



Fondos internacionales de indemnización de daños  
debidos a contaminación por hidrocarburos

---

## Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas

---

Edición de 2018



El texto original de las presentes Orientaciones fue aprobado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, en abril de 2015.

La presente edición de 2018 contiene cambios menores de redacción, ninguno de los cuales afecta al significado ni a la esencia del texto, e incluye la nueva dirección de las oficinas de los FIDAC y el logotipo actualizado.

Publicado por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Copyright ©FIDAC 2018

La reproducción de esta publicación está permitida exclusivamente con fines personales y educativos, pero se deberá incluir la fuente.

Queda prohibida la reproducción, arriendo o préstamo con fines comerciales.

Se reservan todos los demás derechos.

## Agradecimientos

### Fotografías

Páginas 7, 11, 24: AMOSC

Páginas 10, 31: FIDAC

Páginas 16, 22, 27: Corbis Images

Página 19: ITOPF

Página 21: Shutterstock

Página 28: TJ Alex | Dreamstime.com

### Diseño

thecircus.uk.com

## Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

# Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas

Edición de 2018

Aprobadas por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992, en abril de 2015.



# Índice

<b>1. Introducción a los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos</b>	<b>4</b>
¿Qué son los FIDAC?	4
¿Qué hace el Fondo de 1992?	4
¿Cómo se recauda el dinero para pagar la indemnización?	4
¿En qué momento interviene el Fondo de 1992?	4
¿Por qué se indemnizan los costes de las medidas preventivas?	5
<b>2. ¿Quién puede presentar una reclamación?</b>	<b>6</b>
<b>3. ¿Qué debería hacer si se produce contaminación por hidrocarburos?</b>	<b>8</b>
<b>4. ¿Qué reclamaciones son admisibles?</b>	<b>9</b>
Principios generales	9
Costes adicionales y fijos	11
<b>5. ¿Qué costes están cubiertos?</b>	<b>12</b>
Inspecciones por aire, por embarcación y a pie	12
Aeronaves	12
Naves	13
Equipos especializados	15
Limpieza del litoral	16
Personal	16
Productos consumibles	17
Artículos comprados	17
Equipo dañado	17
¿Cuándo está suficientemente limpio?	18
Eliminación de desechos	19
Operaciones de salvamento	20
Extracción de hidrocarburos de los buques tanque hundidos	20
Limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje contaminada	20
Gastos administrativos	20
Contratación de asesores	21
<b>6. ¿Cuándo se debería presentar una reclamación?</b>	<b>22</b>
<b>7. ¿Cómo se puede presentar una reclamación?</b>	<b>23</b>
¿Dónde puede obtenerse un formulario de reclamación y cómo debe presentarse?	23
¿Qué información debe proporcionar?	24
Información y documentos justificativos	25
¿Qué sucede si los registros son inadecuados o no se tienen pruebas?	29
<b>8. ¿Cómo se evalúan y se pagan las reclamaciones?</b>	<b>30</b>
<b>9. Cómo ponerse en contacto con los FIDAC</b>	<b>32</b>
<b>ANEXO</b>	<b>33</b>

# Prefacio

El Manual de reclamaciones publicado por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) es una guía práctica general para la presentación de reclamaciones por pérdidas debidas a la contaminación por hidrocarburos causada por buques tanque. La presente publicación se ha redactado específicamente para ayudar a los reclamantes que han soportado costes por limpieza o medidas preventivas a comprender mejor si tienen derecho a presentar reclamaciones de indemnización y, en tal caso, el procedimiento y los plazos para presentar las reclamaciones de indemnización. Si bien las pérdidas sufridas por reclamantes que trabajan en una diversidad de sectores que incluyen la pesca, maricultura, turismo y otras industrias costeras son indemnizables, la presente publicación trata únicamente de las reclamaciones de indemnización relativas al reembolso de los costes de las operaciones de limpieza y otras medidas preventivas. Los reclamantes de otros sectores deberán consultar el Manual de reclamaciones y buscar otras orientaciones específicas del sector de que se trate en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC.

Las presentes Orientaciones tienen por objeto informar a todos los reclamantes, incluidos Estados Miembros, autoridades locales, organismos privados y personas físicas, de lo que deben hacer tras un derrame de hidrocarburos para formular las reclamaciones de reembolso de los costes de limpieza y del tipo de información que se necesita para presentar una reclamación de indemnización.

Se prevé que las Orientaciones se utilicen para llegar a un acuerdo amistoso en la liquidación de las reclamaciones, pero cabe señalar que la observancia de las Orientaciones no es garantía alguna de que todas las reclamaciones serán aceptadas. La presente publicación no se ocupa de cuestiones jurídicas en detalle y no debe considerarse una interpretación jurídica autorizada de los convenios internacionales pertinentes en los diferentes Estados Miembros.



## 1. Introducción a los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

### ¿Qué son los FIDAC?

- 1.1** Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC) son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) que proporcionan indemnización por daños debidos a la contaminación resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque. El Fondo de 1971 era el Fondo original, pero dejó de proporcionar indemnización por los siniestros ocurridos después de mayo de 2002 y ya se ha disuelto.
- 1.2** El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (en la presente publicación "el Fondo de 1992") es el Fondo actual y está integrado por Estados que han mostrado su conformidad con dos Convenios (el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) y el Convenio del Fondo de 1992) que cubren el pago de indemnización a personas, empresas u organizaciones que sufren pérdidas debidas a la contaminación ocasionada por hidrocarburos persistentes (no por gasolina u otros hidrocarburos ligeros) procedentes de buques tanque. El Fondo Complementario proporciona un nivel adicional de indemnización a víctimas en los Estados que son Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Se encontrará más información sobre los Convenios en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992 y en el sitio web de los FIDAC.

### ¿Qué hace el Fondo de 1992?

- 1.3** El Fondo de 1992 tiene por objeto pagar indemnización por pérdidas debidas a un siniestro de contaminación en que intervenga un buque tanque, de forma que el reclamante vuelva a estar en la misma situación económica en la que estaría si el derrame de hidrocarburos nunca hubiera sucedido. Idóneamente, se debería indemnizar enteramente la pérdida.

### ¿Cómo se recauda el dinero para pagar la indemnización?

- 1.4** El propietario de un buque tanque suele estar asegurado con lo que se conoce como una asociación de protección e indemnización, o un Club P&I. Los Clubes P&I aseguran a la mayoría de los buques tanque que se dedican al comercio internacional. Un número menor

de buques tanque, que con frecuencia se dedican exclusivamente a los mercados nacionales, se aseguran a través de aseguradores comerciales. Mediante este seguro el propietario del buque tanque está cubierto generalmente contra daños ocasionados por contaminación de hidrocarburos hasta una cierta suma de dinero. Es esta suma de dinero la que se utiliza inicialmente para pagar indemnización después de un derrame.

- 1.5** Cuando la cuantía disponible del seguro del propietario del buque tanque no es suficiente para cubrir el coste total de los daños ocasionados por el siniestro de contaminación, el Fondo de 1992 paga una indemnización. El Fondo de 1992 es financiado en su mayor parte por compañías petroleras de los Estados Miembros en función de la cantidad de hidrocarburos transportados por mar que reciben. Todas las compañías que reciben más de 150 000 toneladas de hidrocarburos por vía marítima en un año cualquiera deben contribuir al Fondo de 1992.

### ¿En qué momento interviene el Fondo de 1992?

- 1.6** Que el buque tanque sea o no la causa del siniestro, en virtud de las disposiciones "sin culpa" del CRC de 1992, el propietario del buque tanque del cual procedían los hidrocarburos derramados es responsable de indemnizar por los daños ocasionados, generalmente a través de su asegurador, que suele ser un Club P&I. Sin embargo, el CRC de 1992 también permite al propietario del buque tanque limitar la cuantía máxima que debe pagarse (en función del tamaño del buque). Una vez pagada esta cuantía, el Fondo de 1992 es responsable de cualquier pago adicional. Con frecuencia el seguro del propietario es suficiente para cubrir todos los costes y no es necesaria la aportación del Fondo de 1992. Sin embargo, cuando se produce un derrame muy importante, puede suceder que ni siquiera el dinero disponible del Fondo de 1992 para pagar indemnización por ese derrame particular sea suficiente para cubrir todas las reclamaciones de indemnización válidas. Aunque esto sucede solo raras veces, en tales casos se pagará a cada reclamante con derecho a indemnización una proporción de su reclamación evaluada, a la espera de que se asigne todo el dinero disponible del Fondo de 1992. No obstante, si el daño ocurre en un Estado que es Miembro del Fondo Complementario, habría dinero adicional disponible del Fondo Complementario.

- 1.7** Si el siniestro que ocasionó la contaminación fue un desastre natural, o si fue causado totalmente y de modo intencional por una persona (distinta del propietario del buque tanque) o resultado de luces o ayudas a la navegación defectuosas que las autoridades debían haber mantenido en buen estado, entonces el propietario del buque tanque no es responsable y el Fondo de 1992 intervendrá de inmediato. El Fondo de 1992 también interviene y paga la indemnización cuando se desconoce el propietario del buque tanque o este no puede asumir su responsabilidad.
- 1.8** El Fondo de 1992 no pagará indemnización si la contaminación fue el resultado de un acto de guerra o de hostilidades o si el derrame procedía de un buque de guerra. Tampoco pagará si no se puede demostrar que el daño fue ocasionado por un derrame de hidrocarburos persistentes procedente de un buque tanque. El Fondo de 1992 no puede pagar indemnización por daños que se hayan producido en alta mar o fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva de sus Estados Miembros (excepto en las circunstancias descritas en el párrafo 2.1).
- 1.9** El proceso de presentación de la reclamación y los criterios aplicados durante su evaluación son los mismos ya sea que la indemnización provenga del asegurador del propietario del buque o del Fondo de 1992. Por lo general, el Fondo y el asegurador colaboran estrechamente, en particular si se trata de derrames importantes de hidrocarburos. El Fondo suele designar expertos de común acuerdo con el asegurador para que observen, sigan de cerca y registren los efectos y el avance de las operaciones de limpieza. También se contratarán expertos para examinar e investigar los aspectos técnicos de las reclamaciones y para ayudar a realizar las evaluaciones independientes de las pérdidas. Si bien el Fondo de 1992 y el asegurador dependen de la ayuda de expertos para evaluar las reclamaciones, la decisión de aprobar o no una reclamación concreta y la cuantía de la indemnización señalada en la evaluación compete al asegurador y al Fondo de 1992.

### ¿Por qué se indemnizan los costes de las medidas preventivas?

- 1.10** Los dos Convenios que rigen el pago de indemnización de los daños por contaminación se basan en una definición común de las medidas preventivas, a saber:

☞ **"Medidas preventivas": todas las medidas razonables que tome cualquier persona después de que se haya producido un suceso a fin de evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación.** ☛

La interpretación de esta definición acordada por la Asamblea del Fondo de 1992 se establece en el Manual de reclamaciones, que tiene por objeto contribuir a que se haga una interpretación uniforme de los Convenios en todos los Estados Miembros. En el Manual de reclamaciones se deja claro que el uso del término "razonable" se aplica tanto a las medidas en sí como a los costes de las medidas. Además de facilitar una serie de pautas para la formulación de las reclamaciones por medidas preventivas, el objeto de las presentes Orientaciones es mostrar por medio de ejemplos ilustrativos y explicaciones la manera en la que el Fondo de 1992 ha aplicado esta interpretación y, en particular, cómo se aplica la prueba del carácter razonable en la evaluación de las reclamaciones.

- 1.11** En la práctica, la expresión "medidas preventivas" designa todas las medidas razonables tomadas con objeto de prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en un Estado Miembro. El término se aplica generalmente a las medidas tomadas ante un derrame y a las operaciones de limpieza, pero puede incluir las operaciones de salvamento emprendidas con el propósito concreto de evitar o reducir las pérdidas de hidrocarburos procedentes de buques tanque averiados. Los costes de reparación de los daños causados por las operaciones de limpieza también pueden ser objeto de indemnización, por ejemplo, las carreteras u otros puntos de acceso dañados por el tráfico ocasionado en las operaciones de limpieza. Los gastos por medidas preventivas pueden ser recuperables, incluso si no ocurre ningún derrame de hidrocarburos, siempre que haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.
- 1.12** El Fondo de 1992 reconoce que las operaciones de salvamento y limpieza eficaces son importantes para la reducción de los efectos de un derrame y, por ende, del número y el valor de las pérdidas sufridas por las víctimas de contaminación por hidrocarburos. En varios países, especialmente en aquellos que son Parte en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de cooperación), se han establecido planes para contingencias contra los derrames en una serie de circunstancias: desde pequeños derrames contenidos en un puerto hasta un siniestro importante que afecte a una región entera. Un derrame importante exigiría normalmente la aplicación del plan nacional para contingencias contra derrames de hidrocarburos con la participación de las autoridades nacionales, así que uno de los principales reclamantes que buscará recuperar los costes de las medidas preventivas probablemente sea el propio Estado Miembro.

## 2. ¿Quién puede presentar una reclamación?

- 2.1** Toda persona que haya asumido los costes de adoptar medidas razonables para reducir al mínimo o prevenir daños por contaminación en un Estado Miembro puede presentar una reclamación para recuperar dichos costes, dondequiera que se hayan tomado las medidas. Por ejemplo, si un Estado que no es Parte en los Convenios participó en la lucha contra un derrame en alta mar o en sus aguas territoriales a fin de prevenir o reducir los daños por contaminación en un Estado Miembro, el coste de las medidas de lucha sería en principio admisible para la indemnización.
- 2.2** Pueden ser reclamantes personas particulares, sociedades, compañías, organismos privados, organizaciones no gubernamentales (ONG) u organismos públicos, incluidos Estados o autoridades locales. Aunque con frecuencia son las autoridades locales o nacionales quienes llevan a cabo las operaciones de limpieza, existen otros tipos de reclamantes que presentan reclamaciones por costes de limpieza, por ejemplo, un particular que limpia los hidrocarburos de una propiedad en primera línea de playa, una cadena de hoteles que emplea a contratistas para limpiar una playa, un grupo conservacionista que limpia la fauna y flora salvaje contaminada por hidrocarburos o un club náutico que extrae los hidrocarburos de las gradas.
- 2.3** Los diferentes Estados Miembros disponen de diferentes arreglos establecidos para combatir los derrames de hidrocarburos procedentes de los buques tanque. Algunos pueden utilizar recursos propios o contratados, mientras que otros cuentan con que el propietario del buque tanque contrate a contratistas especializados. Otros incluso pueden recurrir a empresas estatales para limpiar el derrame. Sin embargo, en casi todos los casos en que el Fondo de 1992 interviene, las autoridades del Estado Miembro participarán a algún nivel, sea nacional o local, luchando contra el derrame, dirigiendo las operaciones o supervisando las actividades de terceros.
- 2.4** Un contratista que ha recibido instrucciones de una autoridad portuaria, o una autoridad local o nacional, por ejemplo, para luchar contra un derrame debe tener un contrato con dicha autoridad. En ese caso, la autoridad presentará una reclamación para el reembolso de los costes asumidos al liquidar la factura del contratista. Sin embargo, a veces no existe ningún contrato entre el contratista especializado en lucha contra derrames y la autoridad que ha dispuesto el despliegue de los equipos, personal y materiales, y se espera que el propietario del buque y su asegurador, y de ser necesario, el Fondo de 1992 paguen la factura. En caso de que no exista un contrato, es posible que el contratista presente una reclamación directamente contra el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992. No obstante, el Fondo de 1992 solamente puede cubrir gastos razonables. Los contratistas que trabajan sin que medie un contrato deben tener en cuenta la posibilidad de que los costes facturados no se reembolsen íntegramente (véase el ejemplo en el apartado 4).
- 2.5** Tal y como se ha señalado más arriba, algunas administraciones esperan que el propietario del buque tanque provea los recursos para limpiar el derrame, y hasta aquellas que no lo esperan, pueden ver con agrado que el propietario participe. Por ejemplo, algunos propietarios de buques pertenecen a cooperativas industriales que les dan acceso a equipos de lucha contra derrames de hidrocarburos en condiciones preferentes. Sin embargo, solo las reclamaciones por los costes de medidas

consideradas razonables pueden aceptarse y, en particular, las medidas que no tienen beneficio material para la respuesta y son adoptadas meramente con fines de relaciones públicas no serían objeto de indemnización.

- 2.6** De igual manera, el propietario de la carga puede tener acceso a equipos de lucha contra derrames de hidrocarburos y ponerlos a disposición para participar en las actividades de respuesta. Esos costes pueden reclamarse al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992, pero insistimos, no habría indemnización disponible para los gastos realizados con fines meramente de relaciones públicas.

- 2.7** En los casos en que los organismos independientes o compañías ofrezcan asistencia en la lucha contra los derrames, es esencial que las operaciones se lleven a cabo en colaboración con las autoridades encargadas. Es muy importante coordinar las operaciones, ya que la indemnización tal vez no está disponible para operaciones duplicadas.

- 2.8** Para que una reclamación sea admisible, la persona que la presenta (el reclamante) debe poder demostrar que ella misma, o la organización que representa, ha sufrido una pérdida económica. En el caso de medidas preventivas, esto quiere decir haber sufragado los costes directamente relacionados con la prevención o eliminación de la contaminación causada por el derrame.



### 3. ¿Qué debería hacer si se produce contaminación por hidrocarburos?

- 3.1** En 1980, poco después de que se estableciera el Fondo de 1971, el personal y los expertos del Fondo efectuaron la vigilancia aérea tras el siniestro del *Tanio*, en el que se derramaron 19 000 toneladas de fueloil pesado. Al sobrevolar la costa noroeste de Francia, todo lo que podía verse eran kilómetros y kilómetros de litorales contaminados y bahías, de una anchura de entre dos y tres kilómetros, llenas de hidrocarburos. La pregunta que tenían en mente era: “¿cómo podríamos hacer frente a ese problema?”
- 3.2** La respuesta, en ese entonces y ahora, es que, aunque la contaminación por hidrocarburos suele dar una terrible impresión, los litorales pueden limpiarse. La experiencia de los FIDAC en varios derrames importantes desde 1978 ha demostrado ciertamente que esto es así. De hecho, en el caso particular del siniestro del *Tanio*, la mayor parte de hidrocarburos se había eliminado en el verano de ese mismo año.
- 3.3** Los aseguradores de los propietarios del buque y el Fondo de 1992 cuentan con medios de eficacia demostrada para la indemnización de las pérdidas, aunque debido a la necesidad de evaluar cuidadosamente todas las reclamaciones, puede transcurrir algún tiempo hasta que el reclamante reciba la indemnización. No obstante, en la mayoría de casos, las reclamaciones para el reembolso de los costes de limpieza se resuelven de manera amistosa, sin necesidad de iniciar procedimientos judiciales.
- 3.4** En cuanto ocurra un siniestro, se recomienda ponerse en contacto con el asegurador del propietario del buque o el Fondo de 1992 con un resumen de la situación de modo que el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 pueda decidir si debe enviar expertos al sitio para que ofrezcan su asistencia. El asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 y los expertos pueden ofrecer asesoramiento no solo sobre las técnicas de limpieza apropiadas sino también sobre la mejor forma de reducir al mínimo las pérdidas resultantes del derrame y sobre la manera de presentar las reclamaciones.
- 3.5** Si no se informa al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992 sino hasta un tiempo después del siniestro, será más difícil evaluar cabalmente las circunstancias que ha habido que afrontar y en las cuales se han asumido los costes reclamados. Los pormenores de la manera de ponerse en contacto con el Fondo de 1992 se explican al final de la presente publicación.
- 3.6** Un elemento esencial para que una reclamación se acepte es la calidad de la información de apoyo presentada. Ello implica mantener registros exactos y completos desde el inicio del siniestro, en cada etapa de la lucha contra el derrame, desde la notificación y movilización hasta el cese de las operaciones. Un informe descriptivo que explique las medidas adoptadas, apoyado por fotografías, videos y mapas ilustrativos, ayudará al Fondo de 1992 y a sus expertos a entender las circunstancias en que se adoptaron las medidas preventivas y los motivos que justificaron las decisiones para seguir una actuación determinada. Si bien en la mayor parte de siniestros que afectan al Fondo de 1992, el asegurador del propietario del buque y el Fondo contratarían expertos para hacer un seguimiento de las actividades de limpieza y asesorar al respecto, tal vez no sea posible que estos expertos sigan cada operación, especialmente si la contaminación se ha extendido. En el apartado 7 de la presente publicación, se ofrecen más orientaciones sobre la documentación necesaria para apoyar una reclamación por costes de limpieza.
- 3.7** Se recomienda levantar actas de las reuniones en que se tomen decisiones sobre las operaciones de lucha contra los derrames, mantener un registro de eventos y conservar toda la documentación y otros registros. Con frecuencia, en la organización de lucha contra derrames se crea un puesto para asegurarse concretamente de que se lleven tales registros, y los gastos razonables del personal que ocupa ese puesto suele ser indemnizable.
- 3.8** También es útil registrar los gastos a medida que se efectúan, en lo posible en tiempo real. Esto permite identificar y evaluar rápidamente los conceptos que han generado mayores gastos y decidir si el nivel de gastos sigue estando justificado. Una ventaja de este modo de proceder es poner de manifiesto los costes permanentes de equipos que ya no son necesarios y que deben limpiarse y retirarse del contrato de alquiler a medida que avanzan las operaciones de lucha contra el derrame.

### 4. ¿Qué reclamaciones son admisibles?

#### Principios generales

- 4.1** En todos los casos las reclamaciones deben satisfacer los criterios de admisibilidad expuestos en detalle en el apartado 1.5 del Manual de reclamaciones:
- Se pagarán reclamaciones solamente por los costes resultantes de la contaminación causada por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque tanque.
  - Debe haber una relación estrecha entre la contaminación y los costes reclamados.
  - Los reclamantes deben demostrar la cuantía de los gastos que han efectuado y facilitar información que los justifique.
  - El gasto debe haberse desembolsado efectivamente. No se examinarán las reclamaciones por gastos anticipados.
  - Todas las reclamaciones deben estar relacionadas con medidas razonables y justificadas y se evaluarán caso por caso teniendo en cuenta las circunstancias particulares del siniestro y su ubicación.
- 4.2** Las reclamaciones por los costes de las medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños por contaminación deben satisfacer los criterios expuestos en el párrafo 4.1 para considerarse admisibles, pero en particular la prueba del carácter razonable. ¿Las medidas adoptadas se adecuaban a la situación? ¿Pueden justificarse los costes de las medidas? Para determinar si las medidas son razonables, se utiliza una técnica de evaluación de las circunstancias prevalecientes y de los datos disponibles en el momento en que se decidió la adopción de las medidas. En la mayoría de los casos, la prueba se aplica a alguna medida física tomada con la intención de reducir efectivamente el riesgo de los daños por contaminación.
- 4.3** Las decisiones respecto de las operaciones de lucha contra derrames, en particular en el mar, se toman con frecuencia con carácter urgente para hacer frente a la situación imprevista de un derrame de hidrocarburos. El asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 tendrá esto en cuenta a la hora de examinar las decisiones tomadas por las autoridades en tales circunstancias junto con la información que estas tenían a su disposición en el momento en que tomaron esas decisiones. No obstante, a medida que el siniestro evoluciona y la situación se va controlando y comprendiendo mejor, cabe esperar que las medidas y los costes correspondientes se examinen lo antes posible para asegurarse de que siguen satisfaciendo la prueba del carácter razonable. Por ejemplo, podría aprovecharse la oportunidad para renegociar los precios aceptados en un primer momento.
- 4.4** No se aceptan reclamaciones por los costes de las medidas de lucha contra un derrame cuando pudo haberse previsto que las medidas adoptadas serían ineficaces, por ejemplo, si se emplearon dispersantes sobre hidrocarburos sólidos o semisólidos, o se desplegaron barreras flotantes sin tener en cuenta que son ineficaces en aguas rápidas. Por otra parte, el hecho de que las medidas hayan demostrado ser ineficaces no es razón en sí para rechazar una reclamación, siempre que, en el momento en que se decidió adoptar esa medida en particular, podría haberse considerado técnicamente razonable. Al evaluar una reclamación de ese tipo, el Fondo de 1992 tendría en cuenta la información que las autoridades tenían a su disposición en el momento en que tomaron esas decisiones.



### Ejemplo

Una autoridad portuaria da instrucciones a un contratista de lucha contra derrames, residente en el puerto con el que mantiene buenas relaciones laborales pero no un contrato, para que intervenga ante el derrame de un buque tanque encallado a unas pocas millas del litoral. Es invierno, las temperaturas del agua son bajas y se ha derramado una cantidad considerable de fueloil pesado que pone en peligro el puerto y el litoral circundante. Se encarga al contratista que aplique dispersantes sobre los hidrocarburos en un esfuerzo por evitar que alcancen la costa, pero a causa de la virazón, los hidrocarburos llegan pronto a la costa y es necesario efectuar la limpieza allí.

Por consejo de sus expertos, el asegurador y el Fondo de 1992 concluyen que este elemento de la respuesta no fue razonable. La razón es que debería haberse previsto que en esas condiciones particulares, los dispersantes tal vez no fuesen eficaces. Dado que no hay contrato alguno con la autoridad portuaria, el contratista presenta una reclamación directamente al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992, pero corre el riesgo de que se le deniegue la indemnización pese a que se siguieron las instrucciones de la autoridad portuaria. Si se hubiera suscrito un contrato, la autoridad portuaria hubiera pagado al contratista. No obstante, es poco probable que una reclamación presentada por la autoridad portuaria para el reembolso de los costes del contratista sea aceptada, puesto que se estimaría que las medidas no fueron razonables.

- 45 Los costes asumidos y la relación entre esos costes y los beneficios derivados o previstos deberían ser proporcionales. Por ejemplo, aparte de la remoción del grueso de los hidrocarburos, rara vez se justifica un nivel elevado de limpieza de costas rocosas expuestas inaccesibles para el público, ya que probablemente sea más eficaz la limpieza natural por acción de las olas. Por otra parte, una limpieza a fondo puede ser necesaria en el caso de una playa de uso público, en particular inmediatamente antes de las vacaciones o durante esa temporada.
- 46 Aunque se entiende que las organizaciones de lucha contra derrames a menudo se vean obligadas, por la presión política y las preocupaciones del público y los medios de comunicación, a adoptar medidas que no son razonables desde un punto de vista técnico, es poco probable que tales acciones den derecho a indemnización. Por ejemplo, es poco probable que se considere razonable incrementar la plantilla del personal que participa en la limpieza del litoral hasta el punto en que ya no sea posible una gestión eficiente o proseguir las operaciones cuando ya no pueden justificarse por motivos técnicos. Siempre que sea posible el Fondo de 1992 notificará por escrito a la mayor brevedad a las autoridades que en su opinión, basada en el asesoramiento de sus expertos in situ, se ha planteado una situación de ese tipo y que puede que no sea posible pagar indemnización por las medidas adoptadas con posterioridad a cierta fecha. Ello no significa que las autoridades deban seguir ese consejo. No cabe duda de que los Estados Miembros tienen derecho a luchar contra un derrame como estimen oportuno. Sin embargo, en vista de esa notificación, conviene que el Estado Miembro sea consciente de que quizá no sea posible para el Fondo de 1992 reembolsar los costes de las medidas que no se consideran razonables con posterioridad a determinada fecha.



### Ejemplo

Tras un grave siniestro, varias naves de diferentes países, especializadas en la recuperación de hidrocarburos en caso de derrames, trabajan juntas para recoger los hidrocarburos en el mar. Las operaciones continúan durante varias semanas pero, después de un tiempo, los hidrocarburos cambian de naturaleza y quedan muy fragmentados, así que el uso de estas naves especializadas ya no resulta eficaz para recuperar cantidades importantes de hidrocarburos. Los expertos contratados por el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 comunican esta opinión tanto al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992 como a la autoridad en cuyas aguas trabajan las naves. No obstante, las operaciones continúan; pero al evaluar la reclamación subsiguiente para recuperar los costes de estas operaciones, el Fondo de 1992 fija una serie de fechas que reflejan el límite del periodo durante el cual se considera que las actividades de cada nave son razonablemente eficaces, y después del cual no se aceptan los costes.

- 47 El ejemplo arriba mencionado pretende ayudar a ilustrar la interpretación de las medidas "razonables" dada por el Fondo de 1992. Naturalmente, las autoridades de un Estado Miembro tienen derecho a tomar las medidas que consideren apropiadas y poner fin a esas operaciones cuando lo crean conveniente; sin embargo, siempre es recomendable revisar con regularidad si tales acciones siguen siendo razonables y, en consecuencia, si las futuras reclamaciones para el reembolso de los costes asociados tienen probabilidades de ser consideradas admisibles.
- 48 Una "mala prensa" puede influir negativamente en la confianza, motivación y cohesión de una organización de lucha contra derrames en un momento crítico, cuando está más sometida al estrés. Aunque se reconozca la importancia de mantener buenas relaciones con los medios de comunicación, los costes de los arreglos necesarios para tratar con estos medios no se consideran medidas preventivas y los costes de cobertura de prensa de las operaciones de limpieza no darán derecho a indemnización.

### Costes adicionales y fijos

- 49 Las operaciones de limpieza corren a cargo, a menudo, de autoridades públicas u organismos paraestatales que utilizan personal empleado permanentemente o naves y vehículos que son de su propiedad. Se indemniza por los costes adicionales razonables asumidos por dichos organismos, es decir, gastos que surgen exclusivamente como consecuencia del siniestro y que no hubieran existido si el siniestro y las operaciones conexas no hubieran tenido lugar.
- 4.10 Asimismo, se indemniza por una proporción de los llamados costes fijos soportados por las autoridades públicas y los organismos paraestatales, es decir, los costes que las autoridades u organismos en cuestión hubieran asumido aun cuando no hubiese ocurrido el siniestro, tal como los sueldos normales del personal empleado permanentemente. No obstante, para dar derecho a indemnización, tales costes deben corresponder estrictamente al periodo de limpieza en cuestión y no incluirán gastos generales que solo tengan una relación remota con el siniestro. El personal que aportan las autoridades públicas puede ofrecer una serie de ventajas en la lucha contra los derrames por ejemplo, es probable que se disponga de sistemas de mando y control que pueden mejorar la organización efectiva de la respuesta a los derrames. Para las autoridades, redirigir personal hacia la lucha contra los derrames significa que las responsabilidades habituales de ese personal deben ser atendidas por otras personas, lo que posiblemente conlleve costes adicionales o pérdida de eficacia en las actividades cotidianas de las autoridades interesadas.



## 5. ¿Qué costes están cubiertos?

- 5.1** Las operaciones de limpieza en tierra y en el mar se consideran en la mayoría de los casos medidas preventivas ya que su finalidad es en general evitar o reducir al mínimo los daños por contaminación.
- 5.2** Los costes de limpieza cubiertos incluyen las medidas razonables tomadas para combatir los hidrocarburos en el mar, para proteger los recursos vulnerables a los hidrocarburos (como hábitats costeros sensibles, tomas de agua del mar de plantas industriales, instalaciones de maricultura y puertos deportivos), para limpiar el litoral y las instalaciones costeras y para eliminar los hidrocarburos y desechos oleosos recogidos. También están cubiertos los costes razonables de limpieza y rehabilitación de la fauna salvaje contaminada, en particular las aves, mamíferos y reptiles.
- 5.3** Las reclamaciones por las operaciones de limpieza pueden incluir el coste de aeronaves, naves y vehículos, el alquiler o compra de equipos y materiales y los gastos de personal. Las reclamaciones por los costes de equipo en posición de reserva, pero no utilizado, se evalúan a un precio inferior para reflejar su menor desgaste. Se aceptan los costes razonables de la limpieza y reparación de los equipos de limpieza y de la reposición de los materiales consumidos durante las operaciones de limpieza. Los costes de equipos, naves, aeronaves y vehículos así como de la mano de obra, se evalúan caso por caso, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos adecuados y los precios diarios que son razonables en el contexto local de dondequiera que se produzca el siniestro.

### Inspecciones por aire, por embarcación y a pie

- 5.4** Se aceptan los costes de las operaciones razonables de vigilancia aérea para determinar la magnitud de la contaminación en el mar y el litoral y para determinar los recursos vulnerables a los hidrocarburos. Uno de los factores que se ha de tener en cuenta es si el tipo de aeronave es adecuado para la función. Por ejemplo, las aeronaves de alas fijas de vigilancia marítima no son muy adecuadas para la vigilancia del litoral, donde la maniobrabilidad de los

helicópteros es más apropiada. Aunque en general es menos eficaz que la vigilancia aérea, la vigilancia por embarcación puede ser más apropiada para algunas situaciones, y tales costes también dan derecho a indemnización. No obstante, con excepción de las aeronaves equipadas para detectar hidrocarburos por la noche, las inspecciones por embarcación o aeronave durante las horas de oscuridad normalmente no serán consideradas razonables. Si los hidrocarburos alcanzan el litoral, puede ser necesaria una inspección más detallada del litoral para determinar la cantidad de hidrocarburos que han llegado a la costa en cada zona afectada y decidir los mejores métodos de limpieza. Una vez iniciadas las operaciones de limpieza, es necesario efectuar inspecciones con regularidad para supervisar los progresos y seguir el movimiento de los hidrocarburos y los cambios en su comportamiento a fin de adaptar los métodos o interrumpir las operaciones en respuesta a las condiciones cambiantes.

- 5.5** El carácter razonable de una inspección particular ya sea por aeronave, embarcación o a pie, se determinará probablemente en función de si la información que se esperaba obtener de la inspección servía a un propósito claramente definido en términos de las medidas preventivas que pretendía apoyar. Cuando varias organizaciones intervengan en la lucha contra un siniestro, las inspecciones deberían coordinarse adecuadamente para evitar la duplicación de esfuerzos.

### Aeronaves

- 5.6** Para obtener los costes razonables para una aeronave, se pueden seguir dos enfoques i) obtener el precio de alquiler a partir de los costes reales de explotación de la aeronave o ii) por comparación con los precios de las aeronaves aptas para la misma función disponibles comercialmente. Si se dispone de la información necesaria, la metodología para calcular los costes reales de explotación de la aeronave se basa en el coste de compra amortizado durante la vida útil esperada de la aeronave, a lo que se añaden los costes anuales, tales como la hipoteca, seguros, inspecciones, mantenimiento y costes de dotación, y el

resultado se divide entre el número de días en que la aeronave está disponible en un año. Esta metodología recibe a veces el nombre de "principios básicos". Ocasionalmente, se utilizan aeronaves que tiene una función principal de defensa porque están equipadas para la vigilancia aérea de largo alcance sobre el mar, están a disposición de los gobiernos y bajo su control. Sin embargo, en comparación con las aeronaves comerciales, los costes de utilizar tales aeronaves probablemente incluyan costes fijos significativos, debido a los equipos más sofisticados y a la tripulación más numerosa asociados a las operaciones habituales de vigilancia y defensa marítimas, y estos factores necesitarían tenerse en cuenta en la obtención de un precio razonable.

- 5.7** Las aeronaves comerciales suelen cobrar por horas de vuelo y a veces imponen un número mínimo de horas de vuelo al día. También puede cobrarse una tarifa de posicionamiento al volar la aeronave de su base normal de operaciones a la zona del derrame. Estas tarifas, así como los derechos de aterrizaje y los gastos de tripulación, se aceptan normalmente siempre que se cumplan los criterios de admisibilidad. En derrames importantes en los que intervienen varias aeronaves, se acepta que puede ser necesario también establecer protocolos y contar con personal para controlar el tráfico aéreo.

### Naves

- 5.8** Tal como se describe en el párrafo 5.6 en relación con las aeronaves, los costes razonables para naves pueden obtenerse a partir de i) los costes reales de explotación de la nave (véase el ejemplo de la página 14) o ii) por comparación con los precios de las naves aptas para la misma función disponibles comercialmente. Si se dispone de los datos, también se prestará atención a los elementos de los costes fijos que completan el precio diario. En el caso de naves que cumplan una función sustancialmente diferente a la de intervención ante un derrame de hidrocarburos, tal como la función de defensa, obviamente hay costes fijos que no pueden incluirse en el cálculo del precio de la lucha contra los derrames.

- 5.9** Se acepta un precio de reserva calculado como una proporción del precio de explotación para reflejar, por una parte, el combustible ahorrado, cuando el precio diario incluye el combustible y los aceites lubricantes, y el desgaste reducido, y por otra parte, el mantenimiento de la nave en estado disponible. Se considera que las naves están "en reserva" si se encuentran en estado disponible pero no intervienen en las operaciones, por ejemplo, cuando se hallan en el puerto durante mal tiempo o mientras son limpiadas al final de una operación. En la evaluación de los costes de las naves, también se presta atención a la idoneidad de la nave para la función particular que tuvo que cumplir en la lucha contra el derrame.



**5.10** Algunos Estados Miembros pertenecen a organizaciones de ayuda mutua con acuerdos de cooperación para prestar de un país a otro las naves de lucha contra derrames durante un siniestro. El Estado que ofrece naves u otro equipo con frecuencia fija los precios, que el Estado receptor acepta porque necesita utilizar el recurso en una situación de emergencia. También pueden fletarse naves a precios de mercado.

**5.11** Si, al evaluar el uso de las naves, los precios reclamados parecen particularmente elevados, a veces se hace una comparación entre los precios

reclamados y los precios que pueden obtenerse aplicando la fórmula, por ejemplo, basada en la especificación de la nave.

**5.12** En el ejemplo abajo indicado se muestra un método para obtener el precio diario de una nave de respuesta, normalmente una nave propiedad del Estado o de una autoridad pública, puesto que no se deja margen para el beneficio. Las cifras usadas son meramente ilustrativas y no deben interpretarse como una representación de valores razonables.

## Ejemplo

### Metodología para obtener el precio de alquiler de una nave de lucha contra derrames de hidrocarburos

Nombre	RESPONSE II	Costes anuales (unidades monetarias)	£
AB	650	Coste de la nave	4 500 000
Toneladas de peso muerto	1 500	Amortizado a lo largo de una vida útil de 15 años	300 000
Potencia del motor (kW)	2 500	Seguro	60 000
Año de construcción	1998	Inspecciones de clasificación	5 000
		Reparaciones y puesta en dique seco	200 000
		Superintendencia	7 600
		Coste del combustible (5 000 litros/mes como media a 0,30 por litro)	18 000
		Abastecimiento y consumibles (a 2 700/mes)	32 400
		<b>Subtotal</b>	<b>623 000</b>
		<b>Dotación subtotal</b>	<b>71 400</b>
		<b>Total coste anual</b>	<b>694 400</b>
		<b>Costes de dotación (unidades monetarias)</b>	<b>£</b>
		Capitán (1 500/mes)	18 000
		Primer oficial de puente (1 000/mes)	12 000
		Jefe de máquinas (1 250/mes)	15 000
		Gente de mar (800/mes)	9 600
		Aceitador-engrasador (800/mes)	9 600
		Marinero de cubierta (600/mes)	7 200
		<b>Subtotal</b>	<b>71 400</b>
		<b>Precio diario = total coste anual/días hábiles disponibles</b>	
		Número de días en un año	365 días
		Menos vacaciones	13 días
		Menos fines de semana	110 días
		Menos inspecciones y reparaciones	20 días
		<b>Total días hábiles disponibles</b>	<b>222 días</b>
		<b>Precio diario (694 400/222) =</b>	<b>£3 128</b>

## Equipos especializados

**5.13** Se calcula un precio diario de modo que se recupere el coste de compra del elemento sobre su vida útil esperada, más una proporción de los costes de almacenamiento, seguros y mantenimiento del equipo. Si el equipo es propiedad de un contratista privado, también se aceptaría en la evaluación un elemento razonable de beneficio para proporcionar un rendimiento de la inversión. La vida útil esperada de una pieza de equipo varía considerablemente dependiendo de su fabricación y de las condiciones de resistencia para las que se proyectó. La duración prevista de los elementos más robustos, tales como las raseras y bloques de alimentación para uso en el mar, es de 180 días "en uso", mientras que las barreras flotantes mar adentro duran aproximadamente la mitad de ese tiempo y el equipo costero menos robusto tiene una vida útil esperada aún más corta.

**5.14** En siniestros que duran varias semanas y si está claro que las operaciones de limpieza van a proseguir durante un periodo considerable, más allá de la vida útil esperada de un elemento del equipo, la adquisición directa del equipo puede ser una opción viable. Sin embargo, se reconoce que sin algún tipo de incentivo económico, no habría beneficio en mantener el equipo disponible, por lo que se utilizan dos enfoques alternativos para aplicar precios razonables. El primero consiste en aplicar un precio que disminuye gradualmente conforme pasa el tiempo; el segundo consiste en limitar los precios una vez que el precio diario acumulado haya superado el coste de compra del equipo por un factor de alrededor de dos. No obstante, más allá de ese punto, los únicos costes aceptados como razonables serían los gastos de funcionamiento y mantenimiento del equipo, junto con un elemento de beneficio en el caso de las sociedades comerciales.

**5.15** Las reclamaciones por el uso de equipos especializados deben acompañarse de una descripción clara del equipo, con fotografías e información para explicar su uso en la lucha contra el derrame.

## Ejemplo

Un contratista de limpieza provee una rasera por un periodo de 20 días. El equipo se mantiene en reserva durante cinco días. El coste de compra de la rasera es de £36 000 (con IVA), que incluye un bloque de alimentación, una bomba y equipo auxiliar.

**Suponiendo una vida útil "en uso" de 180 días, el precio de base para la rasera sería:**

$$\begin{aligned} &\text{Coste de compra/Vida útil esperada en uso} \\ &= \text{Precio diario de base} \\ &\text{£36 000/180} = \text{£200 por día} \end{aligned}$$

A esta suma, hay que añadir los costes de mantenimiento y almacenamiento y, tratándose de un contratista, los costes de financiación y un elemento de beneficio. Tales costes no se declaran por lo general, así que para un contratista, se suele aceptar una asignación de hasta un factor de dos, es decir, en este caso £400 por día en uso y £200 por día en reserva.

**La cuantía reclamada sería entonces:**

$$(15 \times 400) + (5 \times 200) = \text{£7 000}$$

*Las cifras utilizadas en el ejemplo anterior solo tienen un carácter ilustrativo.*





### Limpieza del litoral

**5.16** La limpieza del litoral no exige, en su mayor parte, equipos especializados, sino por lo general mano de obra con apoyo de excavadoras, palas cargadoras, camiones y otros vehículos. Las reclamaciones deben seguir de cerca los precios del mercado nacional tanto para la mano de obra como para los equipos no especializados. En la evaluación de tales reclamaciones, se efectúan comparaciones con los precios comerciales cobrados por las compañías de alquiler de vehículos y equipos situadas en la región del derrame. Asimismo, se tiene en cuenta la situación de emergencia, que puede provocar que no todos los recursos necesarios estén disponibles y que tengan que obtenerse de otro lugar situado más lejos, con los consiguientes costes asociados. No obstante, se prevé que los precios se racionalicen a medida que el siniestro entra en fase de proyecto.

### Personal

**5.17** En la lucha contra un derrame puede participar personal de diferentes procedencias, desde funcionarios de las autoridades estatales y locales, a militares, contratistas y voluntarios. Cada uno conllevará costes diferentes, que deberán registrarse en documentos, no solamente en cuanto al tiempo reclamado por trabajar en el siniestro, sino también por la función que desempeñen en la respuesta. En líneas generales, la base de admisibilidad para las reclamaciones del personal gubernamental es que se aceptan los costes reales para la administración, es decir, los sueldos, costes sociales y horas extraordinarias. La mayoría de las administraciones tienen tarifas bien establecidas para su personal, pero cuando presentan una reclamación por los gastos de personal gubernamental, los componentes individuales que conforman los precios cobrados deben estar indicados, a fin de poder excluir gastos generales que solo tienen una relación remota con el siniestro, como el personal de la sede que no ha intervenido.

**5.18** Aunque los voluntarios participan como mano de obra sin cobrar, sus servicios no son gratuitos, pues pueden conllevar varios costes conexos, por ejemplo los del personal dedicado a gestionarlos, así como los gastos de seguro, transporte local, alojamiento y sustento. Al igual que el personal gubernamental o contratado, los voluntarios necesitan equipo de protección personal (EPP), botas, guantes, monos de trabajo, impermeables, etc., y herramientas de trabajo. En general se aceptan las reclamaciones por los costes razonables de los voluntarios en la zona afectada, pero no los costes de viaje desde domicilios distantes a la zona afectada.

### Productos consumibles

**5.19** Entre los materiales consumidos durante la lucha contra un derrame se incluyen normalmente artículos como combustible, dispersante, sorbentes, EPP, bolsas de plástico, sábanas de plástico, cordel y muchos artículos variados, pero puede que se incluyan también herramientas pequeñas como cubos, rastrillos, palas, espátulas, etc., que probablemente tras el siniestro queden inservibles. Deben presentarse las facturas de compra de cada artículo y mantenerse un registro del lugar en que se utilizó. Por ejemplo, debería mantenerse una contabilidad pormenorizada del uso del combustible adquirido para las aeronaves, las naves o los vehículos, especificando en qué aeronave, nave o vehículo se utilizó el combustible y la función que la aeronave, nave o vehículo en particular desempeñó en la respuesta. Igualmente, tiene que mantenerse la contabilidad del uso de artículos como dispersantes, sorbentes y EPP, anotando las fechas, cantidades y sitios en los que se utilizaron.

### Artículos comprados

**5.20** Los artículos adquiridos específicamente para la respuesta a un siniestro pueden ser desde barreras flotantes, raseras, bombas y tanques de almacenamiento temporal hasta mobiliario de oficina, ordenadores, GPS, cámaras, aparatos radiofónicos, etc. Estos artículos, que suelen ser caros, pueden tener un valor residual al final de la respuesta. Si se parte del supuesto de que las compras estaban justificadas y los artículos se necesitaban razonablemente para apoyar la lucha contra el derrame, se dispone de dos opciones para reclamar el reembolso: pueden presentarse reclamaciones por un precio razonable de alquiler durante el periodo de uso, tal como se describe en el párrafo 5.14, o por el coste de compra, al que se restará todo valor residual. Los valores residuales se calculan según las normas de contabilidad aplicables en el país en el que se produce el siniestro. Las reclamaciones deben ir acompañadas de facturas y una explicación clara del uso que se dio al artículo durante la respuesta.

### Equipo dañado

**5.21** El equipo que se daña al utilizarse en un siniestro por lo general puede clasificarse en una de las dos categorías siguientes: equipo dañado sin posibilidad de reparación o equipo que necesita "reparaciones periódicas". Si bien los costes del mantenimiento habitual normalmente no se aceptarían, los costes razonables de reparaciones periódicas menores para mantener el equipo operativo se incluirían por lo general en una reclamación admisible. Al evaluar la indemnización de equipo dañado sin posibilidad de reparación se tienen en cuenta varios factores, por ejemplo, la forma en que se dañó, el precio de compra original, el coste de sustitución y la edad del equipo. Disponer de fotografías de los daños y una descripción de la forma como se produjeron facilitará la evaluación de tales reclamaciones.

### ¿Cuándo está suficientemente limpio?

**5.22** Una de las cuestiones más difíciles de decidir es el momento en que deben cesar las operaciones de limpieza. Aunque esto es válido para todos los aspectos de la lucha contra derrames, es particularmente pertinente para la limpieza del litoral y se resume en la siguiente pregunta "¿cuándo está suficientemente limpio?". La dificultad se agrava por el hecho de que, conforme disminuye la cantidad de hidrocarburos restantes, se necesitan cada vez más esfuerzos para extraer los residuos. En un momento determinado, los esfuerzos requeridos son mayores que los beneficios de continuar los trabajos. El punto en que esto ocurre varía según el tipo de litoral, por ejemplo, por lo general es más fácil llevar a un grado superior de limpieza las playas de arena que las costas de guijarros o canto rodado. Otra consideración para el cese de operaciones en el litoral es la selección de puntos finales razonables, los cuales dependen en gran parte del "uso" o "servicio" que ofrece un tramo del litoral. Por ejemplo, los puntos finales para una playa de uso público y para una ensenada rocosa alejada serían muy distintos. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 son una buena fuente de asesoramiento sobre los puntos finales que pueden alcanzarse razonablemente. Como se ha observado anteriormente, si el Fondo de 1992 tiene conocimiento de que la labor continúa más allá de lo que probablemente se considere un punto final razonable, tratará de comunicar oficialmente por escrito su punto de vista a las autoridades interesadas

**5.23** Los puntos finales descritos en el cuadro siguiente son ejemplos típicos de los que podrían fijarse como objetivo de las operaciones de limpieza. Sin embargo, en algunas circunstancias, tal vez no sea posible alcanzar los puntos finales deseados, por ejemplo, debido a consideraciones de seguridad y a los riesgos para la fuerza de trabajo.

#### ¿Cuándo cesar las operaciones? ¿Cuándo está suficientemente limpio?

Operación/tipo de litoral	Ejemplos de criterios típicos para el cese de operaciones
<b>En el mar</b> • General	Los hidrocarburos se han extendido por una zona muy vasta y están fragmentados, se han reducido a una película ligera o se han disipado naturalmente
• Recuperación mecánica	Los hidrocarburos se han meteorizado hasta tal punto que ya no es posible su recuperación en cantidades considerables
• Aplicación de dispersantes	Debido a la meteorización por agentes atmosféricos y la emulsificación de los hidrocarburos, los dispersantes ya no son eficaces
<b>En tierra</b> • General	Retorno al estado de "uso" del litoral o del "servicio"
• Zonas de recreo y de fácil acceso	Punto final: Sin olor, no hay hidrocarburos o irisaciones visibles en la superficie, no hay muestras de hidrocarburos enterrados o atrapados, no hay texturas oleosas
• Puerto industrial	Punto final: mancha ligera
• Ensenada rocosa alejada	Punto final: extracción de hidrocarburos a granel, confianza en la limpieza natural
• Ecológicamente sensible	Punto final: depende de la índole de la sensibilidad/estacionalidad, extracción cuidadosa de los hidrocarburos a granel, necesidad de asesoramiento especializado

### Eliminación de desechos

- 5.24** Las operaciones de limpieza suelen conllevar la recogida de considerables cantidades de hidrocarburos y de residuos oleosos. Se aceptan los costes razonables de transporte, almacenamiento y eliminación del material recogido. De haberse podido vender parte de los hidrocarburos recuperados, los ingresos por la venta normalmente se deducirán de la indemnización pagada.
- 5.25** La eliminación de desechos oleosos suele registrarse por las normativas nacionales o regionales. Además, cuando se produce un siniestro importante, las cantidades de material que deben eliminarse pueden superar la capacidad de algunos métodos posibles de eliminación, de ahí que sea necesario mantener los desechos en emplazamientos de almacenamiento temporal. No obstante, si las normativas aplicables contemplan diversas opciones, para que los costes de eliminación de desechos sean reembolsados, debe seleccionarse la opción más rentable.
- 5.26** Se hará todo lo posible por mantener al mínimo la cantidad de desechos recogidos. La experiencia ha demostrado que, en general, la cantidad de desechos generada puede ser hasta diez veces la cantidad de hidrocarburos derramados. Una relación entre la cantidad de desechos recogidos y la cantidad de hidrocarburos derramados que exceda este factor de diez indicaría la necesidad de examinar más detenidamente las circunstancias que llevaron a una acumulación excesiva de desechos y puede ocasionar que una parte de los costes de limpieza y eliminación de desechos no se considere razonable.

### Ejemplo

Las operaciones de limpieza tras un derrame de unas 2 000 toneladas de fueloil pesado generaron casi 80 000 toneladas de desechos oleosos. Si bien podría haberse anticipado que el derrame generaría aproximadamente 20 000 toneladas de desechos, la cantidad de desechos recogidos fue, de hecho, 40 veces superior a la cantidad de hidrocarburos derramados. No había duda de que se había recogido esa cantidad de desechos, ya que se hizo una verificación con los comprobantes del puente báscula y con las estimaciones de los volúmenes apilados en los emplazamientos de almacenamiento. En la evaluación de la reclamación por los costes de eliminación de desechos y transporte y almacenamiento asociados, el Fondo de 1992 opinó que, en algunos lugares, el uso indebido de maquinaria pesada para extraer los hidrocarburos del litoral había dado lugar a que se recogieran cantidades excesivas de desechos oleosos. Tras investigaciones pormenorizadas, se concluyó que las condiciones meteorológicas adversas y los tipos de litorales que debían limpiarse habían provocado circunstancias excepcionales, y se aceptaron como razonables los costes de recoger unas 40 000 toneladas de desechos.



## Operaciones de salvamento

**5.27** Las operaciones de salvamento pueden incluir en algunos casos un elemento de medidas preventivas. Si la finalidad principal de tales operaciones es evitar los daños por contaminación, los costes asumidos dan derecho en principio a indemnización en virtud de los Convenios de 1992. Sin embargo, si las operaciones de salvamento tienen otra finalidad, como el salvamento del buque y/o la carga, los costes soportados no se aceptan en virtud de los Convenios. Si se emprenden las operaciones para evitar la contaminación a la vez que para salvar el buque y/o la carga, pero no es posible determinar con certeza su finalidad principal, los costes se reparten entre los conceptos de prevención de la contaminación y de salvamento. La evaluación de las reclamaciones por los costes de las medidas preventivas asociadas al salvamento no se efectúa en función de los criterios aplicados para determinar la remuneración en concepto de salvamento, sino que se limita a los costes del trabajo, incluido un elemento razonable de beneficio.

## Extracción de hidrocarburos de los buques tanque hundidos

**5.28** Se determinará caso por caso si los costes de extraer los hidrocarburos que queden en un buque tanque hundido serán aceptados como razonables, teniendo en cuenta una serie de factores expuestos con pormenores en el Manual de reclamaciones. Normalmente el primer paso es medir la cantidad de hidrocarburos que queda a bordo de un buque hundido, a reserva de que se efectúe con un riesgo mínimo de ocasionar una nueva contaminación. Otros factores que deben tenerse en cuenta incluyen la situación y el estado del buque tanque hundido, el riesgo de pérdida de hidrocarburos durante la operación de remoción, la viabilidad del éxito de la remoción y el coste, especialmente en comparación con los daños probables de contaminación que se derivarían del escape de los hidrocarburos que quedarán en el buque hundido.

## Limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje contaminada

**5.29** La captura, limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje contaminada por hidrocarburos requiere personal cualificado y la labor corre a cargo normalmente de grupos de interés especial,

generalmente con ayuda de voluntarios que establecen estaciones de limpieza cerca del lugar del derrame. Con frecuencia, la limpieza es difícil y lenta y puede ocasionar más angustia en los animales, por lo que ha de emprenderse solo si existe una probabilidad razonable de que estos sobrevivan al proceso. Las reclamaciones por los costes razonables asociados con la provisión de instalaciones locales de recepción adecuadas a la escala del problema, materiales, medicamentos y alimentos normalmente se indemnizan, al igual que los costes razonables del sustento y alojamiento de los trabajadores, incluidos los voluntarios. Si varios grupos de interés especial emprenden actividades de limpieza y rehabilitación, tienen que coordinarse de forma apropiada para evitar la duplicación de esfuerzos. Se efectuarán deducciones por los fondos recabados del público destinados al objetivo específico de mantener las labores en el terreno para un siniestro determinado.

## Gastos administrativos

**5.30** Se aceptan gastos administrativos razonables para cubrir ámbitos de trabajo que no son fáciles de identificar individualmente pero guardan una relación estrecha con las operaciones de limpieza, es decir, no son gastos remotos. A veces se emplean diferentes designaciones para las reclamaciones que cubren este tipo de gastos, como comisión de gestión o gastos generales. Los tipos de costes que se incluyen en este epígrafe incluyen, por ejemplo, los costes de teneduría de libros, material de oficina, copias, gastos de informática, gastos de comunicación y costes de servicios de oficina, es decir, los gastos generales de funcionamiento de una empresa u organización durante el periodo de la operación.

**5.31** Los gastos administrativos se suelen expresar como un porcentaje de la reclamación. Sin embargo, los niveles muy superiores al 5 % no serían aceptados como un porcentaje y el Fondo de 1992 puede pedir la información pormenorizada de los costes individuales. En la misma medida, si en los elementos individuales de una reclamación se incluyen gastos administrativos individuales similares a los mencionados en los ejemplos anteriores, cabría esperar que los gastos administrativos se redujeran proporcionalmente o que no aparecieran de ningún modo. En reclamaciones muy importantes, los gastos administrativos expresados como un porcentaje

pueden representar sumas excepcionalmente elevadas que superan con mucho el coste real de satisfacer estos tipos de gastos. En tales casos, la práctica usual ha consistido en aplicar porcentajes de reducción si los costes evaluados excedían una serie de umbrales definidos.

**5.32** Las organizaciones que participan en la lucha contra un derrame deben con frecuencia contratar o subcontratar servicios, por ejemplo empresas de limpieza, operadores de vehículos, de restauración, etc., y puede que cada contratista o subcontratista facture un porcentaje adicional por gastos administrativos. Cuando la cadena de subcontratistas es larga, el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 indemnizará un porcentaje general razonable.

## Contratación de asesores

**5.33** Puede ser necesaria la asistencia de profesionales para presentar una reclamación de indemnización. En algunos casos, se puede reclamar indemnización por los costes razonables del trabajo efectuado por un asesor. Como parte de la evaluación de una reclamación, el Fondo de 1992 examinará la necesidad de esa asesoría o ayuda, de lo bien que el trabajo se llevó a cabo, su duración, el coste y el grado de utilidad para el proceso de evaluación de la reclamación. En un siniestro importante en el que intervienen diversas autoridades, organismos y contratistas que trabajan en varios lugares de limpieza, puede resultar complejo recopilar la información para la reclamación y puede tomar mucho tiempo reunir todos los documentos justificativos. En tales circunstancias, también pueden incluirse en la reclamación los costes razonables de formulación de la reclamación. Para reclamaciones menos complejas, se esperaría que tales costes estuvieran incluidos dentro de los gastos administrativos.

**5.34** En la mayoría de los casos, la liquidación de las reclamaciones por medidas preventivas se acuerda amistosamente, sin necesidad de remitir la causa a un tribunal. Así pues, normalmente no es necesario disponer de asesoramiento jurídico para apoyar reclamaciones por actividades de limpieza en un Estado Miembro del Fondo de 1992. Sin embargo, si no se ha llegado a un acuerdo en un plazo de tres años desde la fecha del siniestro (o la fecha de los daños si estos son posteriores al siniestro), puede ser necesario disponer de asesoramiento jurídico para proteger la reclamación (véase el párrafo 8.10). El Fondo de 1992 sufragará los costes razonables de un asesoramiento de ese tipo.





## 6 ¿Cuándo se debería presentar una reclamación?

- 6.1** Se debe intentar presentar una reclamación lo antes posible. Si se contempla la posibilidad de formular una reclamación más adelante, se debería informar al Fondo de 1992 de la intención de hacerlo.
- 6.2** Normalmente se paga indemnización solo por los gastos ya desembolsados. Aunque es importante informar cuanto antes al Fondo de 1992 de que ha ocurrido un siniestro y que se ha iniciado una operación de limpieza, los costes solo pueden reembolsarse posteriormente. Sin embargo, el Fondo de 1992 entiende que pueden surgir problemas de flujo de efectivo si la limpieza continúa durante varias semanas o meses. Los sueldos de los trabajadores suelen pagarse semanalmente, lo que puede significar una enorme presión sobre las finanzas, en especial si es un derrame importante y complejo en el que la masa salarial representa una suma considerable. En tales casos, es posible presentar múltiples reclamaciones a medida que avanzan los trabajos a fin de que puedan evaluarse y se considere la posibilidad de efectuar pagos provisionales. Es probable que los pagos provisionales solo satisfagan una proporción de los costes reclamados, en espera de una evaluación final, pero el objetivo es ayudar a aliviar las dificultades inmediatas de flujo de efectivo.
- 6.3** Los reclamantes gubernamentales pueden optar por ser los últimos en la cola si hay probabilidades de que el valor de las reclamaciones reconocidas exceda el dinero disponible en virtud de los Convenios y si hay riesgo de tener que prorratear las reclamaciones. La finalidad de ser el último en la cola es incrementar el nivel de pagos a los reclamantes no gubernamentales y evitar

completamente el prorrateo. Una vez que se han liquidado todas las reclamaciones no gubernamentales, a veces queda suficiente dinero para liquidar, al menos en parte, las reclamaciones gubernamentales. Sin embargo, puede tomar varios años liquidar todas las reclamaciones no gubernamentales, así que es de suma importancia examinar lo antes posible, tras un siniestro, incluso las reclamaciones que están al final de la cola, en vez de esperar a ver si queda suficiente dinero. Con el paso del tiempo, puede resultar cada vez más difícil para los gobiernos suministrar la información necesaria que satisfaga las consultas suscitadas por el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992. Las personas que participaron en el momento del siniestro y que hubieran podido ayudar a responder las consultas del asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 quizá ya no estén disponibles.

- 6.4** Cualquiera que sea el período que cubra, se debe tratar de presentar la reclamación lo antes posible y obligatoriamente en un plazo de tres años contados a partir del momento en que hayan ocurrido los daños. Si se ha presentado una reclamación pero no se ha llegado a un acuerdo con el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 en un plazo de tres años contados a partir del momento en que se produjeron los daños, se deben proteger los derechos en un tribunal. En caso contrario, se perderá el derecho a la indemnización. Aunque el daño puede ocurrir algún tiempo después del siniestro, la acción judicial debe, en cualquier caso, interponerse dentro de un plazo de seis años contados a partir de la fecha del siniestro (véase el apartado 2.5 del Manual de reclamaciones para más información).

## 7 ¿Cómo se puede presentar una reclamación?

### 7.1 ¿Dónde puede obtener un formulario de reclamación y cómo debe presentarlo?

- 7.1.1** Si sucede un siniestro, se explicará el procedimiento para la presentación de reclamaciones y normalmente el Fondo de 1992 pondrá a disposición de los interesados en su sitio web ([www.fidac.org](http://www.fidac.org)) formularios de reclamación y otras herramientas para la presentación de reclamaciones preparados específicamente, que además se podrán solicitar al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992. Recomendamos a los reclamantes que suministren toda la documentación necesaria para respaldar su reclamación. Los formularios están concebidos para ayudarle a determinar y a proporcionar la información necesaria para evaluar su reclamación y, por consiguiente, para agilizar el proceso de evaluación. Con su reclamación debe presentar originales o copias certificadas de documentos tales como diarios, actas de reuniones, pedidos de compra, facturas, recibos y cualesquiera otras constancias. Le recomendamos encarecidamente que conserve una copia de toda la información presentada

para su uso personal en el futuro. Sírvase tener en cuenta que estos documentos solo se devolverán previa petición y, por lo general, únicamente cuando se liquida la reclamación. En el caso de derrames que estén enmarcados enteramente en el CRC y por tanto no correspondan al Fondo de 1992 deberá ponerse en contacto con el asegurador del propietario del buque.

- 7.1.2** En general, las reclamaciones se deben presentar a través de la oficina del corresponsal o representante local del asegurador del propietario del buque o, si se trata de un siniestro muy grande, en una oficina de tramitación de reclamaciones establecida específicamente por el asegurador y Fondo de 1992. El propósito de la oficina de tramitación de reclamaciones es ayudarle a formular una reclamación, asesorarle acerca de la forma de complementar el formulario de reclamación, remitir la reclamación al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992 y prestar asistencia en el pago de su reclamación una vez que ha sido examinada y el asegurador/el Fondo de 1992 han aprobado la cuantía de indemnización. Los reclamantes deben tomar nota de que el corresponsal/representante del asegurador, el personal de la oficina de tramitación de reclamaciones y los expertos no deciden si una reclamación se pagará ni la cuantía de la indemnización, decisiones que competen al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992. En los casos en que no se pueda determinar cuál fue el buque del que procedió el derrame o en que no hay un asegurador disponible, las reclamaciones se deberán presentar directamente al Fondo de 1992. Aunque los reclamantes consulten activamente al Fondo y a sus expertos, así y todo las reclamaciones de indemnización por los costes de estudios y de medidas de restauración se deberán presentar de manera oficial.
- 7.1.3** En el sitio web de los FIDAC se facilitarán los datos de contacto del corresponsal/representante del asegurador o de la oficina de tramitación de reclamaciones, según proceda. Los pormenores se publican también por lo general en la prensa local. Los datos de contacto del Fondo de 1992 figuran al final de la presente publicación.



## 7.2 ¿Qué información debe proporcionar?

### Generalidades

**7.21** Cuantos más pormenores y pruebas puedan aportarse al asegurador del propietario del buque/ al Fondo de 1992 acerca de las operaciones de limpieza y medidas preventivas que se emprendieron y los costes asumidos, más rápido podrá evaluarse la reclamación de indemnización. En concreto deberá facilitar:

- El nombre y la dirección de la persona que presenta la reclamación y el nombre del representante o asesor, o al contrario, el nombre y dirección de la organización que se representa.
- El nombre del buque tanque que intervino en el siniestro (si se conoce) o pruebas de que el derrame se originó en un buque tanque.
- La fecha, lugar y pormenores del siniestro (a

menos que el Fondo de 1992 ya disponga de esa información).

- La confirmación de que la reclamación se hace para recuperar los costes de limpieza (medidas preventivas).
- La cuantía de la indemnización que se reclama y cómo se obtuvo esa cifra.

**7.22** Es esencial que las reclamaciones por los costes de limpieza se presenten con documentación justificativa que muestre la relación entre los gastos y las medidas adoptadas. Los expertos contratados por el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992 para efectuar el seguimiento de las operaciones de limpieza verifican los costes reclamados en función de esas operaciones cuando llevan a cabo su evaluación. Una reclamación debe

exponer, por tanto, claramente qué se ha hecho y porqué, dónde y cuándo se ha hecho, quién lo ha hecho, con qué recursos y cuánto ha costado. Las facturas, recibos, hojas de trabajo y nóminas, pese a que proporcionan una confirmación útil de los gastos, no son suficientes de por sí. La inclusión de un informe en el que se describa la relación de los gastos reclamados con las operaciones de limpieza facilitará en gran medida la evaluación de las reclamaciones.

### Presentación de reclamaciones en formato electrónico: hojas de cálculo

**7.23** Aunque parte de la documentación justificativa solo puede presentarse como documentos originales o copias certificadas, la información transmitida por vía electrónica puede facilitar considerablemente la evaluación de las reclamaciones. Las hojas de cálculo ofrecen una manera particularmente útil de resumir una parte de la información esencial necesaria para justificar una reclamación. Idóneamente, la hoja de cálculo tendría una página de resumen, seguida de entradas pormenorizadas para cada contratista, organización o lugar de trabajo con referencias a los materiales justificativos. Cada organización o contratista que ha participado en las medidas contra los derrames debe mantener un registro diario de las actividades, con detalles sobre el número de personal que ha intervenido, el tipo y la cantidad de equipos y materiales utilizados, el tipo y la extensión de litoral limpiado y la cantidad de materiales de desecho recogidos. Si se utilizan naves para luchar contra el derrame en el mar, los extractos de los diarios de navegación que abarquen el periodo de despliegue constituirán una fuente esencial de información para explicar las medidas tomadas.

**7.24** Con frecuencia, los contratistas presentan una sola hoja de cálculo en apoyo de su reclamación que muestra sus costes totales. Sin embargo, de ese modo no se ofrece información suficiente sobre la distribución de los costes reclamados entre los lugares de trabajo. Los expertos que el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 suele contratar para hacer el seguimiento de las operaciones de limpieza necesitan poder vincular sus observaciones a las posteriores reclamaciones para la recuperación de los costes. Por consiguiente, debe suministrarse información relativa a cada lugar de trabajo. El anexo contiene una reclamación teórica por operaciones de limpieza e incluye ejemplos simplificados de hojas

de cálculo típicas. El ejemplo pretende mostrar una manera en la que podría estructurarse una reclamación por costes de limpieza (figura 1) y los tipos de documentos justificativos que deberían presentarse en la reclamación por las operaciones de limpieza (cuadro 2). Las hojas solo tienen carácter ilustrativo y los precios utilizados no deben considerarse representativos de precios razonables.

## 7.3 Información y documentos justificativos

**7.31** Las listas de las páginas 26 y 27 ofrecen ejemplos de los tipos de información y documentos justificativos que deberían presentarse con las reclamaciones por los costes de los recursos particulares utilizados y otros costes generales sufragados durante las operaciones de limpieza. Dicha información ayuda al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992 en la evaluación de la reclamación. Al examinar la información que cabe razonablemente esperar que deba presentarse, se tendrán en cuenta las prácticas contables habituales de los países afectados por un siniestro. También se alienta a los reclamantes a que durante la formulación de la reclamación mantengan conversaciones con los aseguradores del propietario del buque/ el Fondo de 1992, lo que les permitirá entender claramente los métodos utilizados para compilar la información de la reclamación y dará al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992 la oportunidad de asesorar sobre los métodos que facilitarían su evaluación. Dichas conversaciones pueden ser especialmente útiles en un derrame importante, cuando es probable que la reclamación presentada por un Estado Miembro sea sumamente compleja e incluya los costes asumidos por diversos organismos nacionales y departamentos gubernamentales.

**7.32** Las listas que figuran a continuación no son exhaustivas ni todos los artículos enumerados serían adecuados o necesarios en todas las circunstancias.



## Aeronaves

### 7.3.3 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Proveedor u operador de la aeronave.
- Tipo de aeronave y distintivo de llamada.
- Precio horario (con indicación de los componentes incluidos en el precio para las aeronaves gubernamentales).
- Registro técnico de la aeronave con indicación de las horas de vuelo y el número de tripulantes.
- Recibos de derechos de aterrizaje y gastos de tripulación.
- Nombres de los pasajeros y afiliaciones.
- Zona inspeccionada, trayectoria de vuelo seguida, tiempo y visibilidad.
- Informes de reconocimiento aéreo, cartas aeronáuticas, fotografías y vídeos.

## Naves y equipos de lucha contra derrames

### 7.3.4 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Proveedor o armador de la nave.
- Características de la embarcación: nombre, eslora total, potencia (kW).
- Precio diario (con indicación de los componentes incluidos en el precio para las naves gubernamentales).
- Complemento de tripulación normal.
- Consumo de combustible y lubricantes y recibos (si no están incluidos en el precio diario).
- Derechos de puerto y recibos.
- Nombres de los pasajeros y afiliaciones.
- Diario de navegación con el registro de la zona operativa, actividades y horas de trabajo.
- Inventario del equipo de lucha contra el derrame a bordo de cada nave, el precio diario de cada tipo de equipo (si no está incluido en el precio de la nave), registro de despliegue en el que conste el periodo durante el que cada tipo de equipo estuvo "en uso", fotos y vídeos.
- Una estimación diaria de la cantidad de hidrocarburos recuperados.
- Registro del volumen de hidrocarburos descargados (a un buque nodriza o en tierra) para cada descarga.
- Registros de daños al equipo, incluidas las circunstancias en que se produjeron los daños y fotografías.
- Materiales consumidos por cada nave, por ejemplo, dispersantes.

## Organización de lucha contra derrames

### 7.3.5 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Estructura organizativa, funciones y responsabilidades.
- Tarifas de personal relativas a las funciones y responsabilidades (con indicación de los componentes incluidos en el cálculo para los empleados gubernamentales), fichas de control, avisos de pago y justificación de gastos asumidos por viaje, alojamiento y sustento.
- Fotografías, vídeos y cartas que señalen la zona afectada por el derrame y describan el avance de las operaciones de limpieza.
- Registros de condiciones meteorológicas y predicciones del movimiento de hidrocarburos.
- Registros de comunicaciones con cada sector de la operación de lucha contra los derrames.
- Registro de eventos.
- Actas de las reuniones estratégicas, donde conste entre otras cosas, cómo se determinaron las prioridades y los motivos de las decisiones de lucha contra los derrames, incluidas las decisiones para el cese de operaciones.
- Actas de las reuniones diarias de examen de los avances.

## Protección de recursos sensibles

### 7.3.6 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Mapas de localización de los recursos sensibles y las medidas de protección correspondientes.
- Descripción de los recursos sensibles.
- Descripción del tipo de medidas de protección aplicadas, por ejemplo barreras flotantes rígidas, barreras absorbentes, barreras físicas temporales; corrientes de marea, longitudes comprendidas, materiales usados, costes.
- Si se utilizaron barreras flotantes: marca, modelo, longitud desplegada, medios de fondeo, precios diarios, periodo de despliegue y proveedor.
- Fotografías.

## Limpieza del litoral

### 7.3.7 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Mapas o cartas náuticas del alcance de la contaminación del litoral.
- Informes del equipo SCAT (Técnica de evaluación de limpieza de la costa) o equivalentes, con pormenores de los niveles de contaminación y técnicas de limpieza recomendadas y puntos finales para cada lugar de trabajo o tramo de litoral, fotografías y vídeos.
- Informes diarios del lugar de trabajo (Jefe de playa) donde conste el trabajo realizado, por ejemplo, las horas trabajadas, la zona limpiada y la cantidad de desechos de hidrocarburos recogidos.
- Para cada lugar de trabajo, listas diarias de los equipos utilizados, precios y proveedores.
- Informes del siniestro o de los daños.
- Para cada lugar de trabajo, listas diarias de los materiales consumidos, con indicación del proveedor.
- Hojas de precios del contratista
- Hojas de precios y fichas de control del personal por lugar de trabajo (con indicación de los componentes incluidos en el cálculo de la tarifa para los empleados gubernamentales).
- Nóminas.

## Eliminación de desechos

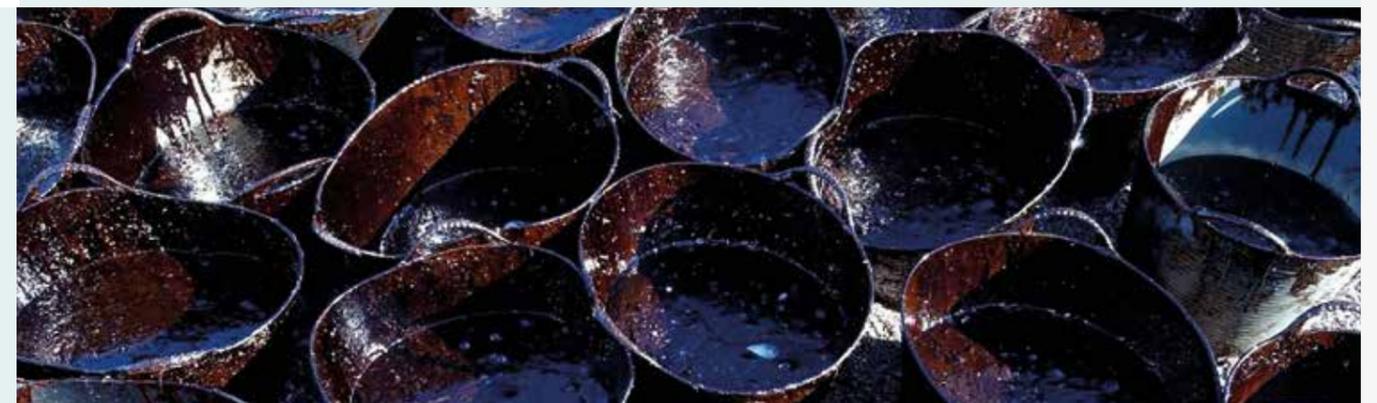
### 7.3.8 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

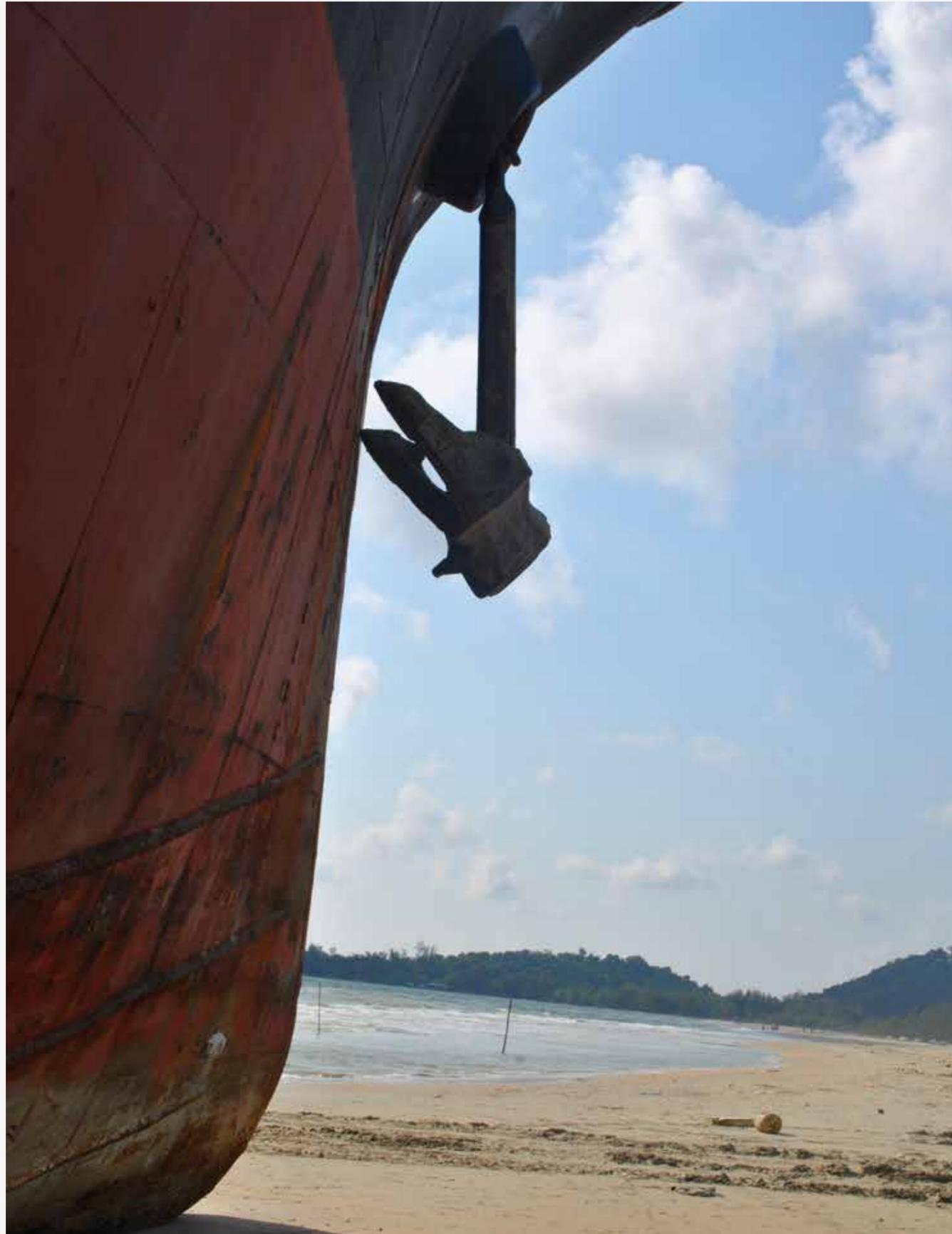
- Origen de los desechos (nombres de las naves o nombre de la playa si el punto de origen es el litoral).
- Coste de almacenamiento temporal, localización de emplazamientos utilizados y registros de movimiento del material de desecho entrante y saliente.
- Métodos de eliminación de desechos y cantidad eliminada por cada método.
- Nombre de los contratistas de eliminación de desechos y localización de instalaciones.
- Precio unitario por cada método de eliminación de desechos, con indicación de la manera en la que se obtuvieron los costes.
- Comprobantes de puente-báscula.
- Cartas de porte o equivalentes de las autoridades responsables de la eliminación de desechos.
- Costes de transporte: vehículos utilizados, distancia recorrida, precio/km.
- Facturas y recibos.
- Fotografías.

## Limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje

### 7.3.9 Ejemplos de documentos justificativos que podrían incluirse:

- Nombre de los organismos que intervinieron.
- Nombres de los miembros del personal, funciones, responsabilidades y cualificaciones, horas trabajadas y cuantías abonadas con respecto a otro personal de lucha contra derrames.
- Número de individuos de cada especie sometida a tratamiento.
- Fotografías y vídeos.
- Periodo requerido para la limpieza y rehabilitación.
- Número de animales reintegrados con éxito en la naturaleza.
- Desglose de costes con respecto a otros costes de lucha contra derrames, por ejemplo, personal, equipos, materiales, transporte y eliminación de desechos.
- Valor de donativos o ayudas recibidas.





#### Pagos adicionales

- 7.3.10** Se deben declarar cualesquiera pagos, ayuda o indemnización recibidos de otras partes o abonados con arreglo a una póliza de seguros para ayudar con los costes de las operaciones de limpieza. Tales pagos pueden tenerse en cuenta cuando se calcula la cuantía de la indemnización debida por el Fondo de 1992.
- 7.3.11** Sírvase tener en cuenta que, como resultado de inexactitudes en los documentos o declaraciones presentados, podría retrasarse su tramitación o rechazarse su reclamación. Por tanto, le aconsejamos que se asegure de que la reclamación sea un reflejo fiel y exacto de sus costes reales y que incluya información sobre toda ayuda económica que haya recibido.

#### Fraude

- 7.3.12** El Fondo de 1992 toma muy en serio la presentación de documentos fraudulentos y si llega a su conocimiento que se ha presentado documentación de ese tipo para justificar una reclamación, se reserva el derecho de informar la autoridad nacional pertinente.

#### 7.4 ¿Qué sucede si los registros son inadecuados o no se tienen pruebas?

- 7.4.1** En la mayoría de los Estados Miembros la responsabilidad de rendir cuentas del gasto público se observa estrictamente y se mantienen sistemáticamente registros para justificar los gastos. Las reclamaciones contra el Fondo de 1992 no son diferentes. No obstante, es posible que surjan circunstancias en que no hayan registros, de la operación de lucha contra los derrames completa o de parte de la operación, o que solo se disponga de información limitada en apoyo de la reclamación. Ello podría deberse a que en el Estado Miembro en cuestión no es la norma llevar registros pormenorizados, o a que en la situación de emergencia de la lucha contra los derrames inicial no se consideró que habría que presentar reclamaciones más adelante. Otra posibilidad es que haya transcurrido mucho tiempo entre el momento en que se produjo el siniestro y el momento en que se presenta la reclamación, lapso durante el cual se han perdido registros y las personas afectadas ya no están disponibles para ofrecer las explicaciones necesarias que justifiquen la cuantía reclamada.

- 7.4.2** Aunque falten documentos o información, se puede formular una reclamación proporcionando tanta información como sea posible. Las pruebas independientes y circunstanciales, tales como los informes de los medios de comunicación, que indiquen el alcance de la contaminación y los esfuerzos de lucha contra el derrame, las fotografías de las operaciones de limpieza y la aplicación de precios razonables pueden aportar suficiente información para calcular los costes aproximados. No obstante, siempre deben satisfacerse los requisitos subyacentes establecidos en el párrafo 4.1 para que se pague la indemnización.
- 7.4.3** En el caso de dificultades para recabar la información de apoyo conviene hablar con un representante del asegurador del propietario del buque/del Fondo de 1992, que puede brindar asesoramiento y asistencia. Reúna las pruebas que tenga, por limitadas que sean, para justificar su reclamación. No proporcione registros falsificados, ya que serán detectados, y en consecuencia su reclamación podrá ser rechazada. Presentar documentos falsos en apoyo de una reclamación de indemnización constituye un fraude y expone al reclamante a ser enjuiciado con arreglo a las leyes nacionales.



## 8. ¿Cómo se evalúan y se pagan las reclamaciones?

- 8.1** Las reclamaciones se evalúan basándose en tres preguntas generales:
- ¿Las medidas adoptadas fueron razonables?
  - ¿Los costes que entrañaron tales medidas fueron razonables? y
  - ¿El cálculo de los costes reclamados es correcto?

Los enfoques utilizados por el Fondo de 1992 para juzgar si las reclamaciones y costes son razonables se han debatido en los apartados 4 y 5. Cabe recordar, sin embargo, que aunque el Fondo de 1992 se basa en el asesoramiento de sus expertos, la evaluación se efectúa caso por caso, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del siniestro.

- 8.2** La manera en la que se presentan las reclamaciones con frecuencia es única para esas circunstancias particulares y las medidas adoptadas en esa situación. Además, las administraciones tienen diferentes formas de calcular y registrar los costes, lo que conduce a diferentes enfoques para la formulación de las reclamaciones. Por consiguiente, después de una verificación inicial de los documentos de la reclamación, es normal que haya otras consultas y que se necesiten más explicaciones a fin de que el Fondo de 1992 y sus expertos puedan completar una evaluación pormenorizada. El proceso suele ser iterativo, con una serie de intercambios entre el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 y los reclamantes, hasta que quede claro cómo se han calculado los costes reclamados y qué representan esos gastos. En la mayoría de los casos, sobre la base de este diálogo, puede alcanzarse un acuerdo amistoso sobre la cuantía de la indemnización que debe pagarse.
- 8.3** Se alienta a los Estados Miembros, a los organismos de lucha contra derrames y a las compañías de limpieza a que consideren la posibilidad de establecer una "concertación previa" de los precios con el Fondo de 1992 en previsión de un posible derrame. Aunque tales acuerdos no pueden garantizar que todos

los costes sufragados en la lucha contra un derrame sean aceptados como razonables, sí evitan la necesidad de una discusión pormenorizada de los precios cuando se evalúa una reclamación.

- 8.4** En los casos en que se solicite información adicional, pero el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 considera que, entretanto, se corre el riesgo de sufrir dificultades financieras, puede procederse a una evaluación provisional sobre la base de la información disponible. Se notificará al reclamante que la evaluación puede ser revisada si se aporta más información que respalde su reclamación. Todo pago efectuado provisionalmente será inferior a la cuantía pagada tras una evaluación completa a fin de garantizar que no haya exceso de pago. La cuantía de los pagos provisionales se deducirá del pago final una vez que la reclamación se haya evaluado completamente.
- 8.5** Si usted es contratista y ha intervenido en un siniestro importante en curso, a consecuencia de lo cual tiene dificultades de flujo de efectivo, puede presentar una reclamación provisional o una serie de reclamaciones provisionales. Los pagos provisionales efectuados se tendrán en cuenta en la liquidación final de su reclamación una vez que hayan cesado las operaciones.
- 8.6** Después de que el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 haya evaluado la reclamación, le indicarán la cuantía de indemnización que estiman justa, basándose en las pruebas disponibles de todas las fuentes pertinentes. Esta evaluación constará por escrito y la notificación se le entregará a usted, en su calidad de reclamante, o a su representante si es que ha designado a alguien para que actúe en su nombre.
- 8.7** Generalmente se hace una oferta como liquidación "íntegra y definitiva". Ello significa que no se aceptarán más reclamaciones por pérdidas sufridas durante el periodo que abarca la reclamación en curso, y se le pedirá que firme un acuerdo a este efecto. Si considera que ha sufrido pérdidas después del periodo al que se refiere su primera reclamación, podrá hacer otras reclamaciones, que se tratarán por separado.

- 8.8** Sírvase tener presente que es posible que el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 tenga que tramitar cientos o incluso miles de reclamaciones de indemnización. Su reclamación será evaluada a la mayor brevedad, pero el Fondo puede tardar algún tiempo en reunir y verificar debidamente la información pertinente necesaria para evaluar la reclamación, en especial si se ha presentado poca información para respaldarla.
- 8.9** Si no está de acuerdo con la cuantía de dinero que se le ha ofrecido, deberá ponerse en contacto con el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 (directamente o a través de la oficina local de tramitación de reclamaciones, si la hubiere) y explicar por qué cree que la suma ofrecida no es suficiente. Si tiene nuevas pruebas para respaldar su reclamación, deberá presentarlas también. El asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 puede decidir revisar su reclamación y hacer una segunda oferta a la luz de la nueva información, o decidir que la oferta original era justa. El Fondo

de 1992 podrá ponerse en contacto con usted y concertar una reunión para analizar la cuestión más detenidamente. Cualquiera que sea la conclusión alcanzada, las razones de la decisión se comunicarán por escrito.

- 8.10** Si, pese a todo, usted continúa en desacuerdo con la cuantía ofrecida, tiene derecho a entablar una acción judicial en los tribunales de su país contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992, para impugnar la evaluación de la cuantía de sus pérdidas. Si no ha llegado a un acuerdo con el Fondo de 1992 antes de que hayan transcurrido tres años a partir de la fecha de los daños, el Fondo le recomienda encarecidamente que entable una acción judicial en su contra. En esta etapa, probablemente necesitará asesoramiento judicial. Si no entabla acción alguna en el plazo de tres años, corre el riesgo de que su reclamación caduque, en cuyo caso perdería el derecho a recibir indemnización.



## 9. Cómo ponerse en contacto con los FIDAC

**9.1** Si se establece una oficina local de tramitación de reclamaciones tras un derrame importante, la información para ponerse en contacto con esa oficina se publicará en los medios de comunicación locales y en el sitio web [www.fidac.org](http://www.fidac.org).

**9.2** Los datos de contacto de la Secretaría del Fondo de 1992 son los siguientes:

### Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

4 Albert Embankment  
Londres SE1 7SR  
Reino Unido

**Teléfono:** +44 (0)20 7592 7100

**Fax:** +44 (0)20 7592 7111

**Correo electrónico:** [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

**Sitio web:** [www.fidac.org](http://www.fidac.org)

**9.3** Cuando presente su reclamación, se le asignará un número. Es una referencia única que lo asocia a esa reclamación específica y debe mencionarse en toda correspondencia posterior. Si necesitara ponerse en contacto con la oficina local de tramitación de reclamaciones o con la Secretaría del Fondo de 1992 en relación con su reclamación, se le pedirá que indique el número de la reclamación o que presente información adicional para confirmar su identidad.

**9.4** Puede obtener copias del Manual de reclamaciones del Fondo de 1992 y otros documentos útiles en la página de Publicaciones del sitio web de los FIDAC en [www.fidac.org](http://www.fidac.org).

## ANEXO

En el siguiente ejemplo (figura 1) se muestra un resumen de la hoja de cálculo que ilustra un siniestro de menor importancia en el que han intervenido organismos de lucha contra derrames de un Estado Miembro y tres contratistas. Las referencias a las carpetas pueden remitir a los diferentes aspectos de la lucha contra los derrames, por ejemplo, AT1 podría referirse a la vigilancia aérea; AT2 a la lucha contra los derrames en el mar; AT3 a la limpieza del litoral y AT4 al transporte y eliminación de desechos oleosos. En las páginas siguientes, en el cuadro 1, se muestra un desglose pormenorizado simplificado para el contratista, OSRO Co. Ltd., encargado de recuperar los hidrocarburos en el mar; y en el cuadro 2 se dan ejemplos de la información de apoyo.

El ejemplo continúa en las páginas siguientes, que muestran las hojas de cálculo simplificadas para ilustrar los costes de limpieza en tres lugares de trabajo diferentes a lo largo del litoral afectado: The Beach, Rocky Cove y Cobble Bank, en cada uno de los cuales se requieren técnicas de limpieza diferentes. Los datos de cada lugar de trabajo alimentan los costes generales para el contratista, que están vinculados a su vez a la hoja de resumen mostrada a continuación.

Figura 1: Ejemplo de hoja de resumen

UNBUQUETANQUE: Encalladura cerca de Aport, Estado Miembro, junio		
	Reclamación en £	Ref. Carpeta
1. Organismo de Lucha contra Derrames del Estado Miembro (Aire)	46 355	AT1.1
2. Organismo de Lucha contra Derrames del Estado Miembro (Mar)	260 889	AT2.1
3. OSRO Co Ltd	75 660	AT2.2
4. Estado Miembro (Litoral)	115 789	AT3.1
5. Marine Pollution Responders Ltd	455 608	AT3.2
6. Waste Services Co Ltd	247 248	AT4.1
<b>TOTAL:</b>		<b>1 201 549</b>



5 Marine Pollution Responders Ltd (ejemplo de hoja de cálculo con los costes totales para este contratista)

	Coste unidad £	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Reclamación £
<b>I Personal</b>																				
Responsable	750	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	Días-hombre	100%	11 250
Jefes de playa	350	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	24	Días-hombre	100%	8 400
Supervisores	350				3	3						3	3				12	Días-hombre	150%	6 300
Trabajadores	200	3	5				10	10	12	15	15			6	5	3	84	Días-hombre	100%	16 800
	200				9	10						10	5				34	Días-hombre	150%	10 200
Comidas	120	45	60				150	160	160	200	200	140	60	105	60	40	450	Días-hombre	100%	141 600
	120				100	150											1 799	Días-hombre	150%	81 000
	8,5																	Días-hombre	100%	15 292
<b>II Equipos</b>																				
Tractor de pala frontal	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Días	100%	10 000
Excavadora	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		10	Días	100%	3 000
Remolques tractor	175				3	6	6	6	6	6	6	3	4	2	2		44	Días	100%	7 700
Camiones 5 t	250	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1		36	Días	100%	9 000
Camiones 10 t	400				2	2	2	2	2	2	2	2	1				13	Días	100%	5 200
Automóviles	55	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	61	Días	100%	3 355
Furgonetas	95	3	4		7	10	10	11	11	13	13	9	5	7	5	3	111	Días	100%	10 545
Lavadoras a presión	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	Utilización	100%	3 850
	50				2							1	5	1	5		14	Reserva	50%	350
Bombas de agua	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		30	Días	100%	1 050
Bomba membrana	50	1	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			19	Utilización	100%	950
Bombas	50				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			15	Reserva	50%	375
Cisternas portátiles	75	1	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		40	Días	100%	3 000
<b>III Materiales</b>																				
Barreras absorbentes	25					108											176	m	100%	4 400
Paños absorbentes	7,5	50			100	100	250	200	200	550	500	300	200	100	10		2 560	kg	100%	19 200
Sacos grandes	15				50	60	60	60	60	50	50	50	50				380	Sacos J	100%	5 700
Bolsas plástico	4			100	105	105	205	205	205	215	223	313	313	158			2 145	Bolsas x 10	100%	8 580
Guantes	2	49	66		112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Pares	100%	3 478
Guantes algodón	0,5	49	66		112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Pares	100%	870
Traje Tyvek	4,5	49	66		112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Trajes	100%	7 826
Impermeables	12						173	175	218	218	153	68					1 005	Impermeable	100%	12 060
Botas	6,5	49	17		46	51		35	36	206		153	68				440	Pares botas	100%	2 860
<b>Subtotal materiales</b>																				
<b>440</b>																				
<b>Subtotal personal</b>																				
<b>290 842</b>																				
<b>Subtotal equipos</b>																				
<b>58 375</b>																				
<b>Subtotal</b>																				
<b>414 190</b>																				
<b>10%</b>																				
<b>41 419</b>																				
<b>TOTAL RECLAMACIONES:</b>																				
<b>455 608</b>																				

5.2 Marine Pollution Responders Ltd (ejemplo 2 de 3 hojas de cálculo del lugar de trabajo vinculadas a los costes totales del contratista)  
Lugar 2 Rocky Cove

	Coste unidad £	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Reclamación £
<b>I Personal</b>																				
Jefe de playa	350						1	1	1	1	1						8	Días-hombre	100%	2 800
Supervisores	350				1	1					1	1					4	Días-hombre	150%	2 100
Trabajadores	200						2	2	2	3	3			2	2		16	Días-hombre	100%	3 200
	200											2	2				8	Días-hombre	150%	2 400
Comidas	120				2	2	40	40	40	60	60			40	20		300	Días-hombre	100%	36 000
	120				25	40						40	20				125	Días-hombre	150%	22 500
Comidas	8,5																461	Días-hombre	100%	3 919
<b>Subtotal personal</b>																				
<b>72 919</b>																				
<b>II Equipos</b>																				
Automóviles	55				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	23	Días	100%	1 265
Furgonetas	95				2	3	3	3	3	4	4	3	2	3	2		32	Días	100%	3 040
Lavadoras a presión	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	En uso	100%	3 850
	50											1	5	1	5		14	Espera	50%	350
<b>Subtotal equipos</b>																				
<b>8 505</b>																				
<b>III Materiales</b>																				
Paños absorbentes	7,5				50	50	50	50	50	250	400	250	200	95			1 445	kg	100%	10 838
Bolsas plástico	4				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	12,5	20	10	10	5			70	Bolsas x 10	100%	280
Guantes	2				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Pares	100%	920
Guantes algodón	0,5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Pares	100%	230
Trajes Tyvek	4,5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Trajes Tyvek	100%	2 070
Impermeables	12								43	43	64	43	23				280	Impermeable	100%	3 360
Botas	6,5				28	15				12	64						119	Pares botas	100%	774
<b>Subtotal materiales</b>																				
<b>18 471</b>																				
<b>Subtotal personal</b>																				
<b>99 895</b>																				

5.1 Marine Pollution Responders Ltd (ejemplo 1 de 3 hojas de cálculo del lugar de trabajo vinculadas a los costes totales del contratista)  
Lugar 1 The Beach

	Coste unidad £	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Reclamación £
<b>I Personal</b>																				
Jefe de playa	350	1	1				1	1	1	1	1			1	1	1	10	Días-hombre	100%	3 500
Supervisores	350				1	1						1	1				4	Días-hombre	150%	2 100
Trabajadores	200	3	5				7	7	9	10	10			3	3	3	60	Días-hombre	100%	12 000
	200				7	7						7	3				24	Días-hombre	150%	7 200
Comidas	120	45	60				100	100	110	120	120	90	40	60	40	40	795	Días-hombre	100%	95 400
	120				75	100											305	Días-hombre	150%	54 900
Comidas	8,5																1 198	Días-hombre	100%	10 183
<b>Subtotal personal</b>																				
<b>185 283</b>																				
<b>II Equipos</b>																				
Tractor de pala frontal	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Días	100%	10 000
Remolques tractor	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Días	100%	7 700
Camiones 5 t	250	1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1		36	Días	100%	9 000
Camiones 10 t	400						2	2	2	2	2	2	1				13	Días	100%	5 200
Automóviles	55	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	28	Días	100%	1 540
Furgonetas	95	3	4		5	6	6	6	7	7	7	5	3	4	3	3	69	Días	100%	6 555
Bombas de agua	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		30	Días	100%	1 050
Membrana	50	1	3		3	3	3	3	3	3	3						19	En uso	100%	950
Bombas	50																15	Reserva	50%	375
Cisternas portátiles	75	1	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		40	Días	100%	3 000
<b>Subtotal equipos</b>																				
<b>45 370</b>																				
<b>III Materiales</b>																				
Paños absorbentes	7,5	50				50											160	kg	100%	1 200
Sacos grandes	15				50	60	60	60	60	50	50	50								



Fondos internacionales de indemnización de daños debidos  
a contaminación por hidrocarburos

4 Albert Embankment  
Londres SE1 7SR  
Reino Unido

Teléfono: **+44 (0)20 7592 7100**

Fax: **+44 (0)20 7592 7111**

Correo electrónico: **[info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)**

Sitio web: **[www.fidac.org](http://www.fidac.org)**