



Guía para los Estados Miembros

Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones

Edición de 2014



**Fondo internacional de indemnización de daños
debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992**

Edición de 2014

Guía para los Estados Miembros

Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones

1

Publicado por los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
Copyright ©FIDAC 2014

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

Página 4 You Inspire Photography

Página 11 Roger Pullin

Diseñado por

thecircus.uk.com



Índice

Introducción	4
¿Qué son los FIDAC?	4
¿Quién puede reclamar indemnización y cómo?	4
¿Cómo puede el presente documento de orientación ayudar a un Estado Miembro tras un siniestro de contaminación por hidrocarburos?	4
Medidas para que los Estados Miembros tengan en cuenta	6
1. Ser el último en la cola	6
2. Subrogación de las reclamaciones acordadas por el Estado	9
3. Acuerdos de cooperación	9
4. Reembolso del pago en exceso de pagos provisionales	10
5. Memorando de entendimiento con las entidades de seguros nacionales	10
6. Agrupación de reclamaciones/demandantes	10
7. Lista de expertos nacionales/grupo de expertos en mediación	11
8. Modelo de Memorando de Entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992	12
9. Acceso a datos estadísticos	13
10. Precios normales de referencia	13
11. Coordinación entre los delegados de los FIDAC y los organismos nacionales de lucha contra los derrames	13
12. Uso de los sistemas de seguridad social	14
13. Información proporcionada por los FIDAC	14
14. Otras fuentes de información útil	14
ANEXOS	15
Anexo I Principales aspectos de un acuerdo entre el Estado Miembro, el propietario del buque y el P&I Club	16
Anexo II Modelo de Memorando de Entendimiento entre el Estado Miembro y el sector de seguros	18
Anexo III Modelo de Memorando de Entendimiento entre el Fondo de 1992 y el sector de seguros	20
Anexo IV Modelo de Memorando de entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992	21

Prefacio

El presente Documento de orientación recoge medidas que los Estados Miembros quizá deseen tener en cuenta en caso de sufrir daños por contaminación como consecuencia de un derrame de hidrocarburos o en la preparación para los mismos. Tales medidas tienen por objeto facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones tras un siniestro. El texto fue elaborado por el sexto Grupo de trabajo intersesiones del Fondo de 1992 y adoptado por el Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea, en su 11ª sesión, celebrada en octubre de 2013.

Las medidas y ejemplos presentados en este documento están basados en la experiencia de los Estados Miembros que han tenido el infortunio de sufrir derrames importantes, de los P&I Clubs y la International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) cuya actividad diaria implica el tratamiento de derrames y sus consecuencias. Asimismo, el documento se basa en la experiencia de la Secretaría de los FIDAC, que ha tramitado más de 150 siniestros desde la constitución del primer FIDAC (el Fondo de 1971) en 1978.

Las medidas que cada Estado Miembro decida aplicar vendrán determinadas por el Estado, tras tener en cuenta las circunstancias particulares del siniestro, las cuestiones jurídicas y otros factores propios del Estado y el siniestro.

En la página de publicaciones del sitio web de los FIDAC www.fidac.org pueden consultarse otras publicaciones que tienen por objeto ayudar a los Estados y los Demandantes.



Introducción

¿Qué son los FIDAC?

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) establecidas por Estados con objeto de proporcionar indemnización a las víctimas de daños por contaminación resultantes de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanque.

El actual régimen internacional de indemnización se basa en dos Convenios: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992), junto con el Protocolo de 2003 relativo al Convenio del Fondo de 1992 (Protocolo relativo al Fondo Complementario).

¿Quién puede reclamar indemnización y cómo?

Toda persona que haya sufrido daños por contaminación en un Estado Parte en los Convenios puede presentar una reclamación de indemnización contra el propietario del buque o los FIDAC. En el sitio web www.fidac.org se muestra información sobre los Estados que actualmente son Miembros de los FIDAC. Solamente reciben indemnización las reclamaciones que cumplen criterios específicos, que se recogen en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992.

¿Cómo puede el presente Documento de orientación ayudar a un Estado Miembro tras un siniestro de contaminación por hidrocarburos?

Se recomienda que, en el tratamiento de un siniestro de contaminación por hidrocarburos, los Estados Miembros tomen en consideración las siguientes medidas, explicadas en las secciones que se enumeran a continuación:

La sesión de octubre de 2013 del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, cuando se aprobó la Guía para los Estados Miembros.



- Ser el último de la cola;
- Subrogación de las reclamaciones acordadas por el Estado;
- Acuerdos de cooperación entre los Estados Miembros y el asegurador del propietario del buque;
- Reembolso de pagos en exceso de los pagos provisionales;
- Memorando de entendimiento con las entidades de seguro nacionales;
- Agrupación de reclamaciones o de demandantes;
- Lista de expertos nacionales;
- Grupo de expertos en mediación;
- Memorando de entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992;
- Acceso a datos estadísticos;
- Precios normales de referencia;
- Coordinación entre los delegados de los FIDAC y los organismos nacionales de lucha contra los derrames; y
- Uso de los sistemas de seguridad social.

En el anexo se incluyen también los siguientes modelos de texto que servirán de referencia a los Estados Miembros:

- Anexo I
Principales aspectos de un acuerdo entre el Estado Miembro, el propietario del buque y el P&I Club
- Anexo II
Modelo de memorando de entendimiento entre el Estado Miembro y el sector de seguros
- Anexo III
Modelo de memorando de entendimiento entre el Fondo de 1992 y el sector de seguros
- Anexo IV
Modelo de memorando de entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992

Las medidas que cada Estado Miembro decida aplicar vendrán determinadas por el Estado, tras tener en cuenta las circunstancias particulares del siniestro, las cuestiones jurídicas y otros factores propios del Estado y el siniestro. Las medidas enumeradas en el presente documento podrán utilizarse individualmente o combinadas, lo que podría incrementar su eficacia.

Dado que las medidas adoptadas pueden afectar al proceso de gestión de las reclamaciones, puede que los Estados Miembros deseen consultar al asegurador del propietario del buque y/o al Director de los FIDAC antes de aplicarlas.

Se anima a los Estados Miembros a que transmitan sus comentarios sobre la utilización de las medidas al Director de los FIDAC a fin de incorporar la experiencia y las mejores prácticas y difundirlas a los demás Estados Miembros. Además, se insta a los Estados Miembros a que informen de toda medida nueva, modificada o alternativa empleada en los siniestros, no solo en aquellos que afectan a los FIDAC, sino también los otros.



Medidas para que los Estados Miembros tengan en cuenta

1. SER EL ÚLTIMO EN LA COLA

1.1 Las iniciativas tomadas por los Estados Miembros implicados en siniestros anteriores para resolver las dificultades encontradas en la aplicación de los Convenios internacionales y los precedentes establecidos han permitido al régimen evolucionar con pragmatismo de tal manera que ha sido muy útil para los demandantes. Una de estas iniciativas consistía en que los demandantes gubernamentales "fuesen los últimos en la cola". Este dispositivo ha sido aplicado por los Gobiernos del Reino Unido, Japón, Francia y más recientemente por la República de Corea en siniestros importantes que afectaban a sus Estados. La medida resulta particularmente útil cuando es probable que el valor de las reclamaciones reconocidas sobrepase los fondos disponibles en virtud de los Convenios internacionales y hay riesgo de que las reclamaciones sean prorrateadas (una hipótesis cada vez menos probable para los Estados donde ya está en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario).

1.2 "Ser el último en la cola" tiene por finalidad incrementar el nivel de los pagos a los demandantes no gubernamentales o evitar totalmente el prorrateo. No obstante, para que esta medida tenga sentido, las reclamaciones gubernamentales deben ser una parte significativa del conjunto de las reclamaciones contra los FIDAC, de modo que se deje suficiente dinero para otros demandantes y, en lo posible, se evite el prorrateo. El efecto es una aceptación de facto de que, en los casos en que es probable que se sobrepase el límite del Fondo de 1992, las reclamaciones no serán tratadas por igual y que las reclamaciones gubernamentales se sacrificarán en beneficio de los demandantes no gubernamentales. Si los Gobiernos son los últimos en la cola con sus reclamaciones, y en los siniestros en que el monto máximo disponible para pagar indemnización a las víctimas del derrame no es suficiente para cubrir todas las pérdidas, los demandantes de sectores privados no gubernamentales pueden estar seguros de que recibirán al menos una parte importante de sus reclamaciones.

1.3 En los siniestros del *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), *Nakhodka* (Japón, 1997), *Erika* (Francia, 1999) y *Hebei Spirit* (República de Corea, 2007), los Gobiernos afectados fueron los últimos en la cola de transacción y pago de las reclamaciones por lo que se refiere a los gastos gubernamentales. Es decir, estos Gobiernos esperaron a que se satisficieran las reclamaciones de los demandantes no gubernamentales antes de proseguir con sus reclamaciones y, de no haber quedado dinero, habrían renunciado a la indemnización. En el caso de los siniestros del *Sea Empress* y el *Nakhodka*, los Gobiernos del Reino Unido y de Japón, respectivamente, consiguieron recuperar finalmente todos sus gastos evaluados. En el caso del *Erika*, el Gobierno francés recuperó parte de sus gastos del Fondo de 1992 y recuperó los gastos restantes de Total, el propietario de la carga y fletador del buque. Sin embargo, Total, que también se ofreció a ser el último en la cola, no pudo recuperar ningún gasto al haberse colocado detrás del Gobierno francés en la cola de indemnización. En la República de Corea, el Gobierno coreano también ha adoptado este enfoque en relación con el siniestro del *Hebei Spirit* y se ha puesto al último en la cola detrás de otros demandantes, lo que permitió que los esfuerzos de evaluación se centraran inicialmente en los demandantes no gubernamentales.

1.4 Los siguientes ejemplos elaborados resumen los costes de un siniestro ficticio con el propósito de ilustrar el argumento anterior de que las reclamaciones gubernamentales deben constituir una parte significativa de los costes totales para que los demandantes no gubernamentales se beneficien. En el Caso 1, el Gobierno corrió con el 45% del total de los gastos reclamados. Los demandantes no gubernamentales se habrían beneficiado de que sus reclamaciones fuesen acordadas al 100% de la cuantía evaluada en vez del 70% si el Gobierno no hubiera sido el último en la cola. En el Caso 2, usando exactamente el mismo total reclamado, pero teniendo en cuenta que la mayoría de los gastos fueron asumidos por entidades no gubernamentales, las reclamaciones gubernamentales constituyen únicamente el 5% del total. Como resultado, el nivel de pagos se incrementa sólo marginalmente del 70% al 75% si el Gobierno es el último en la cola.

Ejemplos elaborados - "ser el último en la cola"

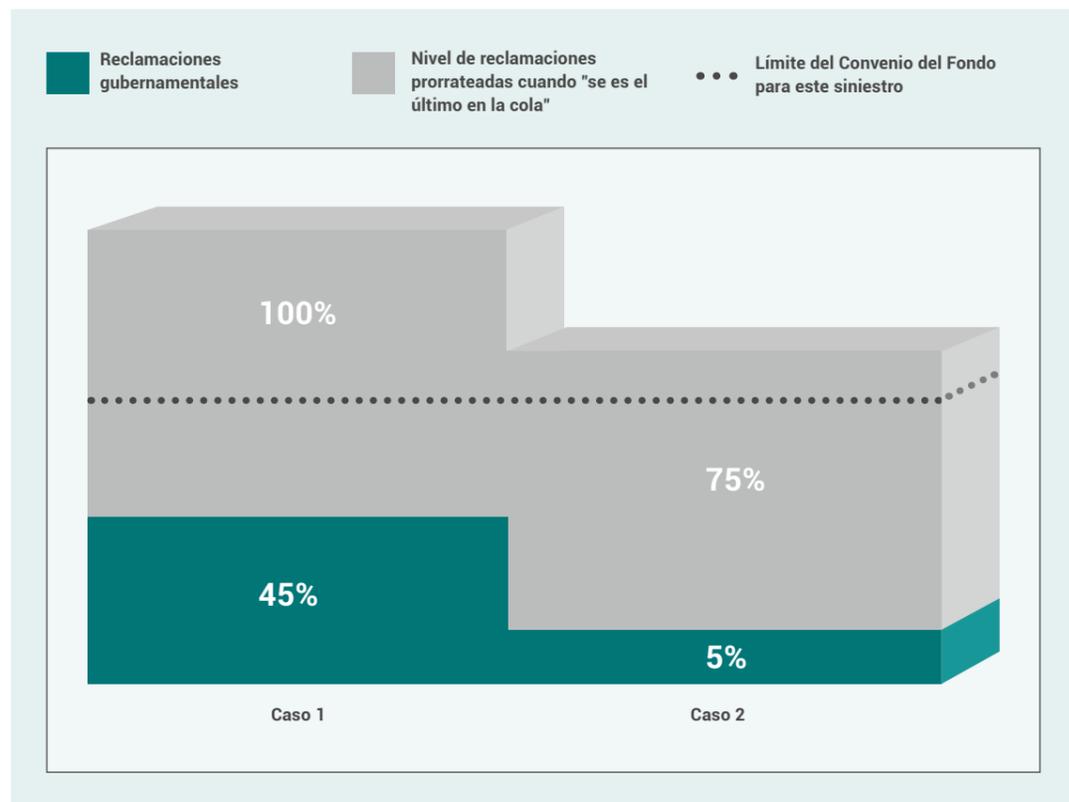
Caso 1:

		Coste en millones
<i>Reclamaciones gubernamentales</i>	Vigilancia aérea	5
	Lucha contra el derrame en el mar	27
	Limpieza del litoral	140
	Estudios posteriores al derrame y restauración del medio ambiente	12
	Subtotal del Gobierno	184
<i>Reclamaciones no gubernamentales</i>	Pesquerías	165
	Turismo	75
	Varios	11
	Subtotal no gubernamental	251
	Total reclamado	435
	Límite del Convenio del Fondo para este siniestro	310
Parte del Gobierno en el total de las reclamaciones		45% (parte significativa)
Nivel máximo de pago de todas las reclamaciones		70% pago a prorratea
Nivel máximo posible de pago si el Gobierno se declara último en la cola en lo que respecta a sus reclamaciones		100% del pago

Caso 2:

		Coste en millones
<i>Reclamaciones gubernamentales</i>	Vigilancia aérea	5
	Lucha contra el derrame en el mar	7
	Estudios posteriores al derrame y restauración del medio ambiente	12
	Subtotal gubernamental	24
<i>Reclamaciones no gubernamentales</i>	Lucha contra el derrame en el mar	20
	Limpieza del litoral	140
	Pesquerías	165
	Turismo	75
	Varios	11
	Subtotal no gubernamental	411
	Total reclamado	435
	Límite del Convenio del Fondo para este siniestro	310
Parte del Gobierno en el total de las reclamaciones		5% (parte limitada)
Nivel máximo de pago de todas las reclamaciones		70% pago a prorratea
Nivel máximo posible de pago si el Gobierno se declara último en la cola en lo que respecta a sus reclamaciones		75% pago a prorratea

1.5 El diagrama siguiente muestra el efecto de "ser el último en la cola" en relación con la parte de las reclamaciones gubernamentales para los dos casos que figuran en la página 7.



1.6 A la hora de tomar la decisión de definir un nivel para prorratear la liquidación de las reclamaciones, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 suele adoptar un enfoque prudente dejando un margen de seguridad de entre el 5% y el 10% por encima de la cuantía total anticipada de las reclamaciones. Conforme pasa el tiempo y las reclamaciones son evaluadas y acordadas, el Comité Ejecutivo revisa el nivel de pagos y puede incrementarlo gradualmente a medida que se incrementa el nivel de certidumbre sobre el importe total reclamado y evaluado.

1.7 Una vez que todas las reclamaciones no gubernamentales han sido acordadas, a veces queda suficiente dinero para liquidar las reclamaciones gubernamentales parcial o, como hemos visto en los casos del *Sea Empress* y *Nakhodka*, íntegramente. Con frecuencia toma varios años acordar todas

las reclamaciones no gubernamentales, por lo que es muy importante examinarlas antes de que transcurra mucho tiempo después del siniestro. En vez de esperar a ver si queda suficiente dinero, las reclamaciones y la documentación de apoyo deben presentarse lo antes posible. Con el paso del tiempo, a los gobiernos les puede resultar cada vez más difícil presentar la documentación adicional necesaria para responder a las dudas planteadas por los expertos de los FIDAC y localizar al personal que participó en el momento del siniestro y que también podría ayudar a despejar esas dudas.

1.8 El inconveniente de ser el "último en la cola" es que el Gobierno del Estado Miembro en cuestión corre el riesgo de no percibir indemnización por las pérdidas que ha sufrido en beneficio de los particulares y empresas del sector privado en ese país.

2. SUBROGACIÓN DE LAS RECLAMACIONES ACORDADAS POR EL ESTADO

2.1 En el siniestro del *Prestige* frente al litoral español en 2002, el asegurador del buque siguió lo estipulado en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 (CRC de 1992) y depositó el fondo de limitación del buque ante el Juzgado de Corcubión en España. Aunque esta medida liberaba al propietario del buque de su responsabilidad, de modo que ni este ni su asegurador adeudaban más sumas, tenía el efecto potencial de impedir que los demandantes recibieran los pagos de indemnización hasta que se pudiera distribuir el fondo de limitación. A fin de evitar esta situación, el Gobierno español liquidó las reclamaciones contra el propietario del buque y el Fondo de 1992.

2.2 En junio de 2003 y julio de 2004, el Gobierno español promulgó dos Reales Decretos que ponían a disposición un importe total de €249,5 millones para indemnizar íntegramente a ciertas categorías de demandantes que habían sufrido daños debidos a contaminación. Para percibir la indemnización, los demandantes tenían que renunciar a su derecho a reclamar indemnización por cualquier medio en relación con el siniestro del *Prestige*. El Gobierno español designó un equipo de expertos nacionales para evaluar estas reclamaciones con la ayuda de los expertos contratados por el asegurador del propietario del buque, el London P&I Club, y el Fondo de 1992. Sin embargo, el Gobierno español no estuvo en condiciones de incoar los procedimientos en los tribunales para reclamar el pago de estas reclamaciones subrogadas con el fondo de limitación hasta 2013.

2.3 Este planteamiento demuestra una manera posible de actuar ante una espera potencialmente larga para la distribución del fondo de limitación. Posibilita una liquidación rápida de las reclamaciones poco después de un siniestro y evita que las víctimas de un derrame de hidrocarburos sufran dificultades financieras indebidas. Sin embargo, los Gobiernos corren el riesgo de no poder recuperar todos los montos de indemnización pagados a los demandantes en el caso de haya una diferencia de resultados entre las evaluaciones gubernamentales y las del Club y el Fondo. Esta situación sería particularmente preocupante si las evaluaciones gubernamentales

se realizaran sobre la base de criterios distintos de los que aplica el Fondo de 1992.

3. ACUERDOS DE COOPERACIÓN

3.1 Tras el siniestro del *Hebei Spirit* en la República de Corea, el Gobierno coreano, el propietario del buque y el asegurador P&I del *Hebei Spirit*, el Skuld Club, suscribieron dos acuerdos de cooperación, el segundo de los cuales se concertó en julio de 2008. Al Club le preocupaba la posibilidad de que los tribunales coreanos encargados del procedimiento de limitación no tuvieran en cuenta íntegramente los pagos que ya había efectuado, en cuyo caso, correría el riesgo de pagar una indemnización superior a la cuantía de limitación. En virtud de este segundo acuerdo, el Skuld Club se comprometió a pagar a los demandantes el 100 % de las cuantías evaluadas hasta el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992, esto es, 89,77 millones DEG. En contrapartida, para garantizar que todos los demandantes recibieran plena indemnización, el Gobierno coreano se comprometió a pagar en su totalidad todas las reclamaciones evaluadas por el Club y el Fondo una vez que se alcanzaran los límites del CRC de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, así como todas las cuantías concedidas por sentencias en virtud del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 que sobrepasaran el límite del Fondo. Además, el Gobierno coreano se comprometió a depositar la cuantía ya pagada por el Skuld Club a los demandantes en el caso de que el Tribunal de Limitación ordenase el depósito del fondo de limitación.

3.2 Este segundo acuerdo de cooperación podría servir de modelo para futuros siniestros en los que haya un elevado número de reclamaciones de menor cuantía y exista el riesgo de que se sobrepase el límite del Fondo de 1992 en un país que aún no haya ratificado el Protocolo relativo al Fondo Complementario. El acuerdo arriba descrito le permitía al Skuld Club pagar sin más demora las cuantías evaluadas hasta el límite del CRC de 1992 correspondiente al buque. Este tipo de acuerdo podría ser de utilidad en futuros siniestros para liquidar un elevado número de reclamaciones de menor cuantía, habida cuenta de que los P&I Clubs pueden, de hecho, pagar las reclamaciones con relativa rapidez. No obstante, cabe señalar que el acuerdo seguía exigiendo >

que se evaluaran las reclamaciones antes de proceder al pago de las mismas.

- 3.3** En el anexo I, se explican los aspectos destacados y los principios básicos del segundo acuerdo de cooperación, que podrán ser utilizados como base para la cooperación entre un Estado Miembro, el propietario del buque y el asegurador del propietario del buque.

4. REEMBOLSO DEL PAGO EN EXCESO DE PAGOS PROVISIONALES

- 4.1** Otra vía posible además del acuerdo de cooperación descrito en la sección 3, o en el marco de tal acuerdo, sería que el Estado Miembro y el P&I Club del propietario del buque lleguen a un acuerdo por medio del cual el Gobierno garantizaría el reembolso de los pagos provisionales en exceso efectuados por el P&I Club. Los pagos provisionales se efectúan a veces sobre la base de evaluaciones provisionales en espera de respuestas a las dudas planteadas por los expertos contratados conjuntamente por el P&I Club y el Fondo de 1992 (expertos del Club y el Fondo) y que pueda afirmarse con certeza que se reconocerá una reclamación por una cuantía superior a la de la evaluación provisional. Obviamente, dichas circunstancias no deberían conducir a un pago en exceso.

- 4.2** La edición del Manual de reclamaciones de 2013 del Fondo de 1992 incluye un proceso de evaluación "por vía rápida" en donde se puede efectuar la transacción y pago de reclamaciones de pequeñas cuantías a partir de una breve investigación por el Fondo y los expertos de las circunstancias de las pérdidas. Esta investigación debe incluir una confirmación de que tales pérdidas se produjeron efectivamente y que hubo una clara relación de causalidad con el siniestro. El propósito de esta enmienda es facilitar la liquidación rápida de reclamaciones de pequeña cuantía; sin embargo, el proceso podría conducir igualmente a un acuerdo provisional en vez de una liquidación final. Un acuerdo para el reembolso de los pagos provisionales en exceso, con el aval de una garantía, proporcionaría un mecanismo para la liquidación rápida de las reclamaciones de pequeña cuantía, recordando que los P&I Clubs por lo general pueden transferir fondos con relativa rapidez. Cabe señalar que el Gobierno concernido estaría en la obligación de reembolsar al P&I Club

del propietario del buque las cuantías eventuales si, a la luz de una investigación ulterior más completa, se constata que los pagos provisionales habían sido excesivamente generosos o que las reclamaciones no eran válidas. No obstante, en el caso de que, tras una investigación completa, se determinase que se deben otros pagos, se podría proceder a la liquidación final de cada reclamación, aunque dentro del plazo más largo de una investigación exhaustiva.

5. MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO CON LAS ENTIDADES DE SEGUROS NACIONALES

- 5.1** Algunos Estados Miembros podrían trabajar con las entidades de seguros nacionales para asistir al Fondo de 1992 tras un siniestro aportándoles los recursos y el personal de dichos aseguradores. Esta medida no tiene otra pretensión que la de facilitar la movilización de expertos adicionales en respuesta a un tema de preocupación común expresado tras muchos siniestros, a saber, la escasa disponibilidad de expertos con las debidas cualificaciones y experiencia.
- 5.2** En el caso de que un Estado Miembro estuviese dispuesto a poner los recursos del sector nacional de seguros a disposición del Fondo de 1992, los detalles específicos de los acuerdos suscritos entre el Fondo de 1992 y el asegurador/compañía de peritaje formarían la base de uno de los dos memorandos de entendimiento requeridos (véanse los anexos II y III). El primer memorando, presentado en el anexo II, ofrece un marco de acuerdo entre el Estado Miembro y el sector de seguros; en tanto que el anexo III, ofrece un proyecto de Memorando de entendimiento que contempla la cooperación entre el Fondo de 1992 y un asegurador/compañía de peritaje específico.

6. AGRUPACIÓN DE RECLAMACIONES/ DEMANDANTES

- 6.1** Cuando hay un elevado número de reclamaciones de pequeña cuantía, la tendencia es que los particulares que han sufrido pérdidas similares formen grandes grupos para presentar las reclamaciones. La agrupación de los demandantes por categorías permite evaluar un elevado número de reclamaciones de características similares como si se tratase de un mismo conjunto según los mismos criterios,

con el resultado de que estas reclamaciones pueden tramitarse con mayor rapidez que las presentadas individualmente. Además, el coste de evaluar las reclamaciones individuales hubiera sido probablemente superior al valor evaluado, en particular para las reclamaciones de pequeña cuantía. Por consiguiente, los Estados Miembros podrían considerar el facilitar la agrupación de demandantes o trabajar junto con el P&I Club y los FIDAC en la definición de categorías de reclamaciones que podrían tratarse de este modo.

- 6.2** Los FIDAC poseen muchos años de experiencia en la tramitación de reclamaciones presentadas por grupos de demandantes, en particular, asociaciones del sector de la pesca, como en el siniestro del *Nakhodka* en que una asociación estaba integrada por cientos o incluso miles de miembros. En virtud de tales acuerdos, el presidente de la asociación y su personal discuten normalmente la transacción y pago de las reclamaciones en nombre de los socios, habilitados por un poder o autorización que cada socio da al presidente. La gran ventaja es que la asociación se responsabiliza de la distribución equitativa de la indemnización otorgada. El presidente y su personal tendrán conocimiento de los miembros que ya no son activos, o son poco activos, y de los miembros que son más activos, y podrán asignar así las indemnizaciones correspondientes.
- 6.3** En el caso del siniestro del *Hebei Spirit*, de los 59 000 recolectores manuales demandantes en el

sector de la pesca artesanal, solo una pequeña parte eran miembros de asociaciones del sector pesquero. En todo caso, debido a los préstamos individuales y los derechos subrogados al Gobierno coreano, no fue posible agrupar a los demandantes, con lo que la evaluación de cada reclamación exigió considerables esfuerzos. Sin embargo, la agrupación de los demandantes según determinados criterios en el siniestro del *Solar 1* (Filipinas, 2006) permitió examinar un número sustancial de reclamaciones y evaluarlas y pagarlas rápidamente, o bien excluirlas del proceso de tramitación de reclamaciones cuando se determinó que no eran válidas.

7. LISTA DE EXPERTOS NACIONALES/GRUPO DE EXPERTOS EN MEDIACIÓN

- 7.1** Los Estados Miembros podrían elaborar una lista de expertos nacionales capaces de asistir a los demandantes en la recopilación de las reclamaciones y de asesorarlos, entre otros temas, sobre los tipos de reclamaciones admisibles en virtud del Convenio del Fondo de 1992 y los materiales necesarios para sustentar una reclamación. Dichos expertos nacionales tendrían que conocer bien los requisitos de los FIDAC para la presentación de reclamaciones >

Expertos locales contratados por el Fondo de 1992 examinando los daños debidos a contaminación causados a criaderos ostrícolas tras el siniestro del *Hebei Spirit* (República de Corea).



y los criterios aplicados para su evaluación según se expone en el Manual de reclamaciones.

- 7.2** Los FIDAC recurren habitualmente a los conocimientos especializados de expertos nacionales e internacionales como ayuda en la evaluación de las reclamaciones; en ambos casos son seleccionados de acuerdo a su competencia y experiencia en el campo en el que se evalúan las reclamaciones. Los Estados Miembros podrían proporcionar a la Secretaría de los FIDAC una lista de expertos nacionales con los detalles de sus cualificaciones y experiencia, de este modo la Secretaría dispondría de un banco más grande de expertos a quienes consultar tras un siniestro.
- 7.3** Los Estados Miembros podrían presentar información detallada de los expertos que consideren cualificados para integrar un grupo de expertos en mediación encargado de dirimir las controversias entre los demandantes y los FIDAC. Cabe insistir en que, al igual que los P&I Clubs, los Fondos procuran siempre concentrar sus esfuerzos en alcanzar acuerdos sin tener que recurrir a acciones judiciales. Sin embargo, cuando no hay desacuerdos sobre la admisibilidad de las reclamaciones, pero donde han surgido controversias en relación con la interpretación de las pruebas justificativas y el nivel de la indemnización ofrecida en consecuencia, la constitución de un grupo de expertos en mediación sería útil para evitar largos y costosos procedimientos judiciales.
- 7.4** Se podría establecer una lista permanente de expertos de los Estados Miembros a partir de la información que los Estados faciliten a la Secretaría a estos efectos. A petición de uno o varios Estados Miembros afectados por un siniestro y previo acuerdo de las partes interesadas (demandante, P&I Club y FIDAC), los expertos podrían estudiar posibles soluciones de compromiso para proponerlas luego a las partes. Los gastos de estos expertos correrían a cargo de los FIDAC.

8. MODELO DE MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL ESTADO MIEMBRO, EL ASEGURADOR DEL

PROPIETARIO DEL BUQUE Y EL FONDO DE 1992

- 8.1** Para que el régimen de indemnización sea eficaz y ofrezca indemnización rápida a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, el proceso de tramitación de reclamaciones debe ser fluido y eficiente. Son varios los factores que determinan la rapidez con la que se puede procesar una reclamación^{<1>}, pero es probable que el establecimiento de un mecanismo transparente para facilitar la tramitación de las reclamaciones mejore la experiencia del proceso del demandante. Un mecanismo que incluya no solo a las partes responsables de pagar la indemnización, sino también a los representantes del Estado Miembro afectado por el siniestro tendrá más probabilidades de incrementar la cooperación y conducir a un proceso en el que los demandantes tengan confianza en que se prestará la debida atención a sus preocupaciones.
- 8.2** A estos efectos, se propone un modelo estándar de memorando de entendimiento que podría utilizarse para facilitar la coordinación entre el Estado Miembro concernido, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992. En el anexo IV, se muestra un marco modelo de memorando de entendimiento que habría que ajustar a las circunstancias particulares del siniestro. La finalidad de este memorando sería, entre otras, disponer la gestión estratégica del proceso de tramitación de las reclamaciones, crear un canal de comunicación abierto entre las partes, establecer una base para reuniones de coordinación periódicas y garantizar que se brinde toda la asistencia necesaria a los expertos nacionales e internacionales que trabajan en la evaluación de las reclamaciones. Un memorando de entendimiento que aborde las diferentes etapas del proceso de tramitación de reclamaciones ofrecería a las partes un punto de partida para el debate y ahorraría un tiempo valioso durante las primeras etapas de un siniestro cuando es más importante establecer buenas relaciones y crear un clima de confianza. La comunicación eficaz de esta estrategia de gestión de reclamaciones a los demandantes y otras partes interesadas, como los medios de difusión por ejemplo, probablemente sea un factor esencial para generar confianza en el proceso de tramitación de reclamaciones en el seno de la comunidad afectada.

<1> Véase el documento IOPC/JUN10/5/6.

- 8.3** Otro posible ámbito en el que los Estados Miembros podrían también asistir a los expertos del asegurador del propietario del buque y del Fondo de 1992 sería facilitar el contacto con los demandantes y reiterarles que al proveer información y cooperar con los expertos hacen posible que las reclamaciones se traten con más rapidez.

9. ACCESO A DATOS ESTADÍSTICOS

Tal y como se ha señalado, en el caso de un siniestro importante, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992 conjuntamente contratan a expertos nacionales e internacionales para que los asesoren sobre el nivel razonable de las pérdidas en los sectores afectados. Los Estados Miembros pueden asistir a estos expertos facilitando el acceso a las fuentes de información solicitadas, ya se trate, por ejemplo, de oficinas de estadísticas nacionales, autoridades fiscales, asociaciones del sector de la pesca, oficinas de turismo regionales o datos de algún otro organismo público. Los expertos designados utilizarán esta información para validar las reclamaciones.

10. PRECIOS NORMALES DE REFERENCIA

- 10.1** Se propone que los Estados Miembros preparen y mantengan actualizada una base de datos con los precios de los productos básicos susceptibles de sufrir daños debidos a contaminación por hidrocarburos, o bien una base de datos de las fuentes de dicha información que se pondría a disposición de los expertos del Club y los Fondos en el caso de un siniestro. A título de ejemplo, se podría incluir información sobre el precio de mercado de los productos del mar y los costes de reemplazo de los equipos de pesca y acuicultura. Los precios de referencia podrían incluir el material comúnmente utilizado en las operaciones de limpieza del litoral, como tractores, excavadoras, camiones cisterna aspiradores y vehículos de carretera de diversas capacidades, etc. En Francia, por ejemplo, dichos recursos están catalogados en el denominado Libro Rojo^{<2>}, en el que se indican

<2> 'Méthode pour la détermination des charges d'emploi des principaux matériels de génie civil publicado por la Fédération nationale de travaux publics.

los precios y cargas aceptables por los servicios y trabajos contratados por el Gobierno. Este tipo de información permitiría determinar un componente de los costes de lucha contra los derrames y el valor de las pérdidas sufridas sin necesidad de realizar una investigación prolongada y sin las demoras asociadas a la evaluación de las reclamaciones.

- 10.2** También podrían incluirse los costes predeterminados de los activos de los Gobiernos previstos para la lucha contra los derrames de hidrocarburos (naves, aeronaves, material especializado y personal) estableciendo una lista de precios convenida previamente. El Memorando de Entendimiento concertado entre la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur e ITOPF con el apoyo del International Group of P&I Associations y del Fondo de 1992 aporta un modelo útil que otras administraciones podrían seguir si lo desean. El acuerdo estipula precios razonables para naves y material especializado fijados con antelación a un siniestro en las aguas jurisdiccionales de Singapur.
- 10.3** De no haberse establecido una base de datos de los costes predeterminados con antelación, los Estados Miembros siempre podrán brindar su ayuda suministrando esta información en el momento en que se produce el siniestro.
- ## 11. COORDINACIÓN ENTRE LOS DELEGADOS DE LOS FIDAC Y LOS ORGANISMOS NACIONALES DE LUCHA CONTRA LOS DERRAMES
- 11.1** Los departamentos gubernamentales más familiarizados con el funcionamiento del régimen internacional de indemnización y que representan a los Estados Miembros en las reuniones de los órganos rectores de los Fondos muy a menudo no son los mismos ministerios u organismos que intervienen directamente en las operaciones de lucha contra los derrames en caso de siniestro. Se podrían calificar como "profesionales" que intervienen en las cuestiones diarias de las operaciones de lucha contra los derrames y la consiguiente preparación de las >

reclamaciones y que, en la mayoría de los casos, han sido contratados por departamentos u organismos gubernamentales ausentes de las reuniones de los FIDAC.

- 11.2** Sin embargo, durante el proceso de evaluación de las reclamaciones, es con estos profesionales con quienes trabajan los expertos del Club y los Fondos y muy probablemente es con ellos con quienes tendrán que tratar para la transacción de las reclamaciones. Con frecuencia, los organismos de lucha contra los derrames manifiestan inquietud en lo referente a los detalles necesarios para evaluar una reclamación y, de modo similar, a veces puede haber un desajuste entre sus expectativas y la indemnización contemplada en el marco de los Convenios. A fin de promover una mayor comprensión del funcionamiento del régimen de indemnización y las restricciones aplicables a la liquidación de las reclamaciones, los Estados Miembros podrían fomentar lazos de estrecha colaboración entre los organismos o departamentos que participan en las reuniones de los FIDAC y las organizaciones gubernamentales responsables de presentar las reclamaciones por los gastos asociados a las operaciones de lucha contra los derrames cuando dichos lazos no existan aún.

12 USO DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD SOCIAL

- 12.1** Aunque los pagos en el marco de un sistema integral de seguridad social se efectúan según criterios totalmente diferentes de los aplicados a los pagos realizados en virtud de los Convenios, el sistema de seguridad social de un Estado Miembro siempre puede constituir una fuente de información muy útil para los expertos del Fondo de 1992. Por ejemplo, en las etapas iniciales de un siniestro, cuando se barajan grandes cifras para medir el impacto financiero potencial del siniestro, la información general sobre los niveles típicos de ingresos de un sector particular de la economía, el número de personas empleadas en el sector, el número de familias mantenidas y la tendencia al crecimiento o declive de un sector, pueden ofrecer indicaciones útiles del presupuesto probable que se necesitará para cubrir los gastos generales y establecer una comparación con los límites CRC o del Fondo.

- 12.2** Es posible que los Estados Miembros reconozcan también la conveniencia de autorizar el acceso a cierta información pertinente que, por ejemplo, serviría a los expertos de los FIDAC para determinar en una fase inicial si un demandante es activo en un sector específico, por ejemplo, de la pesca o turismo. Dicha información podría ser un indicio de si el demandante tendría derecho a una reclamación que fuera admisible en principio, y también ser útil en la agrupación de reclamaciones.

13 INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LOS FIDAC

- 13.1** Los FIDAC y otros organismos involucrados en el pago y evaluación de la indemnización ponen a disposición información, publicaciones, guías y materiales de formación que pueden ser de utilidad para los Estados Miembros. En el caso de los FIDAC, el sitio web incluye información sobre todos los siniestros pasados, las decisiones de los órganos rectores e información para los demandantes (www.fidac.org). En este sitio web está a su disposición una amplia gama de publicaciones para descargar o para solicitar en forma impresa por medio de la página de Publicaciones.
- 13.2** La dirección y otros medios de contacto con la Secretaría del Fondo de 1992 son los siguientes:

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

planta 23
Portland House
Bressenden Place
Londres
SW1E 5PN
Reino Unido

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100

Fax: +44 (0)20 7592 7111

Correo electrónico: info@iopcfunds.org

14 OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN ÚTIL

International Group of P&I Associations:
www.igpandi.org

International Tanker Owners Pollution Federation Limited:
www.itopf.com

Anexos



ANEXO I

Principales aspectos de un acuerdo entre el Estado Miembro, el propietario del buque y el P&I Club

Basado en el segundo acuerdo de cooperación suscrito tras el siniestro del Hebei Spirit (República de Corea) (2007)

1. Las Partes

Las tres partes del acuerdo son:

- i) Los Propietarios del buque;
- ii) El asegurador P&I del buque en cuestión; y
- iii) El Gobierno del Estado Miembro afectado, representado por el ministerio competente.

2. Preámbulo

- 2.1** Se describen brevemente las circunstancias del siniestro, la causa y las consecuencias de la contaminación generalizada resultante que ha entrañado gastos sustanciales de limpieza y pérdidas económicas para las personas en las zonas afectadas.
- 2.2** Se identifica el Derecho nacional aplicable que incorpora los dos Convenios, el CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992, en virtud de los cuales, los propietarios del buque aceptan la responsabilidad objetiva hasta el límite CRC de 1992. Se toma nota además de que, en el marco del Convenio del Fondo de 1992, se dispone de una indemnización adicional hasta un límite total de 203 millones DEG (incluido el límite CRC), pero si las reclamaciones admisibles superaran este límite combinado, la indemnización pagadera a los demandantes se repartiría proporcionalmente.
- 2.3** Para poder prevalerse del derecho a la limitación de responsabilidad en virtud del CRC de 1992, los Propietarios deben iniciar los procedimientos de limitación conforme al Derecho nacional y constituir un fondo de limitación ante los tribunales competentes.
- 2.4** En un siniestro que implique un número sustancial de reclamaciones de gran magnitud, es probable que transcurra un plazo considerable antes de que los tribunales puedan distribuir el fondo de limitación. Las partes en el Acuerdo desean facilitar el pago de la indemnización lo antes posible. Además, si se anticipa que el importe total del

conjunto de reclamaciones declaradas admisibles sobrepasará el límite total de ambos Convenios, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 probablemente restrinja cualesquiera pagos provisionales de indemnización a un porcentaje de las cuantías evaluadas.

- 2.5** El P&I Club afirma su voluntad de efectuar los pagos de indemnización sin dilación hasta un importe total que no sobrepase el límite CRC y de constituir un fondo de limitación mediante una garantía, en lugar de un depósito en efectivo, a reserva de las cláusulas de salvaguardia para garantizar que todos los demandantes reciban la misma proporción de sus reclamaciones admisibles y que el importe total pagado por el Club no exceda el monto total que habría sido exigible en los tribunales en moneda nacional si no se hubieran efectuado pagos provisionales y si se hubiera constituido un fondo de limitación al inicio de los procedimientos de limitación mediante un depósito en efectivo. Por consiguiente, el Estado Miembro suscribe el Acuerdo con los Propietarios y el Club con objeto de proporcionar al Club tales medidas de salvaguardia.

3. El Acuerdo

- 3.1** El Club se compromete a proseguir, junto con el Fondo de 1992, el examen y evaluación de las reclamaciones de indemnización con arreglo a los criterios del Fondo sobre la admisibilidad de las reclamaciones.
- 3.2** El Club se compromete a proporcionar los fondos necesarios para el pago puntual de indemnización respecto a las reclamaciones que, junto con el Fondo de 1992, haya aceptado como admisibles.
- 3.3** El pago por parte del Club está condicionado a la presentación por el demandante de documentación que justifique la cuantía evaluada y aprobada por el Club y el Fondo de 1992, de un recibo de pago y finiquito que transfiera a los Propietarios, al Club y al Fondo de 1992 el beneficio de sus derechos de

indemnización en virtud del CRC y el Convenio del Fondo de 1992 por la cuantía del pago.

- 3.4** El monto total pagado por el Club en virtud del artículo 3.2 supra, junto con cualesquiera otros importes pagados por el Club como indemnización de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, no deberá exceder el importe máximo del límite CRC aplicable.
- 3.5** A efectos del Acuerdo, el límite CRC se convertirá a la moneda nacional al tipo de cambio en vigor en la fecha en que se constituyó el Fondo de Limitación.
- 3.6** En el supuesto de que el Club o los Propietarios tengan que depositar ante los tribunales competentes una cuantía en efectivo que represente el fondo de limitación:
 - a) cesarían las obligaciones del Club relativas a los pagos en virtud del Acuerdo;
 - b) el Club y/o los Propietarios pagarían al tribunal el límite CRC convertido a la moneda nacional, menos la cuantía de indemnización total pagada por el Club y/o los Propietarios a los demandantes;
 - c) el Estado Miembro, a recepción de una solicitud por escrito del Club, pagaría a los tribunales la cuantía adicional necesaria para que la suma total pagada a los tribunales ascienda a la cuantía íntegra del depósito exigido por los tribunales respecto al fondo de limitación; y
 - d) en caso de que los tribunales no pudieran aceptar el pago del Estado Miembro, se abonará dicha suma al Club de modo que este pueda pagar oportunamente a los tribunales la cuantía íntegra exigida.
- 3.7** Las partes convienen en cooperar poniendo todo su empeño en llevar a cabo los procedimientos de limitación de tal manera que se preserve el derecho del Club y de los Propietarios a limitar su responsabilidad y que se satisfaga el derecho de los demandantes a indemnización sin necesidad de depositar un fondo de limitación ante los tribunales.
- 3.8** La solicitud por escrito para que se aprueben las disposiciones contempladas en el Acuerdo y cualquier otra comunicación en relación con dicho Acuerdo deberán dirigirse al Estado Miembro y se enviarán al ministerio competente.

- 3.9** El Acuerdo se rige por la legislación del Estado Contratante y todo litigio que surja de él estará sujeto a la jurisdicción exclusiva de [Estado Contratante].

4. Firmas

Fecha:

Firmas



ANEXO II

Modelo de Memorando de Entendimiento entre el Estado Miembro y el sector de seguros

1. El presente Memorando establece un acuerdo entre el Gobierno de [...] ("el Estado Contratante") y su sector de seguros ("los aseguradores").
2. El Estado Contratante es parte en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (el "CRC de 1992") y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (el "Convenio del Fondo de 1992") [y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 2003 (el "Fondo Complementario")] (juntos, el "Régimen Internacional de Indemnización").
3. El Régimen internacional de indemnización proporciona un mecanismo para facilitar indemnización a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de buques (como se define en el artículo 1 del CRC de 1992).
4. La Secretaría del Fondo de 1992 es la encargada de administrar el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario y aprobar las reclamaciones de indemnización de los demandantes afectados por el siniestro de derrame de hidrocarburos.
5. A menudo, tras un derrame de hidrocarburos importante, se presentan a la Secretaría del Fondo de 1992 una gran cantidad de reclamaciones de indemnización. Esto representa una enorme carga para la Secretaría del Fondo de 1992, que puede dar lugar a posibles demoras en la evaluación del proceso de reclamación.
6. A fin de atenuar esta carga administrativa, el Gobierno del Estado Contratante propone celebrar el presente Memorando de Entendimiento con el sector de seguros del [Estado Contratante] para estar preparado para cualquier siniestro que pueda afectar su territorio.
7. El Estado Contratante pide que los aseguradores pongan a disposición sus recursos y su personal, con objeto de asistir a la Secretaría del Fondo de 1992 en la investigación y evaluación de las pérdidas que se deriven de un siniestro, tal como se define en el artículo 1 del CRC, si así lo solicitara la Secretaría del Fondo de 1992.
8. Los costes de la prestación de dicha asistencia por parte de los aseguradores los pagará el Fondo de 1992 [y el Fondo Complementario si el Estado Contratante es Miembro del Fondo Complementario].
9. Los aseguradores reconocen que la Secretaría del Fondo de 1992 debe aplicar los criterios ("los criterios pertinentes") determinados por la Asamblea del Fondo de 1992, tal como se especifica en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992 al evaluar las reclamaciones de indemnización. En consecuencia, los aseguradores acuerdan utilizar y aplicar los criterios pertinentes, bajo la dirección de la Secretaría del Fondo de 1992, cuando sean contratados por la Secretaría del Fondo de 1992 para asistir en la evaluación de las pérdidas y reclamaciones de indemnización derivadas de un siniestro.
10. El asegurador también reconoce y acuerda que la decisión final en lo que respecta al nivel de indemnización que se pagará a los demandantes incumbe al Fondo de 1992 y, por tanto, toda evaluación efectuada por los aseguradores o toda recomendación formulada son solamente de carácter consultivo y están sujetas a la aprobación final del Fondo de 1992 y del asegurador del propietario del buque (P&I Club u otro).
11. En un siniestro importante, el tiempo que se precisa para presentar, fundamentar y evaluar todas las reclamaciones, y para resolver finalmente las reclamaciones más contenciosas, puede ser normalmente de varios años. El Estado Contratante está convencido de la necesidad de pagar la indemnización sin demora. En consecuencia, la contratación de los aseguradores tiene como objetivo posibilitar la rápida evaluación

y el pronto pago de las reclamaciones de indemnización que se efectuarán. Por tanto, los aseguradores no escatimarán esfuerzos para asistir en el proceso de evaluación de un gran número de reclamaciones utilizando los criterios pertinentes.

12. Las tarifas por los servicios del asegurador deberán ser acordadas por la Secretaría del Fondo de 1992 con los aseguradores antes de que éstos comiencen el trabajo para el Fondo de 1992 o el Fondo Complementario.
13. Toda reclamación o controversia en relación con el presente Memorando estará regida por la legislación de [Estado Contratante] y estará sujeta a la jurisdicción exclusiva de [Estado Contratante].

Fecha:

Por el asegurador

Firma

Por el Gobierno de [Estado Contratante]

Firma



ANEXO III

Modelo de Memorando de Entendimiento entre el Fondo de 1992 y el sector de seguros

1. El presente Memorando establece un acuerdo entre el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 ("Fondo de 1992") y [la compañía de peritaje de siniestros] ("la Compañía") en relación con los procedimientos y las prácticas que deben aplicarse cuando la Compañía es contratada por el Fondo de 1992 para asistir en la investigación y evaluación de las pérdidas que se deriven de daños causados por contaminación debida a hidrocarburos tras un siniestro, tal como se define en el artículo 1 del Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1992 ("CRC de 1992").
2. El Fondo de 1992 y la Compañía reconocen que el Fondo de 1992 debe aplicar los criterios ("los criterios pertinentes") determinados por la Asamblea del Fondo de 1992, tal como se especifica en el Manual de Reclamaciones del Fondo de 1992, al evaluar las reclamaciones de indemnización. En consecuencia, la Compañía acuerda utilizar y aplicar los criterios pertinentes bajo la dirección del Fondo de 1992, cuando sea contratada por el Fondo de 1992 para asistir en la evaluación de las pérdidas y reclamaciones de indemnización derivadas de un siniestro.
3. La Compañía también reconoce y acuerda que la decisión final en lo que respecta al nivel de indemnización que se pagará a los demandantes incumbe al Fondo de 1992 y, por tanto, toda evaluación efectuada por la Compañía o toda recomendación formulada son solamente de carácter consultivo y están sujetas a la aprobación final del Fondo de 1992 y del asegurador del propietario del buque (P&I Club u otro).
4. Asimismo, la Compañía acuerda coordinar con el Fondo de 1992 en lo que respecta al mejor uso de los recursos y el personal de la Compañía, en particular en relación con las zonas geográficas que se investigarán y los grupos de demandantes cuya indemnización se considerará. En consecuencia, el Fondo de 1992 coordinará con la Compañía en lo que respecta a la dirección en

que la Compañía deberá orientar su personal y recursos para efectuar rápidamente las investigaciones y evaluaciones que solicite el Fondo de 1992.

5. En un siniestro importante, el tiempo que se precisa para presentar, fundamentar y evaluar todas las reclamaciones, y para resolver finalmente las reclamaciones más contenciosas, puede ser normalmente de varios años. El Fondo de 1992 está convencido de la necesidad de pagar la indemnización sin demora. En consecuencia, la contratación de la Compañía tiene como objetivo posibilitar la rápida evaluación y el pronto pago de las reclamaciones de indemnización que se efectuarán. Por tanto, la Compañía no escatimará esfuerzos para asistir en el proceso de evaluación de un gran número de reclamaciones utilizando los criterios pertinentes.
6. Las tarifas por los servicios de la Compañía deberán ser acordadas por el Fondo de 1992 con la Compañía antes de que ésta comience su trabajo para el Fondo de 1992.
7. Toda reclamación o controversia en relación con el presente Memorando estará regidas por la legislación del [Estado Contratante] y estará sujeta a la jurisdicción exclusiva de [Estado Contratante]
8. La Compañía y el Fondo de 1992 pueden terminar el presente Memorando notificando a la otra parte, por escrito, con tres meses de antelación.

Fecha:

Por la Compañía

Firma _____

Por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992

Firma _____

ANEXO IV

Modelo de Memorando de entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992

1. El presente Memorando establece un acuerdo entre el Estado Miembro ("el Estado"), el asegurador del propietario del buque ("el Asegurador") y el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 ("el Fondo de 1992") en relación con el deseo y objetivos comunes de las "Partes" de apoyar la tramitación eficiente y rápida de las reclamaciones derivadas del siniestro en que se vio envuelto el [Nombre del buque] el [fecha].
2. El régimen que prevé la indemnización de los daños debidos a la contaminación ocasionada por hidrocarburos persistentes procedentes de buques tanques está basado en dos Convenios: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (CRC de 1992) y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992) junto con el Protocolo de 2003 relativo al Fondo Complementario.
3. A fin de que el régimen sea eficaz y proporcione indemnización oportuna a las víctimas de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, el proceso de tramitación de reclamaciones debe ser fluido y eficiente. Son varios los factores que determinan la rapidez con que se puede formular, presentar y procesar una reclamación. Al establecer una estrategia clara que facilite la tramitación de las reclamaciones, habrá más probabilidades de tranquilizar a los demandantes y que, por consiguiente, estén más dispuestos a participar en un proceso de cooperación.
4. Las Partes en este Memorando de Entendimiento entienden estas cuestiones y comparten los siguientes objetivos:
 - i) Comunicarse abiertamente con las víctimas y asistirles en lo posible;
 - ii) Facilitar el procesamiento, pago y liquidación rápidos y eficaces de las reclamaciones evaluadas;

- iii) Tratar a todos los demandantes en igualdad de condiciones y evaluar todas las reclamaciones con arreglo a las mismas directrices y criterios; y
 - iv) Educar a las víctimas sobre las opciones de acuerdo o transacción sin necesidad de recurrir a la acción judicial, y desalentar las acciones o la presentación de reclamaciones o datos que demoren la evaluación y pago de las reclamaciones legítimas.
5. En la medida en que sea práctico y pertinente según las circunstancias del siniestro, las Partes convienen en:
 - i) Establecer canales de comunicación claros y reunirse periódicamente para examinar los avances del proceso de evaluación de reclamaciones. Estas reuniones se celebrarán con una frecuencia mensual, bimensual o según la periodicidad requerida y, de acuerdo al curso del siniestro, se podrán modificar por acuerdo mutuo las fechas y lugares de reunión;
 - ii) Desarrollar una estrategia y planes claros y coherentes de notificación, educación, apoyo en la preparación, recepción local, procesamiento, evaluación y transacción y pago de las reclamaciones;
 - iii) Coordinar el proceso de comunicación de la estrategia antes mencionada y enviar informes sobre los avances a los organismos gubernamentales pertinentes, a los representantes de los reclamantes, a los reclamantes y a los medios de difusión en todas las etapas del proceso;
 - iv) Asistir a los expertos nacionales e internacionales designados por el Asegurador y el Fondo de 1992 en la realización de su labor sin interferencias indebidas y garantizar su protección contra cualquier tipo de agresión física, verbal o escrita;
 - v) Trabajar en colaboración para desalentar reclamaciones potencialmente fraudulentas que obstaculicen la evaluación de las >



**Fondo internacional de indemnización de daños debidos
a contaminación por hidrocarburos, 1992**

Portland House
Bressenden Place
Londres SW1E 5PN
Reino Unido

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100

Fax: +44 (0)20 7592 7111

Correo electrónico: info@iopcfunds.org

Sitio web: www.fidac.org