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

COMITÉ EJECUTIVO
13ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.13/2
4 junio 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971 Y DE 1992

NAKHODKA

Nota del Director

Resumen	A raíz de la reunión celebrada en marzo de 2001 se han liquidado nuevas reclamaciones. Se están examinando las reclamaciones relativas a la construcción y retirada de la calzada, y algunas otras reclamaciones.
Medidas que han de adoptarse	Tomar nota de la información

1 Nivel de liquidaciones

1.1 A consecuencia de los acontecimientos y con arreglo a lo autorizado por los órganos rectores, el Director decidió, en enero de 2001, aumentar el nivel de pagos del 70 % al 80% de la suma de los daños en efecto sufridos por las partes demandantes individuales. Se notificó la decisión del Director a los órganos rectores en sus sesiones celebradas en enero de 2001 (documentos 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.1.5 y 71FUND/AC.3/ES.6/7, párrafo 3.3.5).

1.2 A consecuencia de la decisión del Director de aumentar el nivel de pagos, el Fondo de 1992 efectuó más pagos por un total de ¥1 970 millones (£12 millones) en febrero y marzo 2001.

2 Reclamaciones de indemnización

2.1 Situación general

2.1.1 Al 1 de junio de 2001 se han recibido 458 reclamaciones por un total de ¥35 138 millones (£206 millones[<1>]).

<1> La conversión de las cantidades expresadas en Yen en el presente documento se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio correspondiente al 29 de mayo, es decir, £1=¥170,271, excepto en el caso de las cantidades abonadas en las que la conversión se efectuó al tipo de cambio de la fecha de pago.

2.1.2 El total de los pagos a demandantes alcanzó un monto de ¥16 495 millones (£88 millones) al 1 de junio de 2001, incluyendo los efectuados por el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), por un total de ¥65 889 134 (£400 000) más US$4,6 millones (£3 millones).

2.1.3 Las reclamaciones presentadas por dos centrales eléctricas; esto es, Tokyo Electricity Power Company y Japan Atomic Power Company, por un total de ¥608 millones (£3,6 millones), han sido liquidadas por un total de ¥485 millones (£2,8 millones), habiéndose abonado en marzo de 2001 el 80% del total de la liquidación, descontando los pagos provisionales efectuados.

2.1.4 Diez reclamaciones del sector de turismo han sido evaluadas a cero por los peritos contratados por los Fondos y el UK Club y han sido retiradas del proceso del Tribunal hace poco. Cinco reclamaciones de turismo, por un total de ¥8,6 millones (£51 000), fueron también evaluadas como cero por los peritos, se encuentran aún pendientes en el Tribunal. Se prevé que estos demandantes retiren sus reclamaciones en un futuro próximo.

2.1.5 La situación en la que se encuentran las reclamaciones al 1 de junio de 2001 puede observarse en los cuadros siguientes:

Reclamaciones liquidadas		
Categoría de las reclamaciones	Monto reclamado (¥1 000)	Monto liquidado (¥1 000)
Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC)	12 016 344	10 299 544
Prefecturas y municipios	4 592 938	3 666 910
Contratistas del propietario del buque	259 088	250 170
Pesca	5 013 257	1 769 172
Turismo	2 840 858	1 344 157
Otros	720 975	583 596
Total	25 443 460 (£149 millones)	17 913 549 (£105 millones)

Reclamaciones pendientes en el Tribunal			
Categoría de las reclamaciones	Número de reclamaciones pendientes	Monto reclamado (¥1 000)	Pagos provisionales (¥1 000)
JMDPC (partes pendientes)	5<1>	3 208 823	0
Entidades de la administración pública	11	1 519 466	0
Prefecturas y municipios	4	2 549 628	687 568
Turismo	5<2>	8 642	0
Propietario del buque/UK Club.	1	381 052	0
Otros	5	2 027 416	1 077 312
Total	31	9 695 027 (£57 millones)	1 764 880 (£10 millones)

Notas: <1> Incluye cuatro reclamaciones relacionadas con la construcción y retirada de la calzada.
<2> Los FIDAC evaluaron estas cinco reclamaciones como cero.

2.2 Reclamaciones pendientes

2.2.1 Las Prefecturas de Ishikawa y de Toyama presentaron reclamaciones por ¥1 581 millones (£9,3 millones) y ¥120 millones (£710 000) respectivamente. Estas reclamaciones corresponden al coste de la limpieza y recogida de hidrocarburos de las costas y a su consecuente remoción. La evaluación de estas reclamaciones se completará próximamente.

2.2.2 Se presentaron reclamaciones por costes de limpieza presentadas por las Prefecturas de Kyoto y Hyogo por una cuantía total de ¥848 millones (£5 millones). Dichas reclamaciones se están examinando en la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Kobe. Se prevé que la evaluación se completará en el transcurso del verano de 2001.

2.2.3 Se ha finalizado la evaluación de una reclamación efectuada por el "Instituto Japonés para el Desarrollo del Ciclo Nuclear", por un total de ¥98 millones (£580 000), y se prevé que la reclamación se liquide próximamente.

2.2.4 Hokuriku Electricity Power Company y Tohoku Electricity Power Company presentaron reclamaciones por los costes de limpieza por ¥401 millones (£2,4 millones) y ¥97 millones (£570 000), respectivamente. La Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Kobe está examinando estas reclamaciones. Se prevé finalizar la evaluación para julio de 2001.

2.2.5 Respecto a las seis reclamaciones presentadas por un total de ¥181 millones (£1,1 millones), por Ministerios y entidades de la administración pública, a saber, tres entidades de construcción de puertos de distrito y tres entidades regionales de construcción, Los Fondos han ofrecido pagos de 80% de las cantidades evaluadas. No obstante, los demandantes no han aceptado aún las evaluaciones.

2.2.6 Se prevé que la Oficina de Tramitación de Reclamaciones de Kobe termine las evaluaciones dentro de pocos meses en lo que respecta a cinco reclamaciones por un total de ¥1 339 millones (£7,9 millones), presentadas por Ministerios y entidades de la administración pública, a saber, dos sedes regionales del Organismo de Seguridad Marítima del Japón y tres divisiones de las Fuerzas de Autodefensa,.

3 Reclamaciones relativas a la construcción y retirada de una calzada

3.1 Como podrá recordarse, la sección de la proa zozobrada del *Nakhodka*, en la que bien podría haber 2 800 toneladas de carga, encalló en las rocas a unos 200 metros de la costa. El propietario del buque contrató a una empresa japonesa de salvamento para sacar los hidrocarburos que había en la sección de proa, si bien las operaciones se vieron dificultadas por mares gruesas y condiciones atmosféricas adversas. Las autoridades japonesas se hicieron cargo de la operación, utilizando los servicios de dos empresas de salvamento. En estas operaciones de limpieza se retiraron unos 2 830 m^3 de una mezcla de hidrocarburos/agua.

3.2 Temiéndose que las operaciones sobre el agua pudieran fracasar, dadas las difíciles condiciones climatológicas, las autoridades japonesas ordenaron la construcción de una calzada temporal que llegaba hasta la sección varada de la proa. La finalidad de la calzada era que los camiones cisterna pudieran llegar por carretera hasta las cercanías de la proa varada, facilitando así la retirada de los hidrocarburos.

3.3 La calzada se extendía a 175 metros desde la costa. En el extremo marino de la calzada se montó una grúa de gran envergadura, equipándola con un brazo de la suficiente longitud para llegar a la sección de la proa. A pesar de las condiciones climatológicas reinantes, las operaciones sobre el agua tuvieron éxito y tan sólo fue necesario llevar por la calzada los últimos 380 m^3 de la mezcla de hidrocarburos/agua. La calzada fue posteriormente desmantelada y los materiales de construcción retirados del emplazamiento.

3.4 El JMDPC presentó reclamaciones por un total de ¥3 249 millones (£19 millones) en concepto de costes de la calzada. La mayor parte de los costes corresponden a la construcción y retirada de la

propia calzada. Estas reclamaciones se están examinando de acuerdo a los criterios de admisibilidad estipulados por la Asamblea, es decir, que la operación para construir la calzada fue una medida razonable desde el punto de vista técnico objetivo.

4 Acciones Judiciales

4.1 Los Comités Ejecutivos de los Fondos de 1971 y 1992 examinaron los resultados de las investigaciones del Director al respecto de la causa del siniestro en sus sesiones de octubre de 1999. Los Comités compartieron la opinión del Director de que el *Nakhodka* era innavegable en el momento del siniestro y de que los defectos que ocasionaron que el buque no sea apto para la navegación fueron la causa del siniestro. Los Comités estuvieron asimismo de acuerdo con el Director al respecto de que el propietario del buque era consciente, o al menos debiera haberlo sido, de los defectos que causaron la falta de navegabilidad del barco y que, por lo tanto, el siniestro fue causado por la falta o culpa del propietario del buque y que, por consiguiente, con arreglo al Artículo V.2 de la Convención de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.

4.2 Los Comités Ejecutivos decidieron que si el propietario del buque, Prisco Traffic Limited ("Prisco") iniciara procesos de limitación, los Fondos de 1971 y de 1992 se opondrían a que dicho propietario tuviera derecho a limitar su responsabilidad.

4.3 Los Comités decidieron además que los Fondos deberían tomar recursos contra Prisco y su empresa matriz, Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'). Ambas empresas compartieron la misma oficina hasta 1996. Prisco figuró como una subsidiaria de Primorsk en el Lloyds' Confidential Index hasta finales de 1996 y como entidad con asiento por separado tras el siniestro en 1997. Las dos sociedades tenían el mismo asegurador del casco y los mismos Clubes P & I, y Primorsk parecía ejercer una considerable intervención en Prisco en cuestiones de transporte marítimo. Los Comités observaron que la proximidad de las dos sociedades y los vínculos entre ellas sugerían que la sociedad matriz ejercía un grado de control considerable sobre Prisco y la flota, y que tal control conllevaba la responsabilidad de la navegabilidad y explotación segura de dicha flota.

4.4 Los FIDAC, en virtud de las decisiones de los Comités Ejecutivos, entablaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra Prisco, Primorsk, el UK Club y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, a fin de recuperar todo monto pagado por el Fondo en concepto de indemnización.

4.5 El propietario del buque y el UK Club levantaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra los Fondos de 1971 y de 1992 por un monto de ¥537 millones (£3,2 millones) al respecto de sus derechos subrogados relativos a los pagos por ellos efectuados.

4.6 El propietario del buque y el UK Club han sido representados desde el principio por el mismo abogado en Japón, que firmó todos los acuerdos de liquidación con los demandantes en nombre tanto del propietario del buque como del UK Club. Asimismo representa tanto al propietario del buque como al UK Club en sus acciones judiciales contra los Fondos de 1971 y 1992.

4.7 Las acciones judiciales tomadas por los Fondos FIDAC contra el UK Club le fueron notificadas a éste en su oficina de Tokio, y al abogado japonés del Club.

4.8 El abogado mencionado en párrafo 4.7 informó al Tribunal de Distrito de Fukui que no estaba autorizado a recibir la notificación de autos judiciales en nombre del propietario del buque. Se informó al Director de que la notificación al propietario del Nakhodka en la Federación de Rusia podría llevar unos 18 meses. Se prevé problemas similares relativos a la notificación de autos judiciales al respecto de Primorsk en Nakhodka y el Registro Ruso de Transporte Marítimo en San Petersburgo.

4.9 Los poderes emitidos por el propietario del buque y el UK Club, al respecto de las acciones judiciales contra los Fondos FIDAC, incluyeron la autorización para que el abogado japonés

pudiera ser notificado de las contrademandas. Así mismo, los FIDAC presentaron una contrademanda en el Tribunal del Distrito de Fukui contra el propietario del buque y el UK Club, al respecto de los pagos efectuados por los Fondos en tres prefecturas, por un total de ¥2 913 millones (£17 millones). La contrademanda se notificó al abogado del propietario del buque y del UK Club el 5 de febrero de 2001. El objetivo de los Fondos al presentar la contrademanda fue el acelerar los trámites contra el propietario del buque y el UK Club.

4.10 Las acciones contra Primorsk y contra el Registro Ruso de Transporte Marítimo no se ven afectadas por la contrademanda, tampoco lo son aquellas partes de las acciones contra el propietario del buque y el UK Club que no se contemplen en la contrademanda.

4.11 Los FIDAC presentaron también alegatos de la defensa contra las acciones tomadas por el propietario del buque y el UK Club contra los Fondos. Los Fondos han argumentado que tales acciones debieran desestimarse sobre la base de que el propietario del buque no debiera tener derecho a limitar sus responsabilidades, dado que el siniestro fue consecuencia de su falta o culpa personal y por que, en todo caso, dicho propietario no había iniciado procesos de limitación.

4.12 El propietario del buque y Primorsk han nombrado recientemente sus propios abogados para que les representen en las acciones judiciales cursadas en su contra por parte de los FIDAC. Los autos se entregaron recientemente a sus respectivos abogados.

4.13 Los autos contra Prisco, Primorsk y contra el Registro Ruso de Transporte Marítimo se entregaron recientemente por canales diplomáticos de la Federación de Rusia, habiéndose de celebrar la primera vista el 13 de junio de 2001.

5 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores a:

(a) tomar nota de la información que se expone en el presente documento; y

(b) dar al Director las instrucciones pertinentes y respecto a este siniestro y a su entera discreción.