derrame no fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable y que, por lo tanto, el propietario del buque y su aseguradora eran responsables por daños debidos a la contaminación causados por el derrame.
- 8.11 Se desconoce aún si Ingosstrakh apelará contra dicha sentencia.

**9 Reclamaciones de indemnización**

- 9.1 En el siguiente cuadro se resume la situación de las reclamaciones al 17 de septiembre 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	112,2 millones	60,9 millones	Evaluación preliminar. Se está completando una evaluación avanzada. No se ha facilitado la documentación respecto a una de las reclamaciones.
Limpieza	Gobierno local	408,1 millones	1,9 millones	Se ha llegado a un acuerdo con un demandante. Se ha enviado una carta de propuesta a un demandante. Se está evaluando una reclamación. No se ha facilitado la documentación de apoyo a dos reclamaciones. Dos reclamaciones presentadas por demandantes particulares del sector de la pesca se han incluido como parte de las reclamaciones de la autoridad local.
Limpieza	Puerto de Kerch (Ucrania)	9,2 millones	1,0 millones	Carta de propuesta incluyendo la evaluación preliminar se han enviado al demandante. Ucrania, no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y no es parte 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	2,3 millones	El demandante está de acuerdo con la evaluación
Pesquerías	Industria privada	4,5 millones	-	Se está evaluando una reclamación. No se facilitó documentación de apoyo respecto a 1 otra reclamación. Dos reclamaciones presentadas por demandantes particulares del sector de la pesca se han incluido como parte de las reclamaciones de la autoridad local.
Turismo	Industria privada	21,5 millones	-	Con un experto
Restauración ambiental	Gobierno regional	1 819,6 millones	-	Se ha enviado una carta al demandante pidiendo más información.
Vigilancia ambiental	Organismo Federal	0,8 millones	0,5 millones	Se ha enviado una carga de propuesta al demandante.
Daños ambientales	Organismo Federal	6 048,6 millones	Rechazada	No se ha presentado documentación de apoyo. Reclamación calculada sobre la base de 'Metodika'.
<b>ACTIVO TOTAL</b>		<b>8 529,8 millones</b>	<b>117,4 millones</b>	

- 9.2 El Gobierno Regional ha presentado reclamaciones por los gastos contraídos en las operaciones de limpieza (RUB 112,2 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 60,9 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 según la reclamación. Otra reclamación presentada por la misma autoridad local, de un total de RUB 853 560 en concepto de los costes de limpieza, ha sido evaluada en RUB 805 618. Se ha enviado al demandante una carta explicándole la evaluación. La autoridad local presentó otra reclamación contra el propietario del buque y su aseguradora y el Fondo, por un total de RUB 405,8 millones, en concepto de los costes de limpieza, medidas preventivas e incluye dos reclamaciones de reclamantes particulares del sector de la pesca. Los expertos del Fondo están examinando la documentación facilitada en apoyo de esta reclamación.
- 9.4 El puerto de Kerch en Ucrania presentó una reclamación, por un total de RUB 9 170 697 por concepto de costes sufragados en las operaciones de limpieza y medidas preventivas. Ucrania, no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro, ni es Miembro del Fondo de 1992. En la evaluación de la reclamación de RUB 1 049 183, sólo se han tenido en cuenta una proporción de los costes de las medidas preventivas que se llevaron a cabo en Ucrania con el fin de prevenir los daños ocasionados por la contaminación en la Federación de Rusia.
- 9.5 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 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.
- 9.6 El fletador del *Volgoneft 139*, una compañía subsidiaria del propietario del buque, ha presentado también una reclamación por RUB 9,4 millones por el coste de limpieza de la sección de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte del petróleo recogido del pecio. La reclamación ha sido evaluada en la cuantía de RUB 2,3 millones y el demandante ha aceptado la evaluación.
- 9.7 El Servicio Federal de Supervisión en la Esfera de la utilización de la Naturaleza (Rosprirodnadzor) ha presentado una reclamación, por un total de RUB 753 332, por costes de vigilancia ambiental, que han sido evaluados provisionalmente en una cuantía de RUB 515 092. Los expertos están estudiando la información adicional presentada en relación con dicha reclamación. El Rosprirodnadzor también ha presentado una reclamación, de un total de RUB 6 048,6 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 una audiencia en septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación basada en 'Metodika'.
- 9.8 Se está avanzando en la evaluación de las demás reclamaciones presentadas para las cuales se dispone de documentación de apoyo.

## **10 Reclamación basada en 'Metodika'**

- 10.1 Rosprirodnadzor ha presentado una reclamación por daños ambientales de unos RUB 6 048,1 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 de 1992.

- 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 de Rusia, a petición del Ministerio de Transportes, ha pedido al Ministerio de Recursos Naturales que retire la reclamación basada en 'Metodika'.

*Sentencia del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado*

- 10.3 En una audiencia en septiembre de 2010 (véase párrafo 7.14) el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado dictó una sentencia en la que rechazaba la reclamación basada en 'Metodika'. En dicha sentencia el tribunal tomó nota de que, en virtud del artículo I.6 del CRC de 1992, la indemnización por daños al medio ambiente, distinta de la pérdida de beneficio debida a tal daño, debería limitarse a los gastos contraídos por las medidas razonables de restauración así como por los gastos por las medidas preventivas y daños causados posteriormente por dichas medidas. El tribunal también tomó nota de que los gastos incluidos en las otras reclamaciones como resultado del siniestro, cubrieron toda medida preventiva y de restauración que en efecto se llevó a cabo.
- 10.4 Se desconoce aún si Rosprirodnadzor apelará contra la sentencia.

**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.
- 11.2 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. Para los pormenores respecto a las reuniones de Moscú y Krasnodar en febrero de 2010, se hace referencia al documento IOPC/JUN10/3/4, sección 11.

**12 Prescripción**

- 12.1 En virtud del CRC de 1992, los derechos a indemnización por el propietario del buque y su aseguradora prescribirán a menos que se interponga una acción dentro de los tres años a partir de la fecha en que se haya producido el daño (artículo VIII). En cuanto al Convenio del Fondo de 1992, los derechos de indemnización por el Fondo de 1992 prescribirán, a menos que el reclamante o bien interponga una acción contra el Fondo dentro de este plazo de tres años o bien notifique al Fondo dentro de ese plazo una acción contra el propietario del buque o su aseguradora (artículo 6). Ambos Convenios prevén que en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del siniestro.
- 12.2 En julio de 2010, se enviaron cartas sobre el asunto de la prescripción a los demandantes que no había presentado sus reclamaciones ante el tribunal y con aquellos con los que no se había llegado a un acuerdo en dicho momento. Desde que el siniestro del *Volgoneft 139* tuvo lugar el 11 de septiembre de 2007, aunque la fecha del daño sea diferente para cada demandante, dichas cartas recomiendan la fecha mencionada como punto de referencia, con lo cual el plazo de prescripción se cumpliría el 11 de noviembre de 2010.

**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 facilitada en el presente documento; y,
- b) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas respecto a la tramitación de este siniestro.

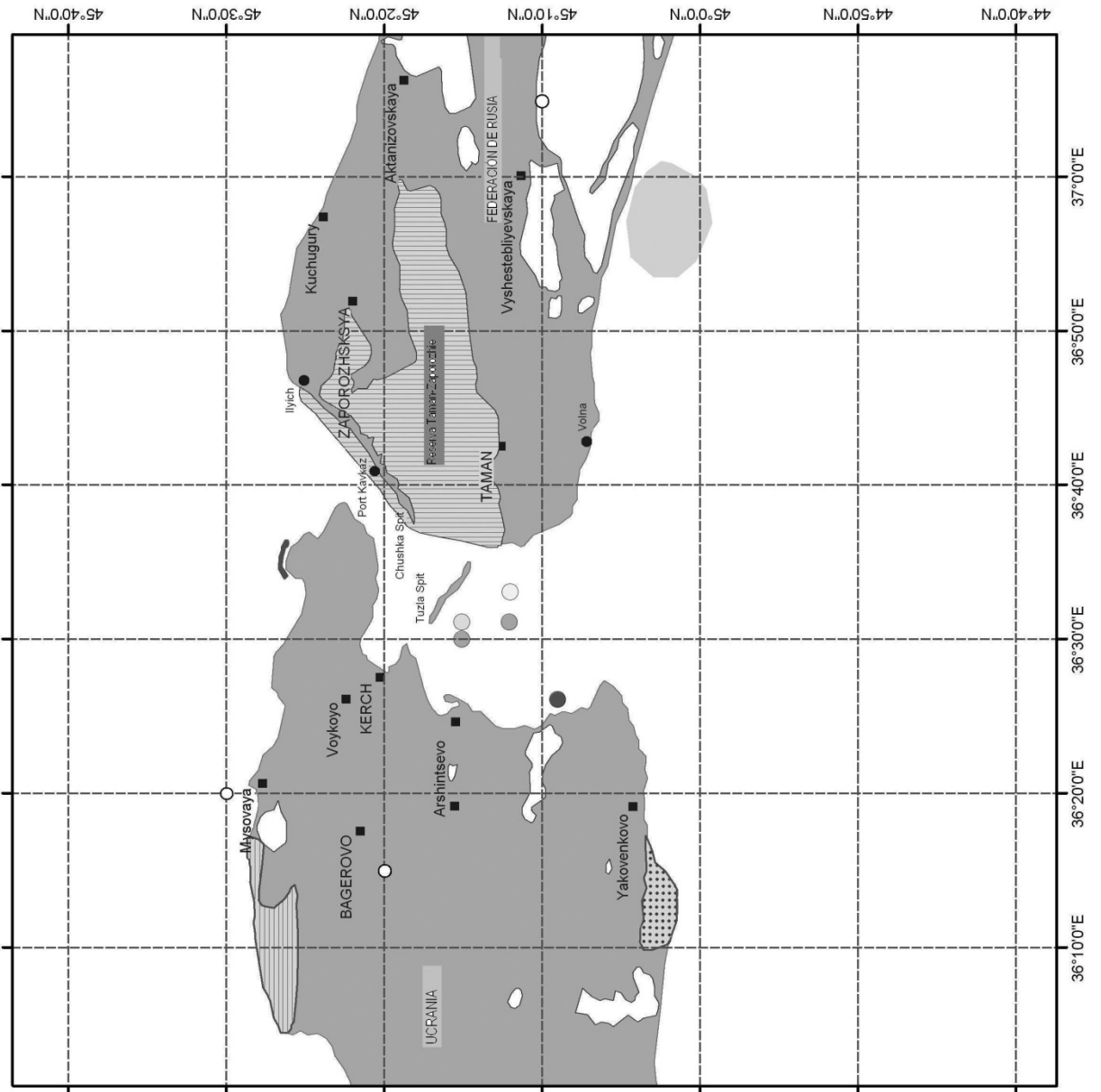
\* \* \*

# ANEXO



## Leyenda

- KOVEL
- NAKHICHEVAN
- VOLGONEFT-139-popa
- VOLGONEFT-139-proa
- VOLNOGORSK
- ▨ Áreas protegidas (Reserva natural)
- ▨ Áreas protegidas (Designada IV)
- ▨ Áreas protegidas (Designada IA)
- ▨ Áreas protegidas (Designada III)
- ▨ Pradera submarina (*Zostera noltii*)
- Birdlife Internacional: Áreas importantes de aves



Copyright ITOFF. All rights reserved 2008