



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 3 del orden del día	IOPC/APR13/3/5	
Original: INGLÉS	27 de marzo de 2013	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC58	●
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC30	
6º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG6/5	
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/2	

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 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 buque pertenecía a JSC Volgotanker, empresa a la que, desde entonces, el Tribunal de Comercio de Moscú 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 Associations. 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 (RUB 174,4 millones). Hay, por tanto, un 'déficit de seguro' de alrededor de 1,5 millones DEG.</p> <p>El Fondo de 1992 ha evaluado todas las reclamaciones con documentación justificativa en RUB 338,78 millones (£7,3 millones)^{<1>}.</p> <p>En julio de 2012 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó su sentencia sobre la cuantía, por la que se concedía a los demandantes RUB 503,2 millones (£10,9 millones), incluido el interés legal. En la sentencia se declaraba que las aseguradoras tenían una responsabilidad de 3 millones DEG, de conformidad con la legislación rusa, tal como publicaba la Gaceta Oficial de Rusia en el momento del siniestro. El Fondo de 1992 recurrió la sentencia.</p>
Novedades:	<p>El Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación han confirmado la sentencia del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado. El Fondo ha recurrido ante el Tribunal Supremo.</p> <p>El Director y algunos funcionarios de la Secretaría visitaron Rusia en diciembre de 2012 y en febrero de 2013 para examinar junto con las autoridades rusas y los demandantes el pago de indemnización y tratar de resolver el 'déficit de seguro'.</p>

<1> La conversión de moneda se ha hecho sobre la base del tipo de cambio al 1 de marzo de 2013 (£1 = RUB 46,1367).

Si bien la decisión del Tribunal Supremo sigue pendiente, el Director propone en el presente documento una solución provisional para poder abonar el pago de indemnización a las víctimas del derrame.

Medidas que se han de adoptar: Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Autorizar al Director a efectuar los pagos respecto de este siniestro que se indican en los párrafos 7.7 y 7.8.

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 (AB)	3 463 AB
Aseguradora P&I	Ingosstrakh
Cobertura P&I	3 millones DEG o RUB 116,3 millones (£2,5 millones)
Límite del CRC	4,51 millones DEG o RUB 174,4 millones (£3,8 millones)
Déficit de seguro	1,5 millones DEG o RUB 58,5 millones (£1,27 millones)
Límite del CRC y del Fondo	203 millones DEG o RUB 7 868,3 millones (£170,4 millones)
STOPIA/TOPIA aplicable	No
Reclamaciones recibidas	RUB 8 486 679 741 (£183,8 millones)
Reclamaciones evaluadas por el Fondo de 1992	RUB 338,78 millones (£7,3 millones)
Sentencia del Tribunal	RUB 503,2 millones (£10,9 millones)
Monto total adjudicado o acordado extrajudicialmente	RUB 511,9 millones (£11 millones)

2 Antecedentes

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

3 Cuestiones jurídicas

3.1 Reclamación basada en 'Metodika'

- 3.1.1 Un organismo federal dedicado al medio ambiente (Rosprirodnadzor) presentó una reclamación por daños ambientales por 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 los demandantes de que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada conforme a un modelo teórico contravenía el Artículo I.6 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y, por lo tanto, 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 dicho organismo 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.

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

3.1.2 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, aparte de la pérdida de beneficios debida a tales daños, 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 tales medidas. El Tribunal también tomó nota de que los gastos incluidos en las otras reclamaciones derivadas del siniestro abarcaban cualesquiera medidas preventivas y de restauración que efectivamente se tomaron como consecuencia del siniestro.

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

3.2 Fuerza mayor

3.2.1 Ingosstrakh presentó un alegato de defensa ante el Tribunal en el que argumentaba que el siniestro se debió enteramente a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible (fuerza mayor) y que, por lo tanto, no debía imputarse responsabilidad alguna al propietario del *Volgoneft 139* (Artículo III.2 a) del CRC de 1992). Si el propietario del buque y su aseguradora quedaran exonerados de responsabilidad 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).

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

3.2.2 En septiembre del 2010 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que el derrame no fue el resultado de un fenómeno natural de carácter excepcional o inevitable y que, por lo tanto, el propietario del buque y su aseguradora eran responsables de los daños debidos a contaminación causados por el derrame.

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

3.3 'Déficit de seguro'

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 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 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 que se publicaban en la Gaceta Oficial rusa en el momento del siniestro. Esas decisiones han dado lugar a que haya un déficit de seguro de RUB 58,5 millones.

3.4 Cuantía y fundamentos de las reclamaciones de indemnización

3.4.1 En una audiencia que tuvo lugar en febrero de 2012^{<2>} el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado decidió que todos los demandantes tenían derecho al interés legal conforme a la legislación rusa.

^{<2>} En el anexo del presente documento se puede consultar información sobre las audiencias anteriores, celebradas en 2008, 2009, 2010 y 2011.

- 3.4.2 En junio de 2012 el Tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, por la que se concedieron a los demandantes montos por un total de RUB 503,2 millones, incluido el interés legal. Además, el Tribunal concedió a algunos demandantes las tasas y costas judiciales por un total de RUB 318 969, que deberán pagar Ingosstrakh, el propietario del buque y el Fondo de 1992 a partes iguales.
- 3.4.3 El Tribunal decidió que el propietario del buque/Ingosstrakh debía pagar los montos concedidos hasta 3 millones DEG y que el Fondo de 1992 debía pagar todos los montos 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 ese era el límite de responsabilidad en virtud del CRC de 1992 en el momento del siniestro, tal como se publicó en la Gaceta Oficial rusa.
- 3.4.4 El Fondo de 1992 ha recurrido la sentencia del Tribunal de Arbitraje, pero el Tribunal de Apelación la confirmó en septiembre de 2012 y el Tribunal de Casación lo hizo en enero de 2013. El Fondo de 1992 ha recurrido la sentencia ante el Tribunal Supremo.

4 Reclamaciones de indemnización y cuantías concedidas por el Tribunal de Arbitraje

- 4.1 En los cuadros que figuran a continuación se resume la situación de las reclamaciones a marzo de 2013 y las cuantías concedidas por el Tribunal de Arbitraje:

Demandante	Cuantías reclamadas (RUB)	Evaluación del Fondo (RUB)	Concedido por el Tribunal	
			Capital (RUB)	Intereses (RUB)
Organismo federal (Rosprirodnadzor)(Metodika')	6 048 600 000	0	0	0
Organismo federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Contratista (privado)	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	42 921 443	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Fletador (privado)	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Operador turístico (privado)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454	3 770 722	1 089 164
Ministerio de Emergencias	4 311 700	Ha prescrito	-	-
Gobierno regional	1 831 730 564	Ha prescrito	-	-
Gobierno local	328 479	Ha prescrito	-	-
Pesquerías (privado)	4 520 000	Ha prescrito	-	-
Propietario del buque (evaluación acordada con el Fondo de 1992 extrajudicialmente)	27 706 290	8 755 555	0	0
TOTAL	8 486 679 741 (£183,8 millones)	338 781 122 (£7,3 millones)	437 883 650 503 177 352 (£10,9 millones)	65 293 702

	Cuantías concedidas o acordadas extrajudicialmente (RUB)
Concedidas por el Tribunal	503 177 352
Acuerdo extrajudicial – propietario del buque	8 755 555
TOTAL	511 932 907 (£11 millones)

4.2 Además, el Tribunal concedió a algunos demandantes las 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 Con objeto de ofrecer una visión completa de las reclamaciones presentadas como consecuencia de este siniestro, en el cuadro que figura *supra* se incluyen también las reclamaciones, por un total de RUB 1 840,9 millones, que han prescrito debido a que los demandantes no han protegido sus derechos de indemnización.

5 Reuniones con las autoridades rusas

El Director y algunos funcionarios de la Secretaría visitaron en diciembre de 2012 y en febrero de 2013 la Federación de Rusia, donde se reunieron con representantes del Ministerio de Transportes ruso, Ingosstrakh y los demandantes. En las reuniones el Director reiteró la postura del Fondo y que es sumamente urgente encontrar una solución para el 'déficit de seguro', de modo que pueda pagarse una indemnización a las víctimas del derrame.

6 Intentos de solucionar el 'déficit de seguro'

6.1 Hay tres posibles soluciones para el 'déficit de seguro' de RUB 58,5 millones:

- 1) deducir a prorrata el 'déficit de seguro' entre todos los demandantes; o
- 2) deducir el 'déficit de seguro' en su totalidad de la reclamación de la autoridad regional y dejar que las autoridades rusas decidan cómo distribuirlo entre ellos; o
- 3) deducir a prorrata el 'déficit de seguro' entre los tres demandantes gubernamentales: la autoridad regional, la autoridad local y el organismo federal (Rosprirodnadzor) y pagar íntegramente a todos los demandantes privados.

6.2 La primera opción significaría que todos los demandantes compartirían a partes iguales el 'déficit de seguro'. Las opciones segunda y tercera permitirían pagar íntegramente a los demandantes privados las cuantías establecidas en la sentencia y efectuar pagos a los tres demandantes gubernamentales, de los que se restaría el déficit prorrateado en función de las cantidades adjudicadas. Posteriormente los demandantes gubernamentales tendrían que decidir si ejecutar la sentencia en el Reino Unido para recuperar el resto.

7 Consideraciones del Director

7.1 El Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la 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 el punto 3).

7.2 No obstante, queda por resolver la cuestión del 'déficit de seguro'. En su sentencia de julio de 2012, confirmada por el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación, el Tribunal de Arbitraje decidió que el Fondo de 1992 debía pagar todas las cuantías por encima del límite de 3 millones DEG, por lo que es necesario resolver el 'déficit de seguro' de unos 1,5 millones DEG para que el Fondo pueda comenzar los pagos. La sentencia de julio de 2012 del Tribunal de Arbitraje ha sido confirmada por el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación, pero ahora está sujeta al recurso ante el Tribunal

Supremo. Ahora bien, cuando el Tribunal Supremo pronuncie su decisión definitiva, el Fondo de 1992 tendrá que efectuar pagos de acuerdo con la sentencia definitiva.

- 7.3 El Director sigue manteniendo que es importante garantizar que el Fondo de 1992 pague indemnización a las víctimas del siniestro del *Volgoneft 139* lo antes posible. A pesar de que los demandantes han cooperado con el Fondo de 1992 y sus expertos, y ya han transcurrido más de cinco años desde que ocurrió el siniestro, no se ha efectuado pago alguno a los demandantes.
- 7.4 La postura del Director es que el Fondo debería pagar solamente las reclamaciones que estén justificadas en la sentencia judicial por encima de los 4,51 millones DEG, aun cuando el Tribunal reconoció que el límite del propietario del buque es de 3 millones DEG. No obstante, el Director propone que el Fondo pague íntegramente a los demandantes privados de acuerdo con el fallo judicial y que efectúe pagos provisionales a los tres demandantes gubernamentales con deducciones prorrateadas para cubrir el 'déficit de seguro'.
- 7.5 En las conversaciones mantenidas con las autoridades rusas, quedó claro que la primera posible solución para resolver el 'déficit de seguro', a saber, deducirlo a prorrata entre todos los demandantes, no sería justa puesto que se penalizaría a los demandantes privados cuando estos no tuvieron responsabilidad alguna en el 'déficit de seguro'.
- 7.6 Por lo tanto, se propuso que la solución más justa sería deducir el 'déficit de seguro' de uno de los tres organismos gubernamentales que habían presentado reclamaciones. En las conversaciones mantenidas con el Ministerio de Transporte en Moscú se propuso la opción 2, es decir, deducir el 'déficit de seguro' de la cantidad concedida por el tribunal a la autoridad regional. No obstante, aunque esta opción se debatió con la autoridad regional, no se obtuvo la aprobación necesaria.
- 7.7 La tercera opción para resolver el 'déficit de seguro', a saber, deducir el déficit de seguro a prorrata entre los tres demandantes gubernamentales es, por tanto, la opción que queda. En el cuadro que figura a continuación se muestra cómo se distribuirían los pagos.

Demandante	Cuantía total concedida o acordada extrajudicialmente (RUB)	Pagos que debe efectuar Ingosstrakh (RUB)	Pagos que debe efectuar el Fondo (RUB)	Contribución al 'déficit de seguro' (RUB)
Organismo federal	781 461	186 048	484 211	111 202
Gobierno regional	379 216 773	89 721 648	236 451 561	53 043 564
Gobierno local	38 411 145	9 011 700	24 026 611	5 372 834
Contratista	68 180 170	13 476 846	54 703 324	0
Fletador	3 203 764	616 284	2 587 480	0
Propietario del buque	8 755 555	0	8 755 555	0
Operador turístico	8 524 153	2 267 460	6 256 693	0
Puerto de Kerch (Ucrania)	4 859 886	1 000 018	3 859 868	0
TOTAL	511 932 907 (£11 millones)	116 280 004 (£2,5 millones)	337 125 303 (£7,23 millones)	58 527 600 (£1,27 millones)

- 7.8 En caso de adoptarse esta solución provisional, los demandantes privados recibirían íntegramente su indemnización y el 'déficit de seguro' se distribuiría a prorrata entre los tres organismos gubernamentales. La Federación de Rusia tendría que decidir si tratará de recuperar las cuantías deducidas. El Director recomienda que el Comité Ejecutivo le autorice a efectuar pagos con arreglo a esta opción.
- 7.9 El Director estima que la indicada *supra* es una solución provisional para el 'déficit de seguro' y tiene la intención de continuar manteniendo conversaciones con las autoridades rusas.

8 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 recogida en el presente documento;
- b) autorizar al Director a efectuar los pagos respecto de este siniestro que se indican en los párrafos 7.7 y 7.8; y
- c) dar al Director las instrucciones que estime apropiadas con 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 permaneció a flote y, utilizando la propia maquinaria 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 parcialmente 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 otros tres buques cargados con azufre (*Volnogorsk, Nakhichevan y Kovel*) se habían hundido también en la 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. Las operaciones de limpieza del litoral se llevaron 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 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.

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 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

En el cuadro a continuación se resume la situación de las reclamaciones a octubre de 2012.

	Cuantía reclamada (RUB)	Evaluación del Fondo de 1992 (RUB)
Contratista de limpieza	63 926 933	50 766 549
Gobierno regional	434 687 072	241 045 047
Gobierno local	42 960 768	24 949 162
Puerto de Kerch (Ucrania)	9 170 697	1 739 454
Fletador	9 499 078	2 312 714
Operador turístico (privado)	8 524 153	8 524 153
Propietario del buque	27 706 290	8 755 555
Organismo Federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487
Total	597 228 323	338 781 121

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.

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

6.1.2 En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad 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 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 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 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 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 ^{<1>}, 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 el buque 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 del buque.

^{<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 2008, páginas 119 a 122.

- 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, 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 el buque 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 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.

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

- 6.2.7 En septiembre de 2010, el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado 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, 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 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.
- 6.2.8 Ingosstrakh no ha interpuesto recurso y, por consiguiente, la sentencia es definitiva.

6.3 "Déficit de seguro"

- 6.3.1 En febrero de 2008, el Fondo de 1992 recibió una notificación del Tribunal de Arbitraje de la ciudad 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 declarando 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 rechazó la apelación del Fondo de 1992.

- 6.3.4 El Fondo de 1992 interpuso otra apelación. En septiembre de 2008, el Tribunal de Casación dictó una decisión desestimando la apelación del Fondo de 1992. Según dicho Tribunal, puesto 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, puesto que la decisión del Tribunal estaba en clara contravención del CRC de 1992 enmendado con efecto a partir del 1 de noviembre de 2003. En noviembre de 2008, el Tribunal Supremo confirmó la decisión del Tribunal de Casación.

Decisiones de los tribunales sobre la cuestión del déficit de seguro

- 6.3.5 En septiembre de 2010 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado decidió mantener su decisión inicial de que el fondo de limitación del propietario del buque fuera de 3 millones DEG, o 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.
- 6.3.6 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.
- 6.3.7 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.
- 6.3.8 En su decreto de abril de 2011, el Tribunal de Casación desestimó la apelación presentada por el Fondo de 1992 y mantuvo la decisión relativa a la constitución del fondo de limitación del propietario del buque de 3 millones DEG. El Fondo de 1992 apeló ante Tribunal Supremo.
- 6.3.9 El Tribunal Supremo apoyó las decisiones del Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y región de Leningrado, el Tribunal de Apelación y el Tribunal de Casación.

6.4 Cuantía y fundamentos respecto de la indemnización

- 6.4.1 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.
- 6.4.2 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 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.

6.4.3 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.

6.4.4 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.

Sentencia sobre la cuantía y los fundamentos de las reclamaciones

6.4.5 En julio de 2012 el Tribunal dictó sentencia sobre la cuantía, concediendo 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.

6.4.6 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	
Propietario del buque	27 706 290	8 755 555		
Organismo federal (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Total	597 228 323	338 781 121	437 883 700	65 293 702
			503 177 402	

6.4.7 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 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 debía ser de 3 millones DEG, ya que, en el momento del siniestro, tal como estaba publicado en la Gaceta Oficial rusa, ese era el límite de la responsabilidad en virtud del CRC de 1992.

6.4.8 En agosto de 2012, el Fondo de 1992 apeló la sentencia basándose en que:

- i) 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); y
- ii) la sentencia no explica cómo se calcularon los importes de las indemnizaciones adjudicadas a favor de varios demandantes. Por consiguiente, en la sentencia no queda claro cómo el Tribunal calculó las cuantías adjudicadas ni en qué pruebas se basó.

6.4.9 Una autoridad local que reclamaba gastos ocasionados por la limpieza y medidas preventivas también apeló contra la sentencia ya que la cantidad concedida fue inferior a la cantidad reclamada. En septiembre de 2012 el Tribunal de Apelación confirmó la sentencia del Tribunal de Arbitraje. El Fondo de 1992 ha apelado la sentencia ante el Tribunal de Casación.

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 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.

7.2 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 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 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 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 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.

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 ruso. 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 Comité Ejecutivo

8.1.1 Desde que se informó por primera vez sobre el siniestro al Comité Ejecutivo de 1992, en marzo de 2008, la cuestión de si autorizar al Director para efectuar pagos de indemnización respecto del *Volgoneft 139* se ha considerado en numerosas ocasiones. La conclusión en cada debate sobre la cuestión ha sido que varias cuestiones tendrían que resolverse antes de que el Comité pudiese autorizar al Director a efectuar dichos pagos.

Marzo de 2011

8.1.2 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 establecidas 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 problema del "déficit de seguro".

Octubre de 2012

8.1.3 En su sesión de octubre de 2012, el Comité Ejecutivo tomó nota de que, si bien varias delegaciones habían propuesto que el Fondo de 1992 intentara pagar indemnizaciones a las víctimas del siniestro, la mayoría de las delegaciones consideraba que la cuestión del "déficit de seguro" debía resolverse antes de que el Fondo de 1992 pudiera comenzar los pagos. El Comité Ejecutivo dio instrucciones al Director para que continuara las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución al problema del "déficit de seguro" y presentara una propuesta al Comité Ejecutivo en una futura sesión.

8.1.4 De acuerdo con dichas instrucciones, el Director continuará supervisando los procedimientos judiciales ante los tribunales rusos y proseguirá las conversaciones con los demandantes y las autoridades rusas para buscar una solución al problema del déficit de seguro. Se presentará una propuesta al Comité Ejecutivo en una sesión futura.