



SINIESTROS QUE AFECTAN A LOS FONDOS DE 1971/1992

NAKHODKA

Nota del Director

Resumen:

Desde las sesiones de octubre de 2001 de los órganos rectores se ha liquidado una serie de reclamaciones. Se aborda la cuestión del nivel de pagos de los FIDAC (actualmente el 80% de las reclamaciones reconocidas).

Se han evaluado las reclamaciones relativas a la construcción y retirada de la calzada. Se han celebrado conversaciones sobre liquidación con la Guardia Costera japonesa y el Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón. También se han celebrado conversaciones sobre la posibilidad de una solución global de todas las cuestiones pendientes. Se facilita información sobre la postura de las partes en los procedimientos de recurso entablados por los FIDAC y otros contra el propietario del *Nakhodka*, su asegurador, la compañía matriz del propietario del buque y el Registro Ruso de Transporte Marítimo.

Medidas que han de adoptarse:

Considerar el nivel de los pagos de los FIDAC

1 Reclamaciones de indemnización

1.1 Situación general

- 1.1.1 Al 22 de abril de 2002, se habían recibido 458 reclamaciones, por un total de ¥36 011 millones (£185 millones^{<1>}).
- 1.1.2 Los pagos efectuados por los Fondos a los demandantes se elevaron a un total de ¥16 919 millones (£87 millones) al 22 de abril de 2002. El total de los pagos efectuados por el propietario del buque y su asegurador, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), ascendía a US\$5 millones (£4 millones).

<1> En este documento, la conversión de las sumas en Yen se ha efectuado sobre la base del tipo de cambio al 5 de abril de 2002, £1=¥195,07, excepto en lo que respecta a las sumas pagadas cuando la conversión se ha efectuado al tipo de cambio de la fecha de pago.

¥1 516 millones (£7,8 millones), respectivamente. Estas reclamaciones fueron evaluadas por los FIDAC y el UK Club en ¥341 millones (£1,7 millones) y ¥1 269 millones (£6,5 millones) respectivamente. Se espera que estas reclamaciones sean liquidadas en las cuantías evaluadas en un futuro próximo.

- 1.2.2 Organismos públicos japoneses han presentado reclamaciones por operaciones de limpieza de un total de ¥1 519 millones (£7,8 millones). Ha concluido la evaluación de estas reclamaciones y los demandantes han sido informados con detalle del resultado de dicha evaluación. La cuantía evaluada total para estas reclamaciones es ¥1 488 millones (£7,6 millones).
- 1.2.3 Las reclamaciones del Centro de Prevención de Desastres Marítimos del Japón (JMDPC) se tratan en la sección 3 más abajo.

2 Nivel de pagos

- 2.1 A consecuencia de las novedades, y tal como le autorizaran los órganos rectores, el Director decidió en enero de 2001 incrementar el nivel de pagos del 70% al 80% de la cuantía de los daños sufridos en efecto por los distintos demandantes. La decisión del Director fue comunicada a los órganos rectores en sus sesiones de enero de 2001 (documentos 92FUND/EXC.11/6, párrafo 4.1.5 y 71FUND/AC.3/ES.6/7, párrafo 3.3.5).
- 2.2 Conforme a una decisión de la Asamblea del Fondo de 1992 la cuantía total disponible en virtud de los Convenios del Fondo de 1971 y 1992, esto es 135 millones de DEG, equivale a ¥23 164 515 000 (£119 millones).
- 2.3 A consecuencia de las novedades, el riesgo total de los FIDAC puede estimarse en $¥20\,508\,752\,000 + ¥6\,790\,568\,000 = ¥27\,299\,320\,000$ (£140 millones)
- 2.4 El nivel actual de pagos, esto es 80% de la cuantía de los daños sufridos en efecto por los respectivos demandantes, daría ¥21 839 456 000 (£112 millones), lo que da a los FIDAC cierto margen contra el pago en exceso. Un aumento del nivel al 90% daría ¥24 569 388 000 (£126 millones), lo que excedería de la cuantía máxima disponible para la indemnización. El Director propone por tanto que se mantenga el nivel de pagos en el 80%.

3 Reclamaciones relativas a la construcción y retirada de una calzada

- 3.1 Se recordará que 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 extraer los hidrocarburos que quedaban 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 m³ de una mezcla de hidrocarburos y 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 permitir que los camiones cisterna pudieran llegar por carretera hasta las cercanías del buque naufragado, facilitando así la extracción 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 longitud suficiente para llegar a la sección de la proa. Se retiraron por la calzada unos 380 m³ de mezcla de hidrocarburos y 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 (£17 millones) en concepto de costos de la calzada. La mayor parte de los costos corresponden a la construcción y retirada de la propia calzada. Estas reclamaciones se han evaluado de acuerdo a los criterios de admisibilidad estipulados por las Asambleas, 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 rigurosas 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 apuntaron 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 cuantiosas.
- 3.7 Algunas delegaciones manifestaron que era importante para los FIDAC no considerar la construcción de la calzada como poco razonable, viendo las cosas 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 y en enero y marzo de 2002 entre el Gobierno japonés, por una parte, y los FIDAC y el UK Club, por la otra. En dichas reuniones se discutieron en detalle los aspectos técnicos de las reclamaciones sobre la calzada. En las reuniones se abordó también la cuestión de si las reclamaciones cumplen los criterios de admisibilidad estipulados por los órganos rectores de los FIDAC.
- 3.9 Se celebrarán nuevas discusiones sobre estas reclamaciones durante la semana que comienza el 22 de abril de 2002, y las novedades se comunicarán al Comité Ejecutivo.

4 Acciones judiciales en los tribunales japoneses

4.1 Consideraciones de los Comités Ejecutivos respecto a recursos judiciales

- 4.1.1 En sus sesiones de octubre de 1999, los Comités Ejecutivos de los Fondos de 1971 y de 1992 consideraron los resultados de la investigación del Director sobre la causa del siniestro.
- 4.1.2 El Comité tomó nota de la conclusión de los expertos de los FIDAC de que el *Nakhodka* se encontraba en una condición de grave dilapidación. Se observó que, a juicio de los expertos, existían pruebas de grave desgaste de las barras de resistencia del casco y reparaciones inadecuadas, que era evidente que la resistencia del casco había quedado gravemente reducida, pero que, aunque la carga efectiva del buque no estaba conforme con el manual de carga, lo que aumentó la presión en el buque, esto no hubiera afectado, en su opinión, a un buque bien mantenido. Se tomó nota de que los expertos consideraban que no existían pruebas de un abordaje o cuasi abordaje con un objeto de baja flotabilidad, ni de ningún otro contacto o explosión. El Comité tomó nota además de que el hecho de que el buque fallase en estas circunstancias apoyaba la opinión de los expertos de que el buque era innavegable, que el *Nakhodka* experimentó mal tiempo pero, en su opinión, ese mal tiempo no es excepcional en el Mar del Japón en enero, pero que los expertos opinaban que el propietario del buque era o debía haber sido consciente de la condición real de la estructura del casco.

- 4.1.3 Los Comités compartían la opinión del Director de que el *Nakhodka* era innavegable en el momento del siniestro y que los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable eran causantes del siniestro. Los Comités concordaban asimismo con el Director en que el propietario del buque era, o al menos debía haber sido, consciente de los defectos que ocasionaron que el buque fuese innavegable, que el siniestro fue por tanto causado por la falta concreta o culpa del propietario del buque y que, por consiguiente, en consonancia con el artículo V.2 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque no tenía derecho a limitar su responsabilidad.
- 4.1.4 El Comité confirmó que era el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y no el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 el que se aplicaba a este caso.
- 4.1.5 Los Comités Ejecutivos decidieron que si el propietario del buque, Prisco Traffic Limited ("Prisco"), iniciaba proceso de limitación, los Fondos de 1971 y de 1992 debían oponerse a su derecho a limitar su responsabilidad.
- 4.1.6 El Comité Ejecutivo observó que llevaría considerable tiempo entablar una demanda a Prisco en Rusia. El Comité reconoció que, por una serie de razones, entablar una acción de recuperación contra la compañía pudiera no dar el resultado de recuperar dinero. Se observó que las investigaciones efectuadas por los FIDAC indicaban que era poco probable que esta compañía tuviera activos importantes contra los que se pudiera hacer valer una sentencia. Asimismo se observó que la compañía se había deshecho de su flota y ya no figuraba en la lista de propietarios de buques publicada por el Lloyds' Register, y que era posible que se estuviesen dando los pasos para disolver dicha compañía. El Comité Ejecutivo decidió que el Fondo de 1992 debía, con todo, incoar acción de recuperación contra el propietario del buque, Prisco.
- 4.1.7 El Comité decidió que se debía entablar recurso contra la Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'), la compañía matriz de Prisco. El Comité tomó nota de que ambas compañías compartían la misma oficina hasta 1996 y que la Prisco figuraba como sucursal de la Primorsk en el Lloyd's Confidential Index hasta finales de 1996, e inscrita por separado tras el siniestro en 1997. El Comité tomó nota asimismo de que las dos compañías tenían el mismo asegurador del casco y el mismo Club P & I, y que la Primorsk parecía tener una considerable participación en la Prisco en cuestiones de transporte marítimo. Observó además que la proximidad de las dos compañías y los vínculos entre ellas sugerían que la compañía matriz ejercía un grado de control considerable sobre la Prisco y la flota. El Comité compartía la opinión del Director de que tal control conllevaba la responsabilidad de la navegabilidad y explotación segura de la flota.
- 4.1.8 El Comité Ejecutivo examinó la cuestión ulterior de si se debía entablar una acción de recuperación contra el UK Club. Aunque el Comité observó que, conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el propietario del buque está obligado a mantener un seguro que cubra la cuantía de limitación aplicable al buque en virtud del Convenio, en el caso del *Nakhodka* 1 588 000 DEG (aproximadamente ¥229 millones o £1,3 millones), se creía que el *Nakhodka* estaba cubierto en cuanto a sus responsabilidades jurídicas por daños de contaminación hasta una cuantía de US\$500 millones, como es normalmente el caso para los petroleros.
- 4.1.9 El Comité tomó nota asimismo de que el Reglamento del UK Club contiene una cláusula de "pagar para ser pagado" (es decir que el Club está obligado a compensar al propietario del buque solamente por la indemnización efectivamente pagada por este último a terceros), y esta cláusula ha sido confirmada por los tribunales del Reino Unido. El Comité tomó nota de que la asesoría jurídica brindada al Director indicaba, no obstante, que la cláusula de "pagar para ser pagado" pudiera no ser confirmada en Japón. Teniendo en cuenta esta asesoría, el Comité decidió que el Fondo de 1992 debía entablar acción de recuperación contra el UK Club.
- 4.1.10 El Comité Ejecutivo observó que el *Nakhodka* fue objeto de clasificación conforme al reglamento del Registro Ruso de Transporte Marítimo. El Comité reconoció que la litigación contra las sociedades de clasificación era difícil, debido al papel especial que desempeñan en el transporte

marítimo internacional. El Comité concluyó, sin embargo, que el Registro Ruso no había logrado cerciorarse de que el *Nakhodka* cumpliera sus requisitos y que este fallo fue causante del siniestro, y por consiguiente decidió que el Fondo de 1992 iniciara actuación de recuperación contra el Registro Ruso.

4.1.11 Se observó que se efectuaron reparaciones considerables en el *Nakhodka* en 1993 en un astillero de Singapur y que los expertos técnicos de los FIDAC investigaban el alcance de dichas reparaciones.

4.2 Reacciones de Prisco y el Registro Ruso de Transporte Marítimo

4.2.1 En una carta al Director del 12 de noviembre de 1999 el propietario del buque, Prisco, expresó la opinión de que existía una serie de equivocaciones y malentendidos en los documentos presentados por el Director a los Comités en sus sesiones de octubre de 1999 (documentos 71FUND/EXC.62/8/1 y 92FUND/EXC.4/4/1) que hacían que los documentos fuesen sumamente equívocos. Se afirmaba en la carta que el cargamento se había cargado ciñéndose a los criterios de carga, que difícilmente se podía calificar al *Nakhodka* como dilapidado al haber sido objeto de extensas reparaciones y estar comprendido plenamente dentro de la clase en el momento del siniestro, que no podía haber habido culpa por parte del propietario del buque, que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 era aplicable al siniestro del *Nakhodka*, que la Prisco no formaba parte de ningún grupo y que los Fondos debían haber considerado la posibilidad de entablar acción de recurso contra los salvadores.

4.2.2 En su respuesta el Director manifestó que, en opinión de los expertos de los Fondos, el *Nakhodka* había sido cargado de modo poco corriente, que existía un desacuerdo fundamental entre el propietario del buque y los Fondos respecto a la condición del buque y a la cuestión de la falta o culpa, y que los Fondos adoptaban la firme opinión de que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 no era aplicable a este caso.

4.2.3 En una carta al Director del 18 de noviembre de 1999 el Registro Ruso de Transporte Marítimo expresó su pesar porque los Comités Ejecutivos hubieran concluido que el Registro no se hubiese cerciorado de que el *Nakhodka* cumpliera sus requisitos y que este fallo fuese causante del siniestro. El Registro propuso que se celebrase una reunión entre los expertos de los FIDAC y los del Registro, para dar a éste último la posibilidad de defender su postura.

4.2.4 Los expertos de los Fondos visitaron el Registro en enero de 2000, esperando obtener nueva documentación. El Registro, sin embargo, mantuvo su postura de que no era responsable y no dio a los expertos de los Fondos acceso a los libros de clasificación ni les facilitaron otros documentos que los Fondos tenían entendido se les facilitarían en la reunión.

4.3 Acciones judiciales

4.3.1 Conforme a las decisiones de los Comités Ejecutivos, en noviembre de 1999 los FIDAC entablaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Fukui contra la Prisco, Primorsk, el UK Club y el Registro Ruso de Transporte Marítimo, para recuperar las sumas que pagaran los Fondos en concepto de indemnización.

4.3.2 El Gobierno japonés y el JMDPC entablaron recursos en el Tribunal de Distrito de Tokio contra Prisco y el UK Club respecto a las reclamaciones que no hubiesen sido liquidadas todavía por la cuantía íntegra reclamada y respecto a las reclamaciones liquidadas para recuperar la parte de las cuantías de liquidación que no hubiese sido pagada todavía.

4.3.3 Prisco y el UK Club entablaron acciones judiciales en el Tribunal de Distrito de Tokio contra los Fondos de 1971 y 1992 en diciembre de 1999 por ¥537 millones (£2,8 millones) respecto a sus derechos subrogados relativos a los pagos efectuados por ellos.

- 4.3.4 Prisco y el UK Club fueron representados desde el principio por el mismo abogado en Japón que firmó todos los acuerdos de liquidación con los demandantes en nombre tanto de Prisco como del UK Club. Asimismo representaba tanto a Prisco como al UK Club en sus acciones contra los Fondos de 1971 y 1992.
- 4.3.5 Las acciones judiciales entabladas por los FIDAC contra el UK Club fueron presentadas al Club en su oficina de Tokio y al abogado japonés del Club.
- 4.3.6 El abogado del UK Club informó al Tribunal de Distrito de Fukui que no estaba autorizado para recibir notificaciones de autos judiciales en nombre de Prisco. Se informó al Director que la notificación judicial a Prisco en Nakhodka en la Federación de Rusia podría llevar unos 18 meses. Se esperaban problemas similares relativos a las notificaciones de autos judiciales con respecto a Primorsk en Nakhodka y el Registro Ruso de Transporte Marítimo en San Petersburgo.
- 4.3.7 Los poderes notariales dictados por Prisco y el UK Club con respecto a la acción contra los FIDAC incluían la autorización de que su abogado japonés recibiese notificación de contrademandas. Por tanto los FIDAC presentaron una contrademanda en el Tribunal de Distrito de Fukui contra Prisco y el UK Club con respecto a los pagos de los Fondos a tres prefecturas por un total de ¥2 913 millones (£17 millones). La finalidad de que los Fondos presentaran la contrademanda era acelerar el proceso contra Prisco y el UK Club. Las acciones contra Primorsk y el Registro Ruso de Transporte Marítimo no quedan afectadas por la contrademanda, ni tampoco las partes de las acciones contra Prisco y el UK Club no abarcadas por la contrademanda.
- 4.3.8 Los FIDAC presentaron también alegatos de contestación al Tribunal de Distrito de Fukui en enero de 2001 respecto a las acciones entabladas por Prisco y el UK Club contra los Fondos. Los Fondos han argumentado que estas acciones deben desestimarse debido a que Prisco no debería tener derecho a limitar su responsabilidad, ya que el siniestro fue resultado de su falta personal o culpa, y que en todo caso Prisco no había comenzado proceso de limitación.
- 4.3.9 Prisco y Primorsk nombraron a sus propios abogados en abril de 2001 para que les representaran en acciones judiciales entabladas contra ellos por los FIDAC. Los autos judiciales fueron entregados a los respectivos abogados en junio de 2001. Los autos judiciales contra el Registro Ruso de Transporte Marítimo fueron entregados en junio de 2001 a través de los canales diplomáticos en la Federación de Rusia.
- 4.3.10 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 judicial del Gobierno contra Prisco y el UK Club al Tribunal de Distrito de Fukui.
- 4.3.11 El primer juicio en el Tribunal de Distrito de Tokio se celebró el 5 de septiembre de 2001. El Tribunal pidió a las partes que aclarasen los principales contenciosos del caso. El Tribunal indicó que del caso se transferiría al Tribunal de Distrito de Fukui si los principales contenciosos de este caso eran casi los mismos que los de los casos en el Tribunal de Distrito de Fukui.
- 4.3.12 Prisco negó responsabilidad conforme a la Ley de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (OPDCL) por razón de 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 remitió a la cláusula de arbitraje del Reglamento del Club, que dispone que las controversias se decidan mediante arbitraje en Londres.
- 4.3.13 Se ha tenido juicios mensuales en el Tribunal de Distrito de Tokio desde septiembre de 2001. A consecuencia de dichos juicios, parece poco probable que el Tribunal de Distrito de Tokio transfiera las acciones del Gobierno japonés contra Prisco y el UK Club al Tribunal de Distrito de Fukui. Por tal razón, el Director decidió en diciembre de 2001 intervenir en el proceso en el Tribunal de Distrito de Tokio para proteger los intereses de los Fondos.

- 4.3.14 El Gobierno japonés y el JMDPC presentaron sus primeros alegatos en el Tribunal de Distrito de Tokio en diciembre de 2001 en respuesta a los alegatos presentados por Prisco en septiembre. Compartían las opiniones de los expertos de los Fondos en cuanto a la resistencia estructural y la navegabilidad del *Nakhodka*. En cuanto a las condiciones atmosféricas en el Mar del Japón encontradas por el *Nakhodka*, su postura era en gran medida la misma que la de los Fondos, a saber que las condiciones atmosféricas en el momento del siniestro eran previsibles y podían considerarse como “fenómeno natural extraordinario” como se especifica en el Artículo 3 (1) -2 de la ley OPDCL.
- 4.3.15 Conforme a la solicitud del Tribunal de Distrito de Tokio, los FIDAC presentaron alegatos en febrero de 2002 exponiendo su evaluación de cada punto de las reclamaciones del Gobierno japonés y del JMDPC. Los Fondos sostenían que el siniestro fue causado porque el *Nakhodka* era innavegable y que la innavegabilidad se debía a la falta concreta o culpa del propietario del buque. Los Fondos sostenían además que no se podía aplicar la cláusula de arbitraje de Londres en el Reglamento del Club.
- 4.3.16 El Gobierno japonés y el JMDPC presentaron nuevos alegatos en el Tribunal de Distrito de Tokio en febrero de 2002. En esos alegatos arguyeron que no se podía aplicar la cláusula de arbitraje de Londres porque el Reglamento del Club no se considera como un acuerdo escrito de arbitraje en virtud de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de Nueva York.
- 4.3.17 El Gobierno japonés presentó nuevos alegatos al Tribunal de Distrito de Tokio en marzo de 2002 proporcionando más información respecto a una reclamación sobre las operaciones de recuperación de hidrocarburos efectuadas en el mar.
- 4.3.18 Prisco presentó nuevos alegatos al Tribunal de Distrito de Tokio en marzo de 2002 en los que afirmaba estar de acuerdo con los Fondos en cuanto a las evaluaciones de cada punto de las reclamaciones del Gobierno japonés y del JMDPC. El Tribunal pidió al UK Club que expusiese su postura respecto a estas reclamaciones para fines de abril de 2002.
- 4.3.19 Se celebró un juicio en el Tribunal de Distrito de Fukui el 19 de septiembre de 2001. El Tribunal invitó a las partes a procurar alcanzar soluciones extrajudiciales. A fin de evitar la duplicación de acciones, el Tribunal recomendó que los FIDAC retirasen las contrademandas de éstos contra Prisco y el UK Club, o bien partes de las reclamaciones originales de los Fondos contra ellos. Como los Fondos ya habían presentado alegatos en relación con las contrademandas, los Fondos no podían retirar esas reclamaciones, y por consiguiente éstos retiraron partes de sus reclamaciones originales.
- 4.3.20 El Registro Marítimo Ruso ha solicitado al Tribunal de Distrito de Fukui que desestimara las acciones contra el mismo por razón de que dicho Registro goza de inmunidad soberana.
- 4.3.21 Los FIDAC presentaron extensos alegatos al Tribunal de Distrito de Fukui en enero de 2002 sosteniendo que el siniestro fue causado porque el *Nakhodka* era innavegable y que el hecho de ser innavegable se debía a la falta concreta o culpa del propietario del buque. Los Fondos respondieron también a los alegatos presentados por el UK Club, Primorsk y el Registro Ruso. Los Fondos se opusieron a la aplicación de la cláusula de arbitraje de Londres en el Reglamento del Club y sostuvieron que el Registro Ruso no tenía derecho a inmunidad soberana en lo concerniente a su actividad de inspección de clase. Asimismo los Fondos sostuvieron que Primorsk debe ser considerada como de hecho propietaria del *Nakhodka*.
- 4.3.22 En un juicio en el Tribunal de Distrito de Fukui en enero de 2002, el juez pidió a los demandados, excepto los Fondos, que presentaran alegatos sobre las condiciones atmosféricas en el momento del siniestro. El juez indicó que el Tribunal, antes del próximo juicio previsto para el 29 de mayo de 2002, daría un dictamen sobre si las condiciones atmosféricas pueden considerarse como

“fenómeno natural extraordinario”, teniendo en cuenta los alegatos presentados por los demandados.

5 Postura de las partes en el proceso

5.1 Acciones contra Prisco

5.1.1 El fundamento jurídico de las acciones de los FIDAC contra Prisco es la responsabilidad objetiva en virtud de la Ley de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (OPDCL) que aplica el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Los Fondos han sostenido que Prisco no tiene derecho a limitar su responsabilidad, ya que el siniestro fue resultado de la innavegabilidad del *Nakhodka* y que Prisco sabía, o debía haber sabido, que el buque era innavegable.

5.1.2 Prisco se ha referido al artículo 3(1)-2 de la OPDCL en virtud del cual el propietario del buque queda exonerado de responsabilidad si el siniestro fue causado por un fenómeno natural extraordinario. Prisco ha sostenido que debería ser exonerado ya que el *Nakhodka* se encontró con condiciones marinas tan extraordinarias que deben ser consideradas como fenómeno natural extraordinario. La postura de Prisco puede resumirse así:

El buque era navegable en todo respecto y no tenía defectos que pudiesen afectar a su resistencia estructural. El buque fue construido conforme a los requisitos del Registro Ruso, y construido con escantillones superiores a las normas internacionales de clasificación. Al buque se le había otorgado un certificado de clase de pleno derecho por el Registro Ruso en 1993, y había mantenido la clase desde entonces. Según la Oficina Metrológica Británica, la altura de la ola significativa era 9,3m con periodos de la ola de 9 a 12 segundos, y la ola de mayor altura prevista en un periodo de 3 horas se calculaba en 17,4m. con la posibilidad de que una ola de altura mayor a 20m pudiera encontrarse en ciertas circunstancias. En el momento del siniestro el buque estaba sometido a otras fuerzas, tales como machetazos e impactos de cáncamos de mar. Estos fenómenos extraordinarios ocurren aproximadamente una vez cada decenio en esta zona en invierno.

5.1.3 La postura de los Fondos puede resumirse así:

A fin de ser exonerada de su responsabilidad, Prisco tiene que probar que el siniestro fue causado por un “fenómeno natural extraordinario” como se indica en el artículo 3 (1)-2 de la OPDCL. Esta expresión fue construida por los legisladores japoneses para que tuviera el mismo significado que la expresión “fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible” conforme al artículo III.2 a) del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Prisco no ha probado que el mal tiempo en el momento del siniestro fuese de un nivel tan extraordinario como prevé la Ley. El mal tiempo en invierno en el Mar del Japón encontrado por el *Nakhodka* en este caso es previsible para todo barco que navegue allí. La condición de cualquier buque debe ser tal que le permita resistir estas condiciones atmosféricas. El hecho de que el buque tuviese un certificado del Registro Ruso y fuese aprobado por éste no es pertinente para la cuestión de si era navegable y si el propietario del buque está exonerado de responsabilidad.

5.1.4 El Director tiene entendido que Prisco presentará dictámenes jurídicos sobre la cuestión de la exoneración de responsabilidad. También tiene entendido que Prisco presentará pruebas sobre las condiciones atmosféricas. Una vez presentados a los tribunales estos dictámenes y pruebas, el Director considerará si los Fondos deben procurar dictámenes jurídicos o facilitar contrapruebas sobre estas cuestiones.

5.1.5 La postura del Gobierno japonés y del JMDPC es en buena medida la misma que la de los FIDAC.

5.2 Acciones contra el UK Club

5.2.1 Las acciones de los FIDAC contra el UK Club son de dos tipos: a) una reclamación de indemnización en virtud de la Ley de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (OPDCL), (acción directa) y b) una reclamación del seguro de conformidad con la póliza de seguro (acción indirecta). En el artículo 15 (1) del OPDCL se prevé expresamente la reclamación directa de indemnización. En lo que respecta a la acción indirecta, los Fondos pueden exigir indemnización al UK Club en virtud del artículo 15 (1) de OPDCL, pero el Club tiene derecho a limitar su responsabilidad hasta la cuantía de limitación según lo dispuesto en el artículo 15 (3) de dicha ley (véase el artículo VII.8 del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969).

5.2.2 Si se demuestra que Prisco no tiene suficientes activos para indemnizar plenamente a los Fondos, los Fondos tienen derecho a ejercer los derechos de Prisco en contra del UK Club con respecto a la cuantía completa exigida en virtud del artículo 423 del Código Civil de Japón. La acción indirecta emprendida contra el UK Club es una reclamación del seguro presentada en nombre de Prisco acogiéndose a la póliza de seguro.

5.2.3 Con respecto a la acción directa, el UK Club ha invocado las mismas defensas que Prisco, a saber, que el propietario del buque está exento de Responsabilidad Civil en virtud del artículo 3 (1)-2 del OPDCL. En cuanto a la exención de responsabilidad y la limitación de la misma, los FIDAC han vuelto a adoptar la postura que adoptaron con respecto a Prisco.

5.2.4 En lo que respecta a la acción indirecta, el UK Club ha alegado también que habida cuenta de que la reclamación de los Fondos es una reclamación del seguro de conformidad con la póliza de seguro, se aplican las disposiciones de la póliza, entre las que figura la que estipula que los litigios serán sometidos a arbitraje en Londres. El UK Club ha alegado que, por lo tanto, las acciones de los Fondos se desestimarán de conformidad con el artículo 2-3 de la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.

5.2.5 Los FIDAC han indicado que no existe acuerdo de arbitraje entre el UK Club y los Fondos y que la cláusula de arbitraje prevista en la póliza no puede aplicarse a los Fondos que actúen en nombre de los demandantes. Los Fondos también han sostenido que si fuera cierto que los Fondos estuviesen obligados teóricamente por la cláusula de arbitraje, se debería considerar que se ha renunciado al derecho del UK Club a invocar la cláusula de arbitraje o que el ejercicio de tal defensa se ha juzgado abusivo por las siguientes razones:

- El UK Club ha intervenido en Japón en la investigación y en las negociaciones con respecto a las reclamaciones de indemnización;
- EL UK Club ha entablado acciones contra los FIDAC ante el Tribunal del distrito de Fukui con respecto a su propia reclamación, que está estrechamente relacionada con la reclamación de los Fondos.
- Todos los demandantes han asistido ya a los procesos en Japón.
- Es poco probable que el Gobierno de Japón acepte el arbitraje de Londres.
- Un gran número de víctimas resultará afectado si se desestima el proceso debido a la cláusula de arbitraje.

El Gobierno de Japón y JMDPC han adoptado la misma postura que los FIDAC. Asimismo han indicado que el UK Club se había mostrado de acuerdo con la jurisdicción exclusiva del Tribunal

del Distrito de Tokio en lo que respecta a los litigios que pudiesen surgir de los acuerdos de solución relacionados con las reclamaciones presentadas por JMDPC con respecto a los costos de determinadas operaciones de limpieza.

5.3 Acciones contra Primorsk

5.3.1 Las acciones entabladas por los FIDAC contra Primorsk están en contravención con el Código Civil japonés. Los Fondos han sostenido que habida cuenta de que Primorsk ejercía un control considerable sobre Prisco, Primorsk es responsable con respecto a los Fondos y otros demandantes por no haber tomado las precauciones necesarias para mantener al *Nakhodka* en un estado apto para la navegación.

5.3.2 Primorsk se ha opuesto simplemente a las acciones de los FIDAC y ha solicitado que se faciliten más explicaciones acerca del fundamento de la reclamación. No se han presentado defensas sustanciales.

5.3.3 En apoyo de su argumento de que Primorsk no tomó las precauciones necesarias con respecto a la navegabilidad del buque, los FIDAC han expuesto los hechos basándose en que los Fondos sostienen que existía una relación estrecha entre Prisco y Primorsk tal y como se describe a continuación:

- Prisco dirigía, gestionaba y explotaba efectivamente los buques que eran propiedad de Prisco, supervisaba su mantenimiento y era responsable de su navegabilidad y de su explotación en condiciones de seguridad.
- Primorsk controlaba la tripulación del *Nakhodka*.
- Primorsk controlaba el mantenimiento del casco del *Nakhodka*.

5.4 Acciones entabladas contra el Registro Marítimo Ruso

5.4.1 Las acciones entabladas por los FIDAC contra el Registro Marítimo están en contravención con el Código Civil de Japón. Los Fondos han alegado que el Registro Ruso es responsable con respecto a los Fondos y otros demandantes de no haber tomado las precauciones que se le exigen a una sociedad de clasificación al conceder la aprobación de clase del *Nakhodka*.

5.4.2 El Registro Ruso ha alegado que deberían desestimarse las acciones ya que según el principio de inmunidad soberana, la jurisdicción de los tribunales japoneses no se puede aplicar a otro Estado o a sus organizaciones gubernamentales a menos que tales organizaciones comparezcan voluntariamente ante el tribunal y entablen los procedimientos. El Registro ha sostenido además que es una organización gubernamental, que tiene derecho a la inmunidad soberana y que incluso si ha prestado algunos servicios públicos, entre lo que cabe citar inspecciones y registro de buques, el Registro Ruso debería gozar sin embargo de inmunidad soberana.

5.4.3 Los FIDAC han afirmado que el Registro Ruso es independiente del Gobierno ruso, que no es parte de una institución estatal y que por consiguiente el Registro Ruso no goza de inmunidad soberana incluso si fuese parte de las organizaciones estatales. Por otra parte han indicado que las actividades del Registro guardan relación con actividades comerciales y que no puede considerarse como actos soberanos puros por consiguiente el Registro no tiene derecho a inmunidad soberana. Los Fondos han alegado también que no se puede admitir la inmunidad soberana con respecto a las reclamaciones en contravención.

5.4.4 El Registro Ruso ha presentado la opinión desde el punto de vista jurídico del Señor Yasuhei Taniguchi, Profesor de la Universidad de Tokio Keizi y en el que se respalda la postura del Registro.

- 5.4.5 Los FIDAC han presentado un documento en el que se expresa la opinión jurídica de Thomas A Mensah, antiguo Asistente del Secretario General de la OMI y juez del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en el que se respalda la postura de los Fondos acerca de la cuestión de la inmunidad soberana.

6 Solución Global

- 6.1 En sus sesiones de junio de 2001, los órganos rectores tomaron nota de los avances que se han producido en los procedimientos judiciales.
- 6.2 Algunas delegaciones manifestaron la opinión de que los FIDAC deberían entablar con vigor la acción de recurso contra Prisco, el UK Club, Primorsk y el Registro Marítimo Ruso. Asimismo se sugirió que los Fondos considerasen las posibilidades de que se entablen acciones de recurso en otros países aparte de Japón y que examinasen también los problemas relacionados con la 'perforación del velo empresarial' y los problemas prácticos que supone el embargo de un buque cuya compañía matriz se halle en Japón.
- 6.3 El Comité Ejecutivo encargó al Director que siguiese deliberando con el Gobierno de Japón, Prisco y el UK Club acerca de las reclamaciones pendientes y que explorase las posibilidades de alcanzar un acuerdo global con respecto a todas las cuestiones pendientes.
- 6.4 La delegación japonesa indicó que si se pudiesen resolver las cuestiones pendientes de forma satisfactoria para todas las partes interesadas se podría lograr un primer acuerdo global.
- 6.5 Los órganos rectores abordaron de nuevo la cuestión de un acuerdo global en sus sesiones de octubre de 2001. Señalaron que el UK Club y los FIDAC habían mantenido deliberaciones acerca de las posibilidades de alcanzar una solución global y de que prosiguiesen estas discusiones. Se indicó asimismo que el Director y el UK Club habían acordado que los objetivos de todo acuerdo global deberían ser el pago total de todas las reclamaciones admisibles, la recuperación por los FIDAC de una cuantía razonable de la indemnización que paguen y el cese de todos los litigios.
- 6.6 Varias delegaciones se mostraron partidarias de alcanzar una solución global, hicieron hincapié en que era necesario ser flexibles, pragmáticos y transparentes. Estas decidieron que era prematuro autorizar al Director a concluir todo acuerdo a este respecto o que los órganos rectores debatieran las cuantías de liquidación.
- 6.7 Se encargó al Director que siguiera estudiando las posibilidades de alcanzar un acuerdo con respecto a todas las cuestiones pendientes, incluidas las relacionadas con las diversas acciones de recurso.
- 6.8 El UK Club y los FIDAC han mantenido deliberaciones acerca de las posibilidades de alcanzar una solución global. Aún se están manteniendo dichas deliberaciones.

7 Medidas que han de adoptar los órganos rectores

Se invita a los órganos rectores a que tengan a bien:

- (a) tomar nota de la información que consta en el presente documento;
- (b) examinar el nivel de pagos;
- (c) impartir al Director instrucciones con respecto a los procedimientos judiciales en Japón; e

- (d) impartir al Director otras instrucciones con respecto a dicho siniestro que puedan considerarse oportunas.
