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

COMITÉ EJECUTIVO
14ª sesión
Punto 3 del orden del día

92FUND/EXC.14/4
12 octubre 2001
Original: INGLÉS

SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971/1992

NAKHODKA

Nota del Director

Resumen:	Después de las sesiones de junio de 2001 de los Órganos Rectores, se ha liquidado una nueva reclamación. Se están examinando las reclamaciones relativas a la construcción y retirada de una calzada, y algunas otras reclamaciones. Se han mantenido conversaciones sobre la posibilidad de una solución global de todas las cuestiones pendientes entre los FIDAC y el UK Club.
Medidas que han de adoptarse:	Tomar nota de la información.

1 Nivel de los pagos

1.1 A consecuencia de los acontecimientos y de acuerdo 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 de 2001.

2 Reclamaciones de indemnización

2.1 Situación general

2.1.1 Al 10 de octubre de 2001, se habían recibido 458 reclamaciones por un total de ¥36 011 millones (£198 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 2 de octubre de 2001, es decir, £1=¥181,85, 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 ¥16 738 millones (£92 millones) al 10 de octubre 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 US$5 millones (£4 millones).

2.1.3 La reclamación presentada por el Instituto Japonés para el Desarrollo del Ciclo Nuclear por ¥98 millones (£0,5 millones) ha sido liquidada en ¥88 millones (£0,5 millones) y el 80% de la suma de liquidación fue abonado en julio de 2001.

2.1.4 La situación en la que se encuentran las reclamaciones al 10 de octubre 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)	12 085 303	10 368 503
Prefecturas y municipios	4 592 938	3 666 910
Contratistas del propietario del buque	1 129 322	734 195
Pesca	5 013 257	1 769 172
Turismo	2 840 858	1 344 157
Otros	721 073	583 683
Total	26 382 751 (£145 millones)	18 466 620 (£102 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)	4	3 335 857	0
Entidades de la administración pública	11	1 519 466	0
Prefecturas y municipios	4	2 549 628	694 197
Turismo	5<1>	8 642	0
Otros	4	2 027 318	1 077 400
Total	28	9 440 911 (£52 millones)	1 771 597 (£10 millones)

Nota: <1> Los FIDAC evaluaron estas cinco reclamaciones como cero.

2.2 Reclamaciones pendientes

2.2.1 Todas las reclamaciones presentadas por las Prefecturas corresponden al coste de la recogida de hidrocarburos de las costas y a la remoción de hidrocarburos. La Prefectura de Toyama presentó una reclamación de ¥120 millones (£662 000). La Prefectura de Ishikawa presentó una reclamación de ¥1 581 millones (£8,7 millones). Los Fondos y el UK Club han evaluado estas reclamaciones en ¥100 millones (£551 000) y ¥1 319 millones (£7,3 millones) respectivamente. Las Asambleas de las Prefecturas estudiarán en diciembre de 2001 si han de aceptar estas evaluaciones.

2.2.2 Las Prefecturas de Kyoto y Hyogo presentaron reclamaciones por ¥623 millones (£3,4 millones) y ¥226 millones (£1,2 millones), respectivamente. La evaluación de estas reclamaciones se completará próximamente.

2.2.3 Cinco compañías de energía eléctrica presentaron reclamaciones por costes de limpieza. Tohoku Electricity Power Company presentó una reclamación de ¥97 millones (£534 000), que ha sido evaluada por los Fondos y el UK Club en ¥71 millones (£393 122). Hokuriku Electricity Power Company y Kansai Electricity Power Company presentaron reclamaciones por ¥401 millones (£2,2 millones) y ¥1 516 millones (£8,3 millones) respectivamente. Se prevé finalizar la evaluación de estas reclamaciones para fines de octubre de 2001.

2.2.4 Respecto a seis reclamaciones por un total de ¥181 millones (£1 millón) presentadas 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.

2.2.5 Las Fuerzas de Autodefensa de Tierra presentaron reclamaciones por ¥134 millones (£738 919). Los Fondos y el UK Club han aprobado estas reclamaciones en la suma reclamada con sólo una reducción menor. La evaluación de dos reclamaciones por un total de ¥529 millones (£2,9 millones) presentadas por otras dos divisiones de las Fuerzas de Autodefensa concluirá a fines de octubre.

2.2.6 En cuanto a dos reclamaciones por un total de ¥676 millones (£3,7 millones) presentadas por dos sedes regionales de la Guardia Costera del Japón, se prevé que la Oficina de Tramitación de Reclamaciones termine las evaluaciones para fines de diciembre de 2001.

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 del buque naufragado, 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 longitud suficiente 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 retirar 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 ¥3 336 millones (£18 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 han examinado de acuerdo a los criterios de admisibilidad estipulados por las Asambleas, es decir, que la operación para construir la calzada fue una medida razonable desde el punto de vista técnico objetivo.

3.5 En las sesiones de junio de 2001 de los Órganos Rectores de los FIDAC, la delegación japonesa manifestó que las reclamaciones relativas a la calzada eran objeto de conversaciones entre los FIDAC, el asegurador del propietario del buque y el Gobierno japonés y, sin querer entrar en detalles, señaló que la Guardia Costera japonesa había tomado la decisión de construir la calzada después de tener en cuenta las condiciones atmosféricas impredecibles y severas en el Mar del Japón en invierno y otras dificultades que se encontraron en ese entonces.

3.6 Varias delegaciones manifestaron que el asegurador del propietario del buque y los FIDAC no debían escatimar esfuerzos por liquidar estas reclamaciones y destacaron la importancia de que los FIDAC mantuviesen una actitud tolerante sobre reclamaciones de este tipo. Algunas delegaciones señalaron también que la elevada cuantía de las reclamaciones no debía influir en el modo en que fuesen tratadas por los FIDAC, si bien los Fondos debían tener mucho cuidado en la evaluación de reclamaciones tan elevadas.

3.7 Algunas delegaciones manifestaron que era importante para los FIDAC no considerar la construcción de la calzada como poco razonable en retrospectiva, ya que ello podría disuadir a las autoridades nacionales de adoptar medidas preventivas innovadoras en casos futuros.

3.8 Tuvieron lugar reuniones en septiembre y octubre de 2001 entre el Gobierno japonés, por una parte, y los FIDAC y el UK Club, por la otra. En estas reuniones se discutieron en detalle los aspectos técnicos de las reclamaciones de la calzada. Las reuniones abordaron también la cuestión de si las reclamaciones cumplían los criterios de admisibilidad estipulados por los Órganos Rectores de los FIDAC. Se han hecho progresos y tendrán lugar nuevas conversaciones.

4 Acciones judiciales

4.1 Los Comités Ejecutivos de los Fondos de 1971 y 1992 examinaron los resultados de las investigaciones del Director respecto a 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 estuviera 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 que el buque no estuviera apto para navegar 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 del Convenio 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 incoar 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 participación 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 dicho control conllevaba la responsabilidad de la navegabilidad y explotación segura de la 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 todos los montos pagados 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 Tokio 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 representaba 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 FIDAC contra el UK Club le fueron notificadas a este último 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 preveían 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 notariales emitidos por el propietario del buque y el UK Club, respecto de las acciones judiciales contra los FIDAC, incluyeron la autorización para que su abogado japonés pudiera ser notificado de las contrademandas. Por tanto, 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, y 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 entabladas 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 su responsabilidad, dado que el siniestro fue consecuencia de su falta o culpa personal y porque, en todo caso, dicho propietario no había iniciado proceso de limitación.

4.12 El propietario del buque y Primorsk han nombrado sus propios abogados para que les representen en las acciones judiciales cursadas en su contra por parte de los FIDAC. Los autos se entregaron a sus respectivos abogados en junio de 2001. Los autos contra el Registro Ruso de Transporte Marítimo se entregaron en junio por canales diplomáticos de la Federación de Rusia.

4.13 A fin de acelerar el proceso, el Gobierno japonés solicitó el 7 de agosto de 2001 al Tribunal de Distrito de Tokio que transfiriese la acción del Gobierno contra Prisco y el UK Club al Tribunal de Distrito de Fukui.

4.14 La primera vista en el Tribunal de Distrito de Tokio se celebró el 5 de septiembre de 2001. El Tribunal pidió a las partes que esclareciesen los principales puntos de la causa. El Tribunal indicó que la causa sería transferida al Tribunal de Distrito de Fukui si los principales puntos de la misma fuesen casi los mismos que los de las causas en el Tribunal de Distrito de Fukui.

4.15 Prisco negó responsabilidad conforme a la Ley de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos debido a que el siniestro fue causado principalmente por un fenómeno natural extraordinario. El UK Club adoptó la misma postura que Prisco en cuanto a la cuestión de la responsabilidad. Además, el Club se refirió a la cláusula de arbitraje en el Reglamento del Club que estipula que las controversias se decidan mediante arbitraje en Londres.

4.16 La primera vista formal en el Tribunal de Distrito de Fukui se celebró el 19 de septiembre de 2001. El Tribunal invitó a las partes a procurar llegar a arreglos extrajudiciales. A fin de evitar la repetición de acciones, el Tribunal recomendó a los Fondos que retirasen o bien las contrademandas de los Fondos contra Prisco y el UK Club o bien partes de las reclamaciones originales de los Fondos contra ellos. Como los Fondos ya han presentado alegatos en relación con las contrademandas, los Fondos no pueden retirar estas reclamaciones. Por lo tanto los Fondos acordaron retirar partes de sus reclamaciones originales.

4.17 Los Fondos han presentado alegatos al Tribunal de Distrito de Fukui sosteniendo que el siniestro fue causado porque el *Nakhodka* no estaba apto para navegar y que esta situación era debida a la falta concreta o culpa del propietario del buque.

4.18 El Registro Ruso de Transporte Marítimo ha pedido al Tribunal que desestimase las acciones contra él por razón de que el Registro goza de inmunidad soberana.

5 Solución global

5.1 En sus sesiones de junio de 2001, los Órganos Rectores tomaron nota de la evolución de los procesos judiciales.

5.2 Algunas delegaciones expresaron la opinión de que los FIDAC debían promover vigorosamente el recurso contra el propietario del buque, el UK Club, la sociedad matriz del propietario del buque y el Registro Ruso de Transporte Marítimo. Se sugirió asimismo que los Fondos considerasen las posibilidades de recurso en países distintos de Japón y que también considerasen problemas relativos a 'traspasar el velo corporativo' y los problemas prácticos de embargar un buque de la sociedad matriz en Japón.

5.3 El Comité Ejecutivo encargó al Director que mantuviese conversaciones con el Gobierno japonés, el propietario del buque y el UK Club sobre las reclamaciones y cuestiones pendientes y explorase las posibilidades de llegar a una solución global de todas las cuestiones pendientes.

5.4 La delegación japonesa manifestó que, si las cuestiones pendientes pudiesen resolverse a satisfacción de todas las partes interesadas, ello podría dar paso a una pronta solución global.

5.5 Han tenido lugar conversaciones entre el UK Club y los FIDAC sobre las posibilidades de llegar a una solución global. Continúan dichas conversaciones.

5.6 El Director y el UK Club concuerdan en que el objetivo de toda solución global debe ser que se paguen íntegramente todas las reclamaciones admisibles, que los FIDAC recobren una cuantía razonable de la indemnización por ellos pagada y que cese toda litigación.

6 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 que estimen pertinentes respecto a este siniestro.