



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

COMITÉ EJECUTIVO  
22ª sesión  
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.22/9  
10 octubre 2003  
Original: INGLÉS

## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### VICTORIYA

#### Nota del Director

<b>Resumen:</b>	El buque tanque ruso apto para la navegación marítima/fluviál <i>Victoriya</i> padeció un incendio y explosión en una terminal del río Volga a unos 1 300 km del Mar Caspio y del Mar de Azov. Se derramó en el río una cantidad desconocida de petróleo crudo, que alcanzó una ribera del río y varias islas. Se están realizando esfuerzos para limpiar los hidrocarburos restantes antes de que se congele el río a fines de noviembre.
<b>Medidas que se han de adoptar:</b>	Decidir si los Convenios de 1992 se aplican a los daños ocasionados por contaminación de siniestros ocurridos en ríos y, en caso afirmativo, decidir si se ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones derivadas del siniestro.

### 1 El siniestro

- 1.1 El 30 de agosto de 2003 el buque tanque ruso *Victoriya* (2 003 AB) padeció un incendio y explosión en la terminal Otyabyrsk cerca de Syzran en el río Volga, Federación de Rusia. El buque tanque estaba cargando petróleo crudo, y una cantidad significativa pero desconocida del mismo se derramó en el río. Pereció un tripulante.
- 1.2 El *Victoriya* estaba asegurado por la Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova) contra responsabilidad por contaminación.
- 1.3 Aunque Terra Nova no es miembro del Grupo Internacional de Clubes P&I, acordó seguir el espíritu del Memorando de Entendimiento suscrito por el Fondo de 1992 y el Grupo Internacional de Clubes P&I, en virtud del cual las dos partes impartirían conjuntamente instrucciones a los inspectores y peritos para el control de la limpieza y la asistencia en la evaluación de las reclamaciones de indemnización por daños debidos a la contaminación.

- 1.4 Un representante de la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) visitó el lugar del derrame del 26 al 30 de septiembre de 2003 y además asistió a varias reuniones en Moscú con representantes de las Administraciones Estatales Marítima y Fluvial del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia.

## **2 Operaciones de limpieza**

- 2.1 El propietario del buque contrató a varios contratistas para emprender operaciones de limpieza e impedir nuevas fugas de hidrocarburos del buque, inclusive la transferencia de toda la carga restante a bordo del buque.
- 2.2 Cuando llegó al lugar el representante de la ITOPF quedaba poco petróleo fluido en el río, si bien no había comenzado la limpieza secundaria de hidrocarburos varados a lo largo de las riberas del río y orillas de las islas. El representante de la ITOPF hizo una serie de recomendaciones a las autoridades sobre cómo acometer la limpieza en aquellas zonas que en su opinión merecían nuevas medidas. Se espera que la limpieza de las acumulaciones restantes de hidrocarburos varados concluyan antes de que se congele el río a fines de noviembre.

## **3 Impacto del derrame**

- 3.1 Una ribera del río Volga, que tiene una anchura aproximada de 10 km en el lugar del siniestro, y varias islas fueron contaminadas intermitentemente a lo largo de unos 55 km río abajo de la terminal. El nivel de contaminación decrecía con la distancia de la fuente, ocurriendo la peor contaminación dentro de una distancia de 15 km de la terminal. Hay numerosas islas cartografiadas y sin cartografiar en este tramo del río, que están rodeadas de marismas. La mayor parte de las marismas no fueron contaminadas por hidrocarburos, si bien había ocurrido en algunos lugares una ligera salpicadura de la vegetación. Unas pocas zonas pantanosas quedaron más gravemente impactadas, de manera que un mes después del siniestro quedaban vestigios de hidrocarburos fluidos flotando entre las plantas.
- 3.2 Varias zonas de recreo en las proximidades de Syzran, incluidas playas públicas y privadas, gradas y embarcaderos de clubes de embarcaciones de recreo, fueron contaminadas ya sea como consecuencia directa del derrame o durante las operaciones de limpieza.
- 3.3 Una empresa local de pesca y elaboración de pescado, que tiene derechos comerciales exclusivos de pesca aguas abajo del lugar del siniestro, tal vez haya experimentado cierta interrupción de sus actividades durante el periodo en que estaban presentes en el río los hidrocarburos fluidos. También hay una serie de pescadores de dedicación exclusiva de subsistencia que faenan en la zona afectada, aunque se tiene entendido que no les está permitido vender sus capturas.

## **4 Aplicabilidad de los Convenios**

- 4.1 El *Victoriya* estaba inscrito en el Registro de transporte marítimo ruso para la navegación fluvial y marítima, y parece que el buque comerciaba regularmente en las zonas del Mediterráneo, del Mar Negro y del Báltico. Por consiguiente el *Victoriya* es, en opinión del Director, un 'buque' a los efectos del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.
- 4.2 El siniestro tuvo lugar en el río Volga a unos 1 300 km del Mar Caspio y del Mar de Azov. Se plantea la cuestión de si se aplican los Convenios de 1992 a los daños ocasionados por contaminación en las cuencas interiores, no mareales, de los ríos. El artículo II a) i) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el artículo 3 a) del Convenio del Fondo de 1992 disponen que los Convenios se aplicarán exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial. Conforme a los principios generales del derecho público internacional, el concepto de 'territorio' de un Estado abarca las aguas interiores, incluidos los ríos. Por tal razón, el Director opina que, con tal que se cumplan los demás criterios de aplicabilidad, los Convenios de 1992 se aplican a los daños por contaminación derivados del siniestro del *Victoriya*.

**5 Reclamaciones de indemnización**

El límite de responsabilidad aplicable al *Victoriya* en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 es de 3 millones de DEG (£2,6 millones). Es demasiado pronto para pronosticar si el total de reclamaciones derivadas de este siniestro excederá de esta cuantía. No obstante, el Comité Ejecutivo tal vez desee autorizar al Director a liquidar las reclamaciones resultantes del siniestro en la medida en que no planteen cuestiones de principio que no hubiesen sido examinadas antes por los órganos rectores de los Fondos.

**6 Medidas que han de adoptar los órganos rectores**

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información que se facilita en el presente documento;
  - b) decidir si los Convenios de 1992 se aplican a los daños ocasionados por contaminación de siniestros ocurridos en ríos; y
  - c) decidir si ha de autorizar al Director a liquidar las reclamaciones con respecto al *Victoriya*.
-