



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/APR15/3/3	
Original: INGLÉS	11 de marzo de 2015	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92AES19</b>	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC64</b>	•
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	<b>92WG7/4</b>	

## SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

### VOLGONEFT 139

#### Nota de la Secretaría

<b>Objetivo del documento:</b>	Informar al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 de las novedades respecto a este siniestro.
<b>Resumen del siniestro hasta la fecha:</b>	<p>El 11 de noviembre de 2007, el buque tanque <i>Volgoneft 139</i>, matriculado en la Federación de Rusia, 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 hasta 2 000 toneladas de fueloil. Los hidrocarburos contaminaron alrededor de 250 kilómetros de litoral tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania.</p> <p>El propietario del buque tenía un seguro de protección e indemnización con Ingosstrakh (Federación de Rusia), que no pertenece al International Group of P&amp;I Associations. La cobertura de seguro está limitada a 3 millones DEG (RUB 116,3 millones), cantidad muy inferior al límite mínimo contemplado en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992), de 4,51 millones DEG (RUB 174,8 millones). Hay, por tanto, un "déficit de seguro" de aproximadamente 1,51 millones DEG (RUB 58,5 millones).</p> <p>En junio de 2012 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado señaló que el asegurador tenía una responsabilidad de 3 millones DEG, de conformidad con la legislación rusa, tal como lo publicaba la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.</p> <p>El Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación confirmaron la sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado. No obstante, en un fallo dictado en julio de 2013 el Tribunal Supremo decidió que su Presídium examinara la apelación del Fondo de 1992 con respecto al "déficit de seguro". En una sentencia dictada en octubre de 2013, el Presídium del Tribunal Supremo ordenó que se desestimaran las sentencias del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación en la parte que había dispuesto que el Fondo cubriera el "déficit de seguro" de 1,51 millones DEG, y que el caso se remitiera al Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado para que se volviera a examinar dicho aspecto.</p> <p>En su sesión de abril de 2013 el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a pagar íntegramente a los demandantes particulares de conformidad con el fallo del tribunal de junio de 2012 y a efectuar pagos provisionales a los tres demandantes estatales, a saber, el organismo federal, el Gobierno regional y el Gobierno local, con deducciones prorrateadas para cubrir el "déficit de seguro".</p>

	El Fondo de 1992 ha pagado íntegramente a todos los demandantes particulares, por un total de RUB 76,2 millones. Asimismo, el Fondo de 1992 se ha puesto en contacto con los tres demandantes estatales para concertar un pago provisional de sus pérdidas. Los tres demandantes estatales no han respondido a la oferta de pago del Fondo de 1992.
<b>Novedades:</b>	En una sentencia dictada en noviembre de 2014, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que el "déficit de seguro" se debería adjudicar a todos los demandantes por igual.  Si bien el propietario del buque ha recurrido la sentencia, el Tribunal de Apelación aun no ha examinado la apelación.
<b>Medida que se ha de adoptar:</b>	<u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u>  Tomar nota de la información.

## 1 Resumen del siniestro

Buque	<i>Volgoneft 139</i>
Fecha del siniestro	11/11/2007
Lugar del siniestro	Estrecho de Kerch, entre el mar de Azov y el mar Negro, Federación de Rusia y Ucrania
Causa del siniestro	El buque se partió en dos secciones
Cantidad de hidrocarburos derramados	Hasta 2 000 toneladas de fueloil
Zona afectada	Península de Taman, punta de Tuzla y punta de Chushka, Federación de Rusia y Ucrania
Estado de abanderamiento del buque	Federación de Rusia
Arqueo bruto	3 463
Asegurador P&I	Ingosstrakh
Cobertura P&I	3 millones DEG o RUB 116,3 millones (£1,2 millones) <sup>&lt;1&gt;</sup>
Límite del CRC	4,51 millones DEG o RUB 174,8 millones (£1,8 millones)
"Déficit de seguro"	1,51 millones DEG o RUB 58,5 millones (£0,6 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7 868,3 millones (£80,2 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No aplicable
Monto adjudicado o acordado	RUB 453,7 millones (£4,6 millones)
Monto pagado	RUB 76,2 millones (£0,8 millones) <sup>&lt;2&gt;</sup>

## 2 Antecedentes

Los antecedentes de este siniestro se resumen arriba y se facilitan con más detalle en el anexo.

## 3 Procedimientos de limitación

- 3.1 El *Volgoneft 139* era propiedad de JSC Volgotanker, firma a la cual el Tribunal de Comercio de Moscú declaró en quiebra en marzo de 2008. El *Volgoneft 139* estaba asegurado por Ingosstrakh (Federación de Rusia) por 3 millones DEG, es decir, el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. Dado que, después de noviembre de 2003, el límite

<sup><1></sup> La conversión de moneda se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio vigente al 23 de febrero de 2015, 1 RUB = £0,01019.

<sup><2></sup> El monto real pagado por el Fondo de 1992 es £1 527 250, es decir la cantidad en libras esterlinas que el Fondo debió pagar cuando tuvo que comprar RUB 76 247 634 para pagar a los demandantes en 2013.

mínimo en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, existe un "déficit de seguro" de unos 1,51 millones DEG.

- 3.2 En febrero de 2008 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó un fallo en el que declaraba que se había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía por un valor de 3 millones DEG (RUB 116,3 millones).
- 3.3 Todos los demandantes en los procedimientos de limitación han incluido al Fondo de 1992 como demandado. Por tanto, el Fondo de 1992 ha participado como demandado en los procedimientos de limitación desde el principio. En dichos procedimientos, las sentencias y las reclamaciones de indemnización se tratan en las secciones 4 y 5 bajo "procedimientos civiles" y "reclamaciones de indemnización", respectivamente.

#### **4 Procedimientos civiles**

- 4.1 De las tres cuestiones jurídicas relacionadas con este siniestro, ya se han resuelto la del "Metodika" y la de la fuerza mayor, y solo queda pendiente de resolución la del "déficit de seguro" (véanse las secciones 6.1 y 6.2 del anexo).

*Sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado - junio de 2012*

- 4.2 En junio de 2012 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó sentencia sobre la cuantía, en virtud de la cual se adjudicaban montos por un total de RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el tribunal adjudicó a algunos demandantes el pago de costas y tasas judiciales por un total de RUB 318 969, que deberán pagar Ingosstrakh, el propietario del buque y el Fondo de 1992 a partes iguales.
- 4.3 El tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh deberían pagar las cantidades otorgadas hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debería pagar todas las cuantías por encima de 3 millones DEG. Debido a que el límite del CRC de 1992 aplicable en el momento del siniestro era de 4,51 millones DEG, sigue existiendo un "déficit de seguro" de unos 1,51 millones DEG. En su sentencia, el tribunal decidió que el límite del propietario del buque debería ser de 3 millones DEG, ya que ese era el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publicaba en la Gaceta Oficial rusa.
- 4.4 El Fondo de 1992 recurrió la sentencia del Tribunal de Arbitraje, pero el Tribunal de Apelación la confirmó en septiembre de 2012 y el Tribunal de Casación en enero de 2013. El Fondo de 1992 solicitó permiso para apelar ante el Tribunal Supremo.

*Fallo del Tribunal Supremo de julio de 2013*

- 4.5 En un fallo dictado en julio de 2013 el Tribunal Supremo decidió que su Presídium debería examinar la apelación del Fondo de 1992 en relación con el "déficit de seguro". En sus consideraciones, el Tribunal Supremo señaló que era improcedente que el Fondo de 1992 debiera pagar el "déficit de seguro" porque las enmiendas al CRC de 1992 no se habían publicado en la Federación de Rusia antes de la fecha del siniestro ni se habían señalado a la atención del propietario y del asegurador.

*Fallo del Presídium del Tribunal Supremo - octubre de 2013*

- 4.6 En una sentencia dictada en octubre de 2013 el Presídium del Tribunal Supremo ordenó que se desestimaran las sentencias del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación en la parte que había dispuesto que el Fondo de 1992 cubriera el "déficit de seguro" de 1,51 millones DEG, y ordenó que el caso se remitiera al Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado para que se volviera a examinar dicho aspecto.

*Sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado de noviembre de 2014*

- 4.7 En una sentencia dictada en noviembre de 2014, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió lo siguiente:
- que la publicación en un momento inoportuno en el territorio de la Federación de Rusia de las enmiendas a los límites de responsabilidad del CRC de 1992 que habían aumentado el límite de responsabilidad mínimo aplicable al propietario del buque desde 3 millones DEG hasta 4,51 millones DEG y la revelación también en un momento inoportuno de estas enmiendas a los participantes profesionales del mercado no deberían servir de base para imponer una carga financiera adicional al Fondo de 1992.
  - El Tribunal consideró que la diferencia entre el fondo de limitación depositado en el Tribunal por el asegurador del propietario del buque, de 3 millones DEG, y la cuantía del límite de responsabilidad del propietario del buque que resultaría aplicable en virtud del CRC de 1992, de 4,51 millones DEG, se debería adjudicar a todos los demandantes.
  - Por tanto, el Tribunal decidió deducir el "déficit de seguro", por un monto de 1,51 millones DEG prorrateados, de la cuantía anteriormente adjudicada a todos los demandantes.
- 4.8 El propietario del buque ha recurrido la sentencia, sosteniendo principalmente que Volgotanker se había declarado en quiebra y que el Fondo de 1992 debería cubrir el "déficit de seguro" en virtud del artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992, que estipula lo siguiente:

"el Fondo indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si, de Conformidad con lo establecido en el Convenio porque

b) el propietario responsable de los daños con arreglo al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, sea financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera provista ... no cubra las reclamaciones de indemnización de los daños, o sea insuficiente para satisfacerlas ..."

- 4.9 La apelación de propietario del buque aun no ha sido examinada por el Tribunal de Apelación.

## **5 Reclamaciones de indemnización**

- 5.1 En su sesión de abril de 2013, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a pagar íntegramente a los demandantes particulares de conformidad con el fallo de 2012 del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado y a efectuar pagos provisionales a los tres demandantes estatales con deducciones prorrateadas para cubrir el "déficit de seguro". De acuerdo con dicha decisión, el Fondo de 1992 pagó íntegramente a todos los demandantes particulares y solo quedan por pagar los tres organismos estatales.
- 5.2 La cantidad total adjudicada contra el propietario del buque/Ingostrakh y el Fondo de 1992 en la sentencia de junio de 2012, incluidas las costas, junto con la cantidad pagada extrajudicialmente por la reclamación del propietario del buque, fue de RUB 512,3 millones (£5,2 millones). Tras la sentencia de noviembre de 2014, dicha cantidad se redujo a RUB 453,7 millones (£4,6 millones).
- 5.3 El cuadro siguiente indica los montos adjudicados contra el Fondo de 1992 por el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado en junio de 2012 y en noviembre de 2014, y las cantidades pagadas por el Fondo de 1992.

Demandante	Monto adjudicado por la sentencia contra el Fondo de 1992 (costas incluidas)	Pagado por el Fondo de 1992 (teniendo en cuenta la sentencia de 2012, autorizado por el Comité Ejecutivo)	Monto adjudicado por la sentencia de noviembre de 2014 contra el Fondo de 1992 <sup>&lt;3&gt;</sup> (costas incluidas)	Monto que el Fondo de 1992 puede recuperar de los demandantes (tras la sentencia de noviembre de 2014)
Organismo federal	595 413		501 769	
Gobierno regional	289 495 125		244 335 229	
Gobierno local	29 420 686		24 884 797	
Contratista	54 736 656	54 736 656	47 953 307	6 783 349
Fletador	2 605 629	2 605 629	2 295 432	310 197
Propietario del buque	8 755 555	8 755 555	8 755 555	0
Operador turístico (privado)	6 256 693	6 256 693	5 115 405	1 141 288
Puerto de Kerch (Ucrania)	3 893 101	3 893 101	3 389 764	503 337
<b>TOTAL</b>	<b>RUB 395 758 858</b> (£4 millones)	<b>RUB 76 247 634</b> (£777 000) <sup>&lt;4&gt;</sup>	<b>RUB 337 231 258</b> (£3,4 millones)	<b>RUB 8 738 171</b> (£89 000)

5.4 Si los términos de la sentencia de noviembre de 2014 se mantuvieran invariables, el Fondo de 1992 tendría el derecho de recuperar de los demandantes particulares un total de RUB 8,7 millones (£89 000).

## 6 Consideraciones del Director

6.1 De conformidad con la decisión de abril de 2013 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992, éste ha comenzado a efectuar pagos y ha pagado íntegramente a los demandantes particulares.

6.2 El Fondo de 1992 también ha hecho una oferta a los tres organismos estatales, de pagar las cantidades que se les debe tras haber descontado el "déficit de seguro". Sin embargo, dichos demandantes no han contestado a la oferta del Fondo 1992, y al parecer están esperando una sentencia definitiva en relación con el "déficit de seguro" antes de aceptar pagos provisionales de sus reclamaciones.

6.3 El Fondo de 1992 aplicó una solución provisional al problema del "déficit de seguro", es decir descontar el "déficit de seguro" de los montos adeudados a los demandantes estatales. Sin embargo, en su sentencia de noviembre de 2014 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que el "déficit de seguro" debería adjudicarse de manera equitativa a todos los demandantes.

6.4 Si los términos de la sentencia de noviembre de 2014 se confirman en una sentencia definitiva, el Fondo de 1992 tendría que decidir si recuperaría montos pagados en exceso de los distintos demandantes (véase el cuadro del párrafo 5.3). Además, en algún momento el Fondo de 1992 tendrá que pagar los montos correspondientes a las tres reclamaciones estatales.

6.5 El propietario del buque ha recurrido la sentencia. Actualmente, el Fondo de 1992 está a la espera de novedades del Tribunal de Apelación.

## 7 Medida que se ha de adoptar

### Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que:

- a) tome nota de la información facilitada en el presente documento; y
- b) imparta al Director las instrucciones oportunas para tramitar este siniestro.

\* \* \*

<sup><3></sup> Montos adjudicados anteriormente, con una reducción prorrateada del "déficit de seguro".

<sup><4></sup> El monto real pagado por el Fondo de 1992 es £1 527 250, es decir la cantidad en libras esterlinas que el Fondo debió pagar cuando tuvo que comprar RUB 76 247 634 para pagar a los demandantes en 2013.

## ANEXO

### VOLGONEFT 139 – ANTECEDENTES

#### 1 Siniestro

- 1.1 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 buque tanque estaba fondeado cuando quedó atrapado en una tempestad con mar gruesa. Después de que la nave se partiera en dos, la parte de popa permaneció a flote y, utilizando la propia maquinaria de la nave siniestrada, el capitán logró vararla en un banco de arena cercano. La tripulación fue entonces rescatada y llevada al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia). La parte de proa permaneció a flote fondeada durante un tiempo, y luego se hundió.
- 1.2 El buque tanque tenía una carga de 4 077 toneladas de fueloil pesado. Se entiende que se derramaron entre 1 200 y 2 000 toneladas de fueloil. Tras la retirada de 913 toneladas de fueloil pesado, la parte de popa fue remolcada a Kavkaz, donde finalmente se vendió. Un mes después del siniestro, la parte de proa se sacó a flote provisionalmente 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 del naufragio se sacó de nuevo a flote y se remolcó al puerto de Kavkaz, donde fue desmantelada para chatarra.
- 1.3 Se informó que otras tres naves cargadas con azufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* y *Kovel*) se habían hundido también en la misma zona en las dos horas siguientes al siniestro.

#### 2 Impacto

Se calcula que alrededor de 250 kilómetros de litoral se vieron afectados por los hidrocarburos, tanto en la Federación de Rusia como en Ucrania. Según las informaciones, un número muy elevado de aves, más de 30 000, sufrió daños por contaminación.

#### 3 Operaciones de lucha contra el derrame

- 3.1 A fin de coordinar las operaciones de lucha contra el derrame entre la Federación de Rusia y Ucrania se constituyó un centro común de crisis. Se informó que, tras las operaciones en el mar, se recuperaron unas 200 toneladas de fueloil pesado.
- 3.2 En la Federación de Rusia, partes considerables del litoral de la península de Taman y las restingas de Tuzla y Chushka resultaron afectadas por los hidrocarburos. Militares rusos y fuerzas civiles de emergencia llevaron a cabo las operaciones de limpieza del litoral, y se retiraron unas 70 000 toneladas de residuos oleosos, arena y algas marinas para su destrucción.
- 3.3 En Ucrania, se recogieron 6 500 toneladas de residuos oleosos, principalmente de la isla de Tuzla, y se transportaron al puerto de Kerch antes de su eliminación.
- 3.4 En noviembre y diciembre de 2007, la Secretaría se puso en contacto con la Embajada de la Federación de Rusia en Londres y con el Ministerio de Transportes en Moscú para ofrecer la ayuda del Fondo de 1992 a las autoridades rusas a fin de afrontar el siniestro. Se llevaron a cabo varias reuniones en las oficinas de la Secretaría del Fondo de 1992, en las cuales se explicó en detalle el régimen de indemnización. El Fondo de 1992 ofreció enviar expertos a la Federación de Rusia para seguir de cerca la situación y asesorar a las autoridades rusas. Sin embargo, no se recibió ninguna respuesta oficial por parte de estas y, sin las cartas de invitación y visados necesarios, ni los representantes del Fondo de 1992 ni sus expertos pudieron visitar la zona afectada para seguir de cerca las operaciones de limpieza.

#### **4 Aplicabilidad de los Convenios**

- 4.1 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 no era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ni en el del Fondo de 1992, en el momento del siniestro. Aunque el 28 de noviembre de 2007 Ucrania había depositado un instrumento de ratificación del CRC de 1992 ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), este no entró en vigor hasta el 28 noviembre de 2008.
- 4.2 El *Volgoneft 139* era propiedad de JSC Volgotanker. En marzo de 2008, el Tribunal de Comercio de Moscú declaró en quiebra a JSC Volgotanker.
- 4.3 El *Volgoneft 139* estaba asegurado por Ingosstrakh (Federación de Rusia) por 3 millones DEG, es decir, el límite mínimo de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 antes de noviembre de 2003. Sin embargo, después de noviembre de 2003, el límite mínimo en virtud del CRC de 1992 es de 4,51 millones DEG, por lo que hay un "déficit de seguro" de unos 1,51 millones DEG.
- 4.4 El *Volgoneft 139* no estaba asegurado por ningún P&I Club perteneciente al International Group of P&I Associations y, por lo tanto, no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque pequeños (STOPIA) 2006.

#### **5 Reclamaciones de indemnización**

- 5.1 En 2009 se celebraron varias reuniones en Londres y en Moscú entre las autoridades rusas, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 para facilitar el intercambio de información y seguir el curso de las reclamaciones. En febrero de 2010 la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y el Servicio de Tráfico Marítimo de Kavkaz, 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, los capitanes de los puertos de Kavkaz y Temryuk y un demandante del sector del turismo.
- 5.2 La Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron Krasnodar en febrero de 2011 para reunirse con demandantes con objeto de intentar resolver los asuntos pendientes en las reclamaciones. Se celebraron reuniones con las autoridades regionales y municipales, cuyas reclamaciones, relativas a las medidas de limpieza y prevención, constituyen la mayor parte de la cuantía reclamada. El principal punto de desacuerdo con estos demandantes era la cantidad de desechos recogidos, que, en opinión del Fondo, no era técnicamente razonable. También se celebró una reunión con un representante del puerto de Kerch, a fin de discutir la reclamación presentada por el puerto en concepto de las operaciones de limpieza y medidas preventivas. Durante la visita, también se organizaron reuniones con representantes de algunos demandantes particulares de los sectores de la pesca y el turismo.
- 5.3 A finales de febrero de 2011 se celebró una reunión en Londres entre el Fondo de 1992, su abogado y sus expertos y representantes del Ministerio de Transportes ruso. El Fondo y sus expertos realizaron otra visita a Moscú en marzo de 2011 para reunirse con representantes del Gobierno ruso y el asegurador.
- 5.4 En su sesión de abril de 2013, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió autorizar al Director a pagar íntegramente a los demandantes particulares de conformidad con el fallo del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado y a efectuar pagos provisionales a los tres demandantes estatales con deducciones prorrateadas para cubrir el "déficit de seguro". De acuerdo con dicha decisión, el Fondo de 1992 pagó íntegramente a todos los demandantes particulares y solo quedan por pagar los tres organismos estatales. A octubre de 2014, el Fondo de 1992 está a la espera de la respuesta de tres organismos estatales para poder abonarles las sumas adeudadas menos las sumas deducidas para cubrir el "déficit de seguro".

5.5 En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2014.

<b>Demandante</b>	<b>Monto adjudicado por el tribunal o acordado (incluidos costes) (RUB)</b>	<b>A pagar por Ingosstrakh (RUB)</b>	<b>A pagar por el Fondo de 1992 (RUB)</b>	<b>Pagado por el Fondo de 1992 (RUB)</b>	<b>A pagar por el Fondo de 1992 (RUB)</b>	<b>"Déficit de seguro" (RUB)</b>
Organismo federal	781 461	186 048	595 413	0	484 211	111 202
Gobierno regional	379 216 773	89 721 648	289 495 125	0	236 451 561	53 043 564
Gobierno local	38 474 867	9 054 181	29 420 686	0	24 047 852	5 372 834
Contratista	68 280 170	13 543 513	54 736 656	54 736 656	0	0
Fletador	3 258 211	652 582	2 605 629	2 605 629	0	0
Propietario del buque (acuerdo extrajudicial)	8 755 555	0	8 755 555	8 755 555	0	0
Operador turístico (privado)	8 524 153	2 267 460	6 256 693	6 256 693	0	0
Puerto de Kerch (Ucrania)	4 959 886	1 066 685	3 893 101	3 893 101	0	0
<b>Total</b>	<b>512 251 076</b>	<b>116 492 117</b>	<b>395 758 858</b>	<b>76 247 634</b>	<b>260 983 624</b>	<b>58 527 600</b>

## **6 Procedimientos civiles**

### **6.1 Reclamación de "Metodika"**

6.1.1 En una reunión celebrada en mayo de 2008 las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 de que el Rosprirodnadzor, un organismo federal para la protección del medio ambiente, había presentado una reclamación por daños al medio ambiente por la suma de RUB 6 048,6 millones. Esta reclamación se basaba 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 no era admisible, pero que el Fondo de 1992 estaba dispuesto a examinar las actividades emprendidas por Rosprirodnadzor para combatir la contaminación por hidrocarburos y restaurar el medio ambiente, con el fin de determinar si tenía derecho a indemnización, y en qué medida, conforme a los Convenios. El Fondo de 1992 ha evaluado los gastos contraídos por Rosprirodnadzor en RUB 688 487.

6.1.2 En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la 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 por concepto de medidas razonables de restauración, así como a los gastos por concepto de 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 cubrían toda medida preventiva y de restauración que en efecto se llevó a cabo.

6.1.3 Rosprirodnadzor no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

### **6.2 Fuerza mayor**

6.2.1 Ingosstrakh, el asegurador del propietario del buque, presentó un alegato de defensa ante el tribunal argumentando que el siniestro fue enteramente causado por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible (fuerza mayor) 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 asegurador 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).

- 6.2.2 El Fondo de 1992 nombró a un equipo de expertos para examinar las condiciones meteorológicas en la zona y las circunstancias en el momento del siniestro a fin de determinar la validez de la defensa del propietario del buque. En junio de 2008, los expertos visitaron la zona en la que tuvo lugar el siniestro e inspeccionaron la parte de popa de los restos de naufragio en el puerto de Kavkaz.
- 6.2.3 En resumen, las conclusiones de los expertos son las siguientes:
- la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional puesto que hay antecedentes de tempestades similares y comparables experimentadas en la región en cuatro ocasiones en los últimos veinte años;
  - 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 hubo suficientes oportunidades para evitar exponer la nave a la tempestad como lo hizo; y
  - 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 de la nave.
- 6.2.4 Para comprender plenamente las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Kerch, en Ucrania, en noviembre de 2009, y el STM de Kavkaz, en la Federación de Rusia, en febrero de 2010.
- 6.2.5 Sobre la base de la información adicional disponible durante las visitas, los expertos del Fondo de 1992 confirmaron sus conclusiones preliminares de que la tempestad del 11 de noviembre de 2007 no fue excepcional. Llegaron a la conclusión de que no había sido inevitable que el *Volgoneft 139* quedase atrapado en la tempestad ya que se habían tenido suficientes oportunidades para evitar exponer la nave a la tempestad como lo hizo. Los expertos también confirmaron su punto de vista inicial de que el *Volgoneft 139* no tenía que haber estado en la zona en el momento del siniestro, dado que las condiciones asociadas a la tempestad eran excesivas para los criterios del proyecto de la nave.
- 6.2.6 No obstante, aunque inicialmente los expertos del Fondo de 1992 pensaron que el fondeadero del estrecho de Kerch se consideraba un puerto comercial, a raíz de sus visitas de noviembre de 2009 y de febrero de 2010 se dieron cuenta de que este no operaba como 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 para cerrar el fondeadero en caso de alerta por tempestad ni a ordenar a los buques que desalojasen el fondeadero. Por lo tanto, los expertos concluyeron que la responsabilidad de tomar acción alguna para evitar el siniestro recaía sobre el capitán y el propietario del buque.
- 6.2.7 En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que el propietario del buque y su asegurador no habían proporcionado pruebas que demostraran que el derrame de hidrocarburos fue resultado de un caso fortuito, excepcional e inevitable. El tribunal concluyó que el capitán, estando al tanto de todas las advertencias sobre la tempestad, no había tomado todas las medidas necesarias para evitar el siniestro y, por tanto, el siniestro no había sido inevitable para la nave. Asimismo, el tribunal decidió que la tempestad no era de carácter excepcional ya que existía información sobre tempestades similares en la zona. En su sentencia, el tribunal decidió que el derrame no fue resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional o inevitable y que, por lo tanto, el propietario del buque y su asegurador eran responsables por los daños debidos a la contaminación causados por el derrame.
- 6.2.8 Ingosstrakh no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

### 6.3 Cuantía y fundamentos respecto de la indemnización

- 6.3.1 En una audiencia celebrada en enero de 2011, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado pidió que el Fondo de 1992 presentase un informe justificando su posición sobre la relación entre la cantidad de hidrocarburos derramados y la cantidad de residuos recogidos, que era el principal asunto litigioso en la evaluación de algunas reclamaciones de limpieza.
- 6.3.2 El Fondo de 1992 presentó su informe al tribunal en una audiencia celebrada en marzo de 2011. El informe comparaba la cantidad de residuos oleosos recogidos durante las operaciones de lucha contra la contaminación y la cantidad de residuos oleosos recogidos en otros siniestros. El informe concluyó que, en el siniestro del *Volgoneft 139*, la cantidad de residuos oleosos recogidos fue unas 40 veces la cantidad de hidrocarburos derramados, mientras que, en otros derrames, esta proporción era de entre 2,5 veces y 15 veces. En consecuencia, el coste de esta limpieza adicional, y de la eliminación de los residuos oleosos, no se consideraría razonable y, por lo tanto, no será admisible para indemnización.
- 6.3.3 Se celebraron audiencias en mayo, julio, octubre, noviembre y diciembre de 2011, y en febrero, abril y junio de 2012 en el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado.
- 6.3.4 En la audiencia de febrero de 2012, el tribunal decidió que todos los demandantes tenían derecho a interés legal conforme a la legislación rusa y ordenó a los demandantes presentar sus cálculos de interés.
- 6.3.5 En junio de 2012 el tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, en la cual concedía a los demandantes RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el tribunal ordenó a Ingosstrakh, al propietario del buque y al Fondo de 1992 que pagaran a partes iguales las tasas judiciales a algunos demandantes por un total de RUB 164 445.
- 6.3.6 El cuadro a continuación resume las cuantías otorgadas en la sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado frente a la evaluación de las reclamaciones efectuada por el Fondo de 1992.

	Cuantía reclamada (RUB)	Evaluación del Fondo de 1992 (RUB)	Sentencia del Tribunal (RUB)	
			Capital	Intereses jurídicos
Contratista de limpieza	63 926 933	50 766 549	50 766 549	17 413 621
Gobierno regional	434 687 072	241 045 047	337 866 060	41 350 713
Gobierno local	42 960 768	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454	3 770 772	1 089 164
Fletador	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Operador turístico (privado)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Propietario del buque	27 706 290	8 755 555	0	0
Organismo federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
<b>Total</b>	<b>597 228 323</b>	<b>338 781 121</b>	<b>437 883 700</b>	<b>65 293 702</b>
			<b>503 177 402</b>	

### 6.4 El "déficit de seguro"

- 6.4.1 En febrero de 2008 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó un fallo en el que declaraba que se había constituido el fondo de limitación mediante una carta de garantía por un valor de 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). En abril de 2008 el Fondo de 1992 recurrió el fallo argumentando que en el momento del siniestro el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 era de 4,51 millones DEG (RUB 174,8 millones) y

que, por tanto, se debía enmendar el fallo del tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG. El Tribunal de Apelación, el Tribunal de Casación y el Tribunal Supremo confirmaron la decisión del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado al considerar que los tribunales rusos debían aplicar los límites publicados en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.

6.4.2 En junio de 2012 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó sentencia sobre la cuantía, en virtud de la cual se adjudicaban montos por un total de RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el tribunal adjudicó a algunos demandantes el pago de costas y gastos judiciales por un total de RUB 318 969, que deberán pagar Ingosstrakh, el propietario del buque y el Fondo de 1992 a partes iguales.

6.4.3 El tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh debían pagar las cantidades otorgadas hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debía pagar toda cuantía superior a 3 millones DEG. En su sentencia, el tribunal decidió que el límite del propietario del buque debería ser de 3 millones DEG, ya que ese era el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publicaba en la Gaceta Oficial rusa.

6.4.4 El Fondo de 1992 apeló frente a la sentencia del Tribunal de Arbitraje, pero el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia en septiembre de 2012 y el Tribunal de Casación en enero de 2013. El Fondo de 1992 solicitó permiso para apelar ante el Tribunal Supremo.

6.4.5 En un fallo dictado en julio de 2013 el Tribunal Supremo decidió que su Presídium debía examinar la apelación del Fondo de 1992 en relación con el "déficit de seguro". El tribunal manifestó que:

- al momento de dictar la sentencia los tribunales inferiores no habían tomado en cuenta las enmiendas a los límites de responsabilidad en virtud de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 que habían sido introducidas mediante una resolución adoptada en octubre de 2000 por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), que habían entrado en vigor en noviembre de 2003.
- los tribunales inferiores no habían tenido en cuenta que de acuerdo con la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969, un tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga. La Convención además dispone que un tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes. En el curso del examen del presente caso se planteó la cuestión de si las enmiendas a los límites de responsabilidad se habían publicado en la Federación de Rusia cuando se constituyó el fondo de limitación en 2007. Con arreglo a la práctica internacional aplicada en casos similares, una compañía (a diferencia de una persona física) no puede justificar la aplicación de medidas que violen normas de derecho argumentando que tales normas no se habían publicado oficialmente en el Estado.
- los tribunales inferiores no habían considerado la cuestión de si el propietario del buque estaba enterado o debería haber estado enterado del aumento de los límites de responsabilidad. Además, deberían haberse preguntado si la compañía aseguradora, como participante profesional en el mercado del seguro internacional de responsabilidad en la esfera del transporte de hidrocarburos, debía haber tenido conocimiento de las resoluciones de la OMI en que se estipulaba el aumento de los límites de responsabilidad de los propietarios de buques.
- el planteamiento adoptado por los tribunales inferiores, según el cual el Fondo de 1992 debería pagar el monto del seguro insuficiente dado que las enmiendas a los límites de responsabilidad no se habían publicado en la Federación de Rusia antes de la fecha del siniestro ni se habían señalado a la atención de los participantes profesionales del mercado, era incorrecto, teniendo en cuenta el hecho de que el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 contienen una regla según la cual las enmiendas a ambos Convenios se introdujeron con arreglo a decisiones de la OMI.
- el planteamiento adoptado por los tribunales inferiores violó los derechos y los intereses legítimos no solo del Fondo de 1992 sino también de sus contribuyentes en los Estados Miembros.

- un límite de responsabilidad inferior impone una carga económica adicional injustificable al Fondo de 1992 y a sus contribuyentes habida cuenta de la diferencia que existe entre 4,51 millones DEG y 3 millones DEG.
- 6.4.6 En una sentencia dictada en octubre de 2013, el Presídium del Tribunal Supremo ordenó que se desestimaran las sentencias del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación en la parte que había dispuesto que el Fondo cubriera el "déficit de seguro" de 1,51 millones DEG, y ordenó también que el caso se remitiera al Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado para que se volviera a examinar dicho aspecto. Las razones de esta decisión se recogen en la sentencia dictada por el Presídium del Tribunal Supremo, publicada en marzo de 2014.
- 6.4.7 El Tribunal de Arbitraje invitó a todas las partes a que presentaran por escrito sus posiciones sobre la cuestión del "déficit de seguro".
- 6.4.8 Ingosstrakh ha argumentado en su alegato que:
- con el incremento en el año 2000 de los límites del CRC de 1992, que entraron en vigor en 2003, la Federación de Rusia se vio obligada a llevar a cabo los procedimientos necesarios para modificar la legislación nacional para que cumpliera con los nuevos límites de responsabilidad. Sin embargo, las enmiendas a los límites del CRC no se publicaron de forma oportuna en la Federación de Rusia.
  - tal como establece el artículo 15 de la Constitución rusa y el artículo 5 de la Ley sobre tratados internacionales de la Federación de Rusia, los tratados internacionales deben publicarse oficialmente para entrar en vigor en dicho país; las disposiciones de los tratados internacionales que no se hayan publicado no tienen fuerza de ley en la Federación de Rusia.
  - en vista de lo anterior, las personas jurídicas y los ciudadanos rusos no tenían obligación de aplicar aquellas enmiendas relativas a los límites del CRC, y los tribunales no tenían los fundamentos jurídicos para dictar sentencias sobre la base de los nuevos límites. La autoridad portuaria del puerto de Astrakhan, sin haber sido informada de los nuevos límites por el Ministerio de Transportes, emitió un certificado en relación con el seguro del *Volgoneft 139* por un valor de 3 millones DEG.
  - no existen fundamentos jurídicos para reconsiderar la cuantía del fondo de limitación de la responsabilidad del propietario del buque (Volgotanker) constituido en el Tribunal de San Petersburgo. En cualquier caso, ni Volgotanker ni Ingosstrakh deben ser responsables del aumento del fondo de limitación, puesto que no sería coherente con las normas de la legislación en vigor en ese momento.
  - la cuantía del fondo de limitación no debe reconsiderarse y todos los demandantes deben recibir su indemnización reducida a prorrata para cubrir los 1,51 millones DEG restantes. Los demandantes tendrán derecho a solicitar, en procedimientos separados, una indemnización por los daños causados por la Federación de Rusia puesto que ni el Ministerio de Transportes ni el Ministerio de Asuntos Exteriores adoptaron medidas a tiempo para publicar las enmiendas al CRC de 1992.
- 6.4.9 Volgotanker ha presentado alegatos que argumentan que el Fondo de 1992 debe asumir la responsabilidad de cubrir el déficit de seguro y satisfacer todas las reclamaciones de acuerdo con la sentencia de 26 de junio de 2012. Volgotanker arguye que el Fondo de 1992 debe cubrir el déficit de seguro puesto que no era posible que todos los demandantes obtuvieran plena indemnización en virtud del CRC de 1992, a pesar de que se han adoptado todas las medidas necesarias.
- 6.4.10 El Fondo de 1992 ha mantenido principalmente en sus alegatos que:
- de acuerdo con los límites en vigor internacionalmente (la Federación de Rusia incluida), en el momento en que se produjo el siniestro el límite de responsabilidad del propietario del buque era de 4,51 millones DEG y no 3 millones DEG.
  - a consecuencia de ello, el propietario del buque (Volgotanker) debería haber tenido un seguro válido en vigor para cubrir su responsabilidad de 4,51 millones DEG en virtud del CRC de 1992.

La cuantía del certificado de seguro es de solo 3 millones DEG, pero ello no le exime de su responsabilidad por el déficit de seguro de 1,5 millones DEG.

- en todo caso, el Fondo de 1992 solo puede comenzar a efectuar pagos a partir de los 4,51 millones DEG, tal y como se establece en los Convenios.

6.4.11 Por otra parte, el Fondo también ha incluido en sus alegatos los siguientes argumentos del Tribunal Supremo y del Presídium del Tribunal Supremo:

- de acuerdo con el artículo 24 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, un tratado entrará en vigor de la manera y en la fecha que en él se disponga. Además, el artículo 39 de esta Convención dispone que un tratado será enmendado por acuerdo entre las partes de la manera que se acuerde en el texto del tratado principal o bien directamente en el acuerdo por el que se introduzcan enmiendas al texto del tratado principal.
- los artículos 14 y 15 del CRC de 1992 establecen que es competencia de la Organización Marítima Internacional convocar una conferencia para introducir enmiendas al mismo. Se introdujeron enmiendas a los límites de responsabilidad mediante la resolución LEG.1(82), con fecha de 18 de octubre de 2000, y con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003.
- hacer que el Fondo de 1992 sea responsable de pagar una indemnización a partir de los 3 millones DEG violaría los derechos e intereses legítimos no solo del Fondo de 1992 sino también de los contribuyentes en los Estados Miembros, que financian dicho Fondo.
- la publicación tardía en la Federación de Rusia de las enmiendas a los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio del Fondo de 1992, por las que se incrementa el alcance del límite de responsabilidad por daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 3 millones DEG a 4,51 millones DEG, no puede servir de base para imponer una carga financiera infundada al Fondo de 1992.
- el hecho de establecer, en este caso, un límite de responsabilidad inferior del fondo de limitación del CRC de 1992, teniendo en consideración que desde el 1 de noviembre de 2003 entraron en vigor límites de responsabilidad superiores para los propietarios de buques de todos los Estados Contratantes del CRC de 1992, impone una carga financiera adicional infundada al Fondo de 1992 por lo que se refiere a la diferencia entre 4,51 millones DEG y 3 millones DEG y, por consiguiente, a los contribuyentes al Fondo de 1992.
- la práctica internacional ha establecido que una empresa (a diferencia de una persona física) no puede justificar la ejecución de una acción que infringe las normas de la legislación haciendo referencia al hecho de que esas normas no se han publicado oficialmente en el Estado. El propietario del buque, y especialmente la compañía aseguradora, como participante profesional del mercado de seguros internacionales de responsabilidad en relación con el transporte de hidrocarburos, debe estar al tanto de las resoluciones de la OMI, en las que se incrementan los límites de responsabilidad de los propietarios de los buques.

6.4.12 En una sentencia dictada en noviembre de 2014, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado consideró que la publicación en un momento inoportuno en el territorio de la Federación de Rusia de las enmiendas a los límites de responsabilidad del CRC de 1992 que habían aumentado el límite de responsabilidad mínimo aplicable al propietario del buque desde 3 millones DEG hasta 4,51 millones DEG y la revelación también en un momento inoportuno de estas enmiendas a los participantes profesionales del mercado no deberían servir de base para imponer una carga financiera adicional al Fondo de 1992. El Tribunal consideró asimismo que la diferencia entre el fondo de limitación depositado en el Tribunal por el asegurador del propietario del buque, de 3 millones DEG, y la cuantía del límite de responsabilidad del propietario del buque que resultaría aplicable en virtud del CRC de 1992, de 4,51 millones DEG, se debería adjudicar a todos los demandantes. Por tanto, el Tribunal decidió deducir el "déficit de seguro", por un monto de 1,51 millones DEG, de la cuantía anteriormente adjudicada a todos los demandantes.