



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/OCT12/3/8	
Original: INGLÉS	5 de septiembre de 2012	
Asamblea del Fondo de 1992	92A17	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC56	•
Asamblea del Fondo Complementario	SA8	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC29	

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FIDAC – FONDO DE 1992

VOLGONEFT 139

Nota de la Secretaría

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 <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 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 buque pertenecía a JSC Volgotanker, que, desde entonces, el Tribunal de Comercio de Moscú (Tribunal de Arbitraje) ha declarado en quiebra. El propietario del buque tenía un seguro de protección e indemnización con Ingosstrakh (Federación de Rusia), que no pertenece al International Group of P&I Clubs. La cobertura de seguro está limitada a 3 millones DEG (RUB 116,3 millones) cantidad muy inferior al límite mínimo contemplado en virtud del 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>Se han evaluado todas las reclamaciones con documentación justificativa y el total de pérdidas establecidas asciende a RUB 338,78 millones (£6,7 millones)^{<1>}.</p>
Novedades:	<p>En julio de 2012 el Tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, concediendo a los demandantes RUB 503,2 millones (£9,9 millones), incluido el interés jurídico.</p> <p>En la sentencia se declaró que las aseguradoras tenían una responsabilidad de 3 millones DEG, de conformidad con la legislación rusa, tal como se publicó en la Gaceta Oficial en el momento del siniestro.</p> <p>El Fondo de 1992 y una autoridad local han apelado contra la sentencia.</p>
Medida que se ha de adoptar:	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

<1>

La conversión de moneda se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 1 de agosto de 2012 (£1 = RUB 50,4401). No obstante, el tipo de cambio que se usó en el anexo es el correspondiente al 31 de octubre de 2011 (es decir, £1 = RUB 47,9391).

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 (Ucrania y Federación de Rusia)
Causa del siniestro	El buque se partió en dos secciones
Cantidad de hidrocarburos derramados	2 000 toneladas de fueloil
Zona afectada	Península de Taman, punta de Tuzla y punta de Chushka (Ucrania y Federación de Rusia)
Estado de abanderamiento del buque	Federación de Rusia
Arqueo bruto (AB)	3 463 AB
Aseguradora P&I	Ingosstrakh
Cobertura P&I	3 millones DEG o RUB 116,3 millones (£2,5 millones)
Límite CRC	4,51 millones DEG o RUB 174,4 millones (£3,7 millones)
Déficit de seguro	1,5 millones DEG o RUB 58,1 millones (£1,2 millones)
Límite CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7 868,3 millones (£169 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Reclamaciones recibidas	RUB 597,2 (£11,8 millones)
Reclamaciones evaluadas	RUB 338,78 millones recibidos (£6,7 millones)
Sentencia del Tribunal	RUB 503,2 millones (£9,9 millones), incluido el interés

2 Antecedentes

Los antecedentes relativos a este siniestro se resumen *supra* y se ofrecen más pormenorizados en el anexo.

3 Cuestiones jurídicas

3.1 Déficit de seguro

En febrero de 2008, en Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado dictó un fallo en el que declaraba que el fondo de limitación había sido constituido mediante una carta de garantía por un valor de 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra la decisión del Tribunal 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 174,4 millones) y que por tanto se debería enmendar la decisión del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). 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 región de Leningrado, considerando que los tribunales rusos debían aplicar los límites tal y como aparecen publicados en la Gaceta Oficial rusa.

3.2 La cuantía y los fundamentos respecto a la indemnización

3.2.1 Las audiencias tuvieron lugar en febrero, abril y junio de 2012 en el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado^{<2>}. En la audiencia de febrero de 2012, el Tribunal decidió que todos los demandantes tenían derecho a interés jurídico conforme a la legislación rusa y ordenó a los demandantes presentar sus cálculos de interés.

3.2.2 En julio de 2012 el Tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, concediendo a los demandantes RUB 503,2 millones (£9,9 millones), incluido el interés jurídico. Además, el Tribunal ordenó a

^{<2>} Se puede encontrar información con respecto a las audiencias de 2008, 2009, 2010 y 2011 en el anexo adjunto a este documento.

Ingostrak, el propietario del buque y el Fondo de 1992 que pagaran a partes iguales las tasas judiciales a algunos demandantes por un total de RUB 164 445 (£3 260).

3.2.3 El Tribunal decidió que el propietario del buque/Ingostrakh debían pagar la cantidad otorgada de hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debería pagar toda cuantía por encima de 3 millones DEG. Debido a que el límite del CRC de 1992 aplicable en el momento del siniestro era de 4,5 millones DEG, sigue existiendo un 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG. En la sentencia, el Tribunal decidió que el límite del propietario del buque debería ser de 3 millones DEG, ya que era el límite de la responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publica en la Gaceta Oficial rusa.

3.2.4 En agosto de 2012, el Fondo de 1992 apeló la sentencia sobre, entre otros, los siguientes puntos:

- La sentencia no explica cómo se calcularon los importes de las indemnizaciones adjudicadas a favor de varios demandantes. Por lo tanto, en la sentencia no queda claro cómo el Tribunal calculó las cuantías adjudicadas ni en qué pruebas se basó.
- En cuanto a la reclamación del puerto de Kerch, la sentencia no tiene en cuenta que Ucrania no era Parte ni en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 ni en los Convenios del Fondo en el momento de los hechos, y que, por lo tanto, conforme a los convenios internacionales solo se deberían cubrir los costes incurridos en las medidas para prevenir daños por contaminación en la Federación de Rusia.
- El límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro era de 4,51 millones DEG (RUB 174,4 millones) y, por lo tanto, se debería enmendar la decisión del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solo 3 millones DEG (RUB 116,3 millones).

3.2.5 Una autoridad local que reclamaba los gastos ocasionados por la limpieza y medidas preventivas también apeló contra la sentencia ya que la cantidad concedida fue inferior a la cantidad reclamada.

3.2.6 Ambos recursos de apelación se celebrarán en septiembre de 2012.

4 Reclamaciones de indemnización y cuantías otorgadas en la sentencia

4.1 El cuadro^{<3>} a continuación resume la situación de las reclamaciones y las cuantías otorgadas en la sentencia a agosto de 2012:

	Cuantías reclamadas (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	
Propietario del buque	27 706 290	8 755 555		
Organismo federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Total	597 228 323 (£11 840 347)	338 781 121 (£6 716 503)	437 883 700	65 293 702
			503 177 402 (£9,9 millones)	

<3>

Existen algunas diferencias entre las cuantías reclamadas y evaluadas del cuadro y las cifras que figuran en el anexo. Esto se debe a cambios en las cuantías reclamadas y evaluadas respecto de algunas reclamaciones desde la sesión de octubre de 2011 del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992.

- 4.2 El Tribunal, además, concedió a algunos demandantes sus gastos judiciales por un total de RUB 164 445 (£3,260) a pagar por Ingostrak, el propietario del buque y el Fondo de 1992 a partes iguales.

5 Consideraciones del Director

- 5.1 El Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado ya ha dictado sentencia respecto de algunas de las cuestiones derivadas de este siniestro, a saber, la cuestión de la *fuerza mayor* y 'Metodika' (véase los apartados 6.1 y 6.2 del anexo del presente documento).
- 5.2 No obstante, queda por resolver el asunto del 'déficit de seguro'. En su sentencia de julio de 2012, el Tribunal decidió que el Fondo de 1992 debía pagar toda cuantía que excediera el límite de 3 millones DEG, por lo que es necesario que se resuelva el 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG antes de que el Fondo pueda comenzar los pagos.
- 5.3 En su sentencia, el Tribunal concedió cantidades a algunos demandantes que fueron superiores a las evaluadas por el Fondo de 1992. No obstante, el Tribunal no dio ninguna razón para adjudicar dichas cantidades ni proporcionó un cálculo detallado. No es posible, por lo tanto, determinar cómo el Tribunal tomó su decisión.
- 5.4 En opinión del Director, es importante garantizar que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas del siniestro del *Volgoneft 139*. A pesar de que los demandantes han cooperado con el Fondo de 1992 y sus expertos, y ya han transcurrido cerca de cinco años desde que ocurrió el siniestro, no se ha efectuado ningún pago a los demandantes.
- 5.5 La sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado ha sido recurrida. No obstante, una vez que se adopte una decisión judicial definitiva, es posible que el Fondo de 1992 tenga que hacer pagos, en una etapa posterior, de acuerdo a una sentencia definitiva. El Director continuará el seguimiento de los procedimientos judiciales ante los tribunales rusos e informará de los resultados al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 en su próxima sesión.

6 Medidas que se han de adoptar

Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

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

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

* * *

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 el buque se partiera en dos, la parte 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. 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 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 parte de popa fue remolcada a Kavkaz, donde finalmente se vendió. Un mes después del siniestro, la parte de proa se sacó a flote temporalmente y se recuperaron 1 200 toneladas de una mezcla de fueloil 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 de que otros tres buques cargados 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 de Ucrania y la Federación de Rusia se vieron afectados por los hidrocarburos. Asimismo, se informó de que 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 de que, tras las operaciones en el mar, se recuperaron unas 200 toneladas de fueloil pesado.
- 3.2 En la Federación de Rusia, los hidrocarburos contaminaron partes considerables del litoral de la península de Taman y las restingas de Tuzla y Chushka. Las operaciones de limpieza del litoral fueron llevadas a cabo por militares rusos y fuerzas civiles de emergencia, y se retiraron unas 70 000 toneladas de residuos oleosos, arena y algas marinas para su eliminación.
- 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.

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. En el momento del siniestro, Ucrania no era Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, ni en el del Fondo de 1992. Aunque el 28 de noviembre de 2007 Ucrania había depositado un instrumento de ratificación ante el Secretario General de la OMI para pasar a ser Parte en el CRC de 1992, este no entró en vigor hasta 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, desde 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 Club P&I perteneciente al International Group of P&I Clubs y, por lo tanto, no estaba cubierto por el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006.

5 Reclamaciones de indemnización

5.1 Generalidades

En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2011.

Categoría de la reclamación	Demandante	Cuantía reclamada (RUB)	Cuantía evaluada (RUB)	Situación
Limpieza	Ministerio de Emergencias	4 311 700	0	Prescrita
Limpieza	Gobierno regional	446 817 636	241 045 047	Acordada
Limpieza	Gobierno local	43 249 922	23 807 017	Acordada
Limpieza	Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454	Bajo examen
Limpieza	Contratista	63 926 933	50 766 549	Acordada
Limpieza	Propietario del buque	27 706 290	8 755 555	Acordada
Limpieza	Fletador	9 499 078	2 312 714	Acordada
Pesquerías	Industria privada	15 381 895	0	Prescrita
Turismo	Industria privada	8 524 153	8 524 153	Acordada
Restauración ambiental	Gobierno regional	1 819 600 000	0	Prescrita
Vigilancia ambiental	Organismo federal	753 332	688 487	Bajo examen
Total		2 448 941 636 (£50,2 millones)	337 638 976 (£6,9 millones)	

5.2 Limpieza

- 5.2.1 El Gobierno regional ha presentado reclamaciones por gastos contraídos en las operaciones de limpieza, incluidos los costes de tratamiento de los residuos oleosos recogidos y la restauración ambiental. El Gobierno regional también ha reembolsado a una autoridad local de la región afectada la mayor parte de los gastos contraídos por la misma en relación con las operaciones de limpieza. El Gobierno regional ha aumentado la cuantía de su reclamación a RUB 446,8 millones para incluir las cuantías reclamadas en subrogación de los derechos de la autoridad local. Las reclamaciones del Gobierno regional, incluidas las reclamaciones subrogadas, se han evaluado en RUB 241 millones. El demandante se ha mostrado de acuerdo con dicha evaluación y ha firmado un acuerdo a tal efecto. No obstante, a posteriori, el demandante ha argumentado que no estaba en su poder renunciar a una cuantía gastada de su presupuesto oficial y ha retirado su acuerdo, por lo que mantuvo su cuantía de reclamación en el Tribunal. La diferencia entre la cuantía reclamada y la evaluada se debe a las grandes cantidades de residuos recogidos en las operaciones de limpieza. El Fondo de 1992 considera que, teniendo en cuenta sus experiencias anteriores en tratar con siniestros de derrames de hidrocarburos, debido a la utilización de técnicas de limpieza que no eran razonables, los residuos recogidos fueron excesivos con respecto a la cantidad de hidrocarburos derramados, por lo que

aumentó sustancialmente el coste de las operaciones de limpieza. Las reclamaciones restantes presentadas por el Gobierno regional, incluida una reclamación por gastos contraídos por restauración ambiental por un total de RUB 1 819,6 millones, no poseían la documentación necesaria para ser evaluadas y, como el Gobierno regional no protegió sus derechos con respecto a dichas reclamaciones, estas han prescrito.

- 5.2.2 Dado que el Gobierno regional reembolsó la mayoría de los costes de limpieza de la autoridad local, la cuantía de la reclamación de la autoridad local se ha reducido a RUB 43,2 millones. Las reclamaciones de la autoridad local se evaluaron en RUB 23,8 millones, y el demandante aceptó la cuantía evaluada. Sin embargo, la autoridad local también ha retirado su acuerdo por las mismas razones que el Gobierno regional, es decir, la diferencia entre las cuantías reclamadas y las evaluadas responden a los mismos fundamentos que la reclamación del Gobierno regional.
- 5.2.3 El puerto de Kerch en Ucrania presentó una reclamación por un total de RUB 9 170 697 por los gastos contraídos en operaciones de limpieza y medidas preventivas. Ucrania, no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y no es Miembro del Fondo de 1992. En la evaluación de la reclamación de RUB 1 739 454 solo se tuvo en consideración una proporción de los costes por concepto de las medidas preventivas que se llevaron a cabo en Ucrania a fin de prevenir daños ocasionados por la contaminación en la Federación de Rusia. El demandante no estuvo de acuerdo con la evaluación del Fondo. Las aseguradoras del propietario del buque han hecho su propia evaluación de la reclamación por una cuantía de RUB 5 636 611, es decir, superior a la del Fondo. La principal razón de la diferencia entre la evaluación llevada a cabo por el Fondo de 1992 y la de la aseguradora es que esta última no ha tomado en cuenta el hecho de que Ucrania no era Parte en el CRC de 1992 en el momento del siniestro y, por tanto, ha examinado las cuestiones de la reclamación ajenas a las relacionadas con la prevención de daños por contaminación en la Federación de Rusia.
- 5.2.4 Un contratista de servicios de limpieza ruso presentó una reclamación de indemnización por una cuantía de RUB 63,9 millones por los costes de las operaciones de limpieza, la retirada de hidrocarburos de la parte de popa del buque tanque, el remolque de la parte de popa al puerto de Kavkaz (Federación de Rusia) y la extracción de los hidrocarburos de la parte de proa hundida. La reclamación se evaluó en RUB 50,8 millones y el demandante aceptó la evaluación.
- 5.2.5 El fletador del *Volgoneft 139*, una compañía subsidiaria del propietario del buque, ha presentado una reclamación por RUB 9,4 millones por el coste de limpieza de la parte de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte de los hidrocarburos recogidos de los restos de naufragio. La reclamación se evaluó en RUB 2,3 millones y el demandante aceptó la cuantía evaluada.
- 5.2.6 El propietario del buque también ha presentado una reclamación por un total de RUB 27,7 millones, por el coste de limpieza de la parte de popa del *Volgoneft 139* y por la eliminación de parte de los hidrocarburos recogidos de los restos de naufragio. La reclamación se evaluó en RUB 8,8 millones y el demandante aceptó la evaluación.

5.3 Pesquerías/Acuicultura

Cuatro compañías del sector de la pesca han presentado reclamaciones por pérdidas supuestamente relacionadas con el siniestro del *Volgoneft 139*. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 han examinado dos de las reclamaciones, pero los demandantes no han podido demostrar que han sufrido pérdidas a raíz de la contaminación. No se presentó documentación alguna para sustentar las otras dos reclamaciones del sector pesquero, que ya han caducado dado que los demandantes no han protegido sus derechos.

5.4 Turismo y otras pérdidas económicas

Una reclamación presentada por una empresa del sector de turismo que ofrece vacaciones para niños en la costa de la zona afectada se ha evaluado en la misma cuantía que la reclamada, a saber, RUB 8,5 millones.

5.5 Daños al medio ambiente

El Servicio Federal para la Supervisión del Uso de los Recursos Naturales (Rosprirodnadzor, un organismo del Ministerio de Medio Ambiente de la Federación de Rusia) ha presentado una reclamación por un total de RUB 753 332 por gastos contraídos en materia de vigilancia ambiental, que se ha evaluado en RUB 688 487. A octubre de 2011, el Fondo de 1992 estaba a la espera de la respuesta del demandante.

6 Cuestiones jurídicas

6.1 Reclamación de 'Metodika'

6.1.1 En una reunión celebrada en mayo de 2008, las autoridades rusas informaron al Fondo de 1992 que Rosprirodnadzor había presentado una reclamación por daños ambientales de unos 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 de indemnización 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 (véase el párrafo 5.5).

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

6.1.1 En una audiencia celebrada 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'. 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 en concepto de medidas razonables de restauración, así como a los gastos en 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 efectivamente se llevó a cabo.

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

6.2 Fuerza mayor

6.2.1 Ingosstrakh presentó un alegato de defensa ante el Tribunal en el que argumentaba 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 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).

6.2.2 El Fondo de 1992 nombró 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^{<1>}, las conclusiones de los expertos son las siguientes:

- i) 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;
- 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 hubo suficientes oportunidades para evitar que el buque quedara expuesto a la tempestad; y
- 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 rebasaba los criterios del proyecto del buque.

6.2.4 Para entender bien las circunstancias del siniestro, la Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron el Servicio de Tráfico Marítimo (STM) de Kerch (Ucrania), en noviembre de 2009, y el STM de Kavkaz (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 dieron suficientes oportunidades para evitar que el buque quedara expuesto a la tempestad. 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.

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.

Procedimientos administrativos ante el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar

6.2.7 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.

6.2.8 En febrero de 2008, el Tribunal de Arbitraje de Krasnodar desestimó la 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 contaminación.

6.2.9 De esta decisión cabe deducir que el Tribunal de Krasnodar consideró que no se trataba de un caso de *fuerza mayor*.

^{<1>} Para conocer los pormenores respecto a las conclusiones preliminares alcanzadas por los expertos del Fondo de 1992, se hace referencia al Informe Anual de los FIDAC de 2008, páginas 119 a 122.

6.2.10 En una audiencia celebrada en septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje decidió que el propietario del buque y su aseguradora 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, que estaba 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 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 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 aseguradora eran responsables por los daños debidos a la contaminación causados por el derrame.

6.2.11 Ingosstrakh no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

6.3 Procedimiento de limitación y 'déficit de seguro'

6.3.1 En febrero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado de la acción judicial incoada por un contratista de servicios de limpieza ruso contra el propietario del buque, Ingosstrakh y el Fondo de 1992. Varios demandantes también incoaron procedimientos judiciales ante el mismo Tribunal.

6.3.2 En febrero de 2008, en el contexto de estos procedimientos, el Tribunal dictó una sentencia en la que declaraba que el fondo de limitación del propietario del buque había sido constituido mediante una carta de garantía de Ingosstrakh de RUB 116 280 000, equivalentes a 3 millones DEG.

6.3.3 En abril de 2008, el Fondo de 1992 apeló contra el fallo del Tribunal. En sus alegatos, el Fondo de 1992 argumentó 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 175,3 millones) y que, de acuerdo con la constitución rusa, los convenios internacionales en los que la Federación de Rusia es Parte tienen precedencia sobre el derecho interno ruso y que, por lo tanto, debía modificarse el fallo del Tribunal que establecía el fondo de limitación del propietario del buque en solamente 3 millones DEG (RUB 116,3 millones). En mayo de 2008, el Tribunal de Apelación competente (Decimotercer Tribunal de Arbitraje de Apelaciones) desestimó la apelación del Fondo de 1992.

6.3.4 El Fondo de 1992 interpuso una apelación (el segundo recurso de casación). En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación competente (Tribunal Federal de Arbitraje del distrito Noroeste) dictó una decisión en la que desestimaba la apelación del Fondo de 1992. El Tribunal de Casación expuso que, dado que 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 116 280 000 (3 millones DEG), competía a los tribunales rusos aplicar los límites de responsabilidad publicados en la Gaceta Oficial rusa. El Fondo de 1992 apeló ante el Tribunal Supremo de Moscú (Alto Tribunal de Arbitraje) puesto que la decisión del Tribunal contravenía claramente el CRC de 1992 enmendado con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003. En noviembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación.

6.3.5 En una audiencia celebrada en marzo de 2010, el Tribunal decidió incluir al Ministerio de Transportes como tercera parte en los procedimientos, ya que podría ayudar al Tribunal y a las partes a resolver la cuestión del 'déficit de seguro'.

Sentencia respecto al 'déficit de seguro'

6.3.6 En septiembre de 2010 el Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y Región de Leningrado decidió mantener su decisión inicial de que el fondo de limitación del propietario del buque era de 3 millones DEG (RUB 116,6 millones). El Tribunal tomó esta decisión ya que las enmiendas a los límites disponibles en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 no se habían publicado en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro.

- 6.3.7 El Fondo de 1992 apeló contra esta decisión ante el Tribunal de Apelación ya que, en la fecha en que se dictó esa sentencia, el nuevo límite de responsabilidad del propietario del buque, a saber, 4,51 millones DEG, se había publicado oficialmente en la Gaceta Oficial rusa y, por lo tanto, estaba debidamente incorporado en la legislación rusa.
- 6.3.8 El Tribunal de Apelación confirmó la decisión del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo. El Fondo de 1992 presentó un recurso de casación ante el Tribunal de Casación.
- 6.3.9 En su decreto en abril de 2011, el Tribunal de Casación decidió desestimar la apelación presentada por el Fondo de 1992 y mantener la decisión sobre el establecimiento del fondo de limitación del propietario del buque de 3 millones DEG. El Fondo de 1992 apeló ante el Tribunal Supremo.
- 6.3.10 El Tribunal Supremo apoyó las decisiones del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado, el Tribunal de Arbitraje y el Tribunal de Casación.

6.4 La cuantía y los fundamentos respecto a la indemnización

- 6.4.1 En una audiencia celebrada en enero de 2011, el Tribunal 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.
- 6.4.2 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 la lucha contra el derrame al siniestro 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.
- 6.4.3 Se celebraron audiencias en mayo, julio y octubre de 2011. Se esperaba que se celebrasen más audiencias del Tribunal de Arbitraje de San Petersburgo y la Región de Leningrado en noviembre y diciembre de 2011.

7 Reuniones entre las autoridades rusas y la Secretaría

- 7.1 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 que 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 las autoridades rusas 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.
- 7.2 En 2009 se celebraron varias reuniones en Londres y en 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. En febrero de 2010 la Secretaría y los expertos del Fondo visitaron Moscú, Krasnodar y el STM 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.
- 7.3 La Secretaría y los expertos del Fondo de 1992 visitaron Krasnodar en febrero de 2011 para reunirse con demandantes para tratar de 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 cuantía de los 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 operaciones de limpieza y medidas preventivas. Durante la visita, también se organizaron reuniones con representantes de algunos demandantes individuales en los sectores de la pesquería y el turismo.

7.4 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 de Rusia. El Fondo y sus expertos realizaron otra visita a Moscú en marzo de 2011 para reunirse con representantes del Gobierno ruso y la aseguradora.

8 Consideraciones

8.1 En su sesión de marzo de 2011, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió no autorizar al Director a empezar a efectuar los pagos de las pérdidas reconocidas como consecuencia del siniestro del *Volgoneft 139* y le encomendó que continuase con los esfuerzos para intentar resolver las tres cuestiones pendientes, a saber:

- el pago por la aseguradora de hasta 3 millones DEG;
- la presentación de informes sobre hidrocarburos pendientes; y
- una solución al 'déficit de seguro'.

8.2 Pago de indemnización por la aseguradora

En una reunión celebrada en marzo de 2011, la aseguradora confirmó al Fondo de 1992 su intención de pagar indemnización una vez que los tribunales rusos dicten sentencia definitiva respecto a este siniestro.

8.3 Presentación de informes sobre hidrocarburos

A octubre de 2011, la Federación de Rusia había presentado todos sus informes pendientes sobre hidrocarburos.

8.4 Déficit de seguro

Se han mantenido una serie de conversaciones para estudiar la manera de resolver el déficit de seguro, aunque no se ha llegado a ninguna resolución. Continúan los esfuerzos para encontrar una solución que sea aceptada por todas las partes.

8.5 Conclusión

8.5.1 El Director opina que es importante asegurarse de que el Fondo de 1992 pague indemnización lo antes posible a las víctimas del siniestro del *Volgoneft 139*. No obstante, a pesar de que los demandantes han cooperado con el Fondo de 1992 y sus expertos, y ya han transcurrido cuatro años desde que se produjo el siniestro, quedan dos cuestiones por abordar; a saber, el pago de indemnización por la aseguradora y el 'déficit de seguro'.

8.5.2 De las conversaciones mantenidas con la aseguradora del propietario del buque, parece desprenderse que el pago de indemnización por parte de la aseguradora solo se efectuará una vez que los tribunales rusos hayan dictado una sentencia definitiva en relación con este siniestro.

8.5.3 El Director desea proseguir las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución a la cuestión del déficit de seguro, y presentará al Comité Ejecutivo una propuesta en una futura sesión.