



Fondos internacionales de indemnización de daños
debidos a contaminación por hidrocarburos

Orientaciones para presentar reclamaciones por daños al medio ambiente

Edición de 2018



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

Página 4: AMOSC

Páginas 7, 8, 12, 16, 28, 30, 33: Shutterstock

Página 11: FIDAC

Página 18: ITOPF

Página 21: Ardent / Unión Internacional de Salvadores

Página 24: Press Association

Diseño

thecircus.uk.com

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Orientaciones para presentar reclamaciones por daños al medio ambiente

Edición de 2018

Adoptadas por la Asamblea del Fondo de 1992 y por la Asamblea del Fondo Complementario en octubre de 2017



Índice

1. Introducción a los fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	4
¿Qué son los FIDAC?	4
¿Qué hace el Fondo de 1992?	4
¿Cómo se recauda el dinero para pagar la indemnización?	5
¿En qué momento interviene el Fondo de 1992?	5
¿Por qué se indemnizan los costes de los daños al medio ambiente?	5
2. ¿Quién puede presentar una reclamación?	8
3. ¿Qué debería hacer usted si se produce contaminación por hidrocarburos?	9
4. ¿Qué criterios determinan si las reclamaciones son o no admisibles?	10
Resumen de las condiciones generales aplicables a las reclamaciones admisibles por daños al medio ambiente	10
Criterios específicos para reclamaciones por daños al medio ambiente por estudios posteriores al siniestro	10
Criterios específicos para las medidas de restauración	11
¿Mi reclamación es admisible para el pago de indemnización?	12
5. ¿Qué costes están cubiertos?	13
Estudios posteriores al siniestro	13
Medidas de restauración	17
6. ¿Cuándo debe hacer una reclamación?	25
Plazo para la presentación de reclamaciones	25
7. ¿Cómo puede hacer una reclamación?	26
¿Dónde puede obtener un formulario de reclamación y cómo debe presentarlo?	26
¿Qué información debe proporcionar?	26
Información y documentos justificativos	27
8. ¿Cómo se evalúan y se pagan las reclamaciones?	29
9. Cómo ponerse en contacto con los FIDAC	31
ANEXO	32

Prefacio

En esta publicación se explica lo que procede hacer después de que se produzca un derrame de hidrocarburos a efectos de presentar reclamaciones por daños al medio ambiente cubiertos por el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, es decir, para el reembolso de los costes de los estudios realizados después del derrame y de la restauración de entornos ambientales dañados por hidrocarburos. 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. El Fondo de 1992 también ha publicado otros documentos de orientación específicos para determinados sectores que forman parte de un Paquete de información sobre reclamaciones. Este paquete incluye orientaciones para presentar reclamaciones en el sector del turismo, en el sector de la pesca y la maricultura, y por limpieza y medidas preventivas. Todos estos documentos de orientaciones están disponibles en la sección de Publicaciones del sitio web de los FIDAC.

Los daños ambientales producto de derrames de hidrocarburos son motivo de enorme preocupación no solo para las comunidades directamente afectadas por entornos ambientales contaminados por hidrocarburos, por operaciones de limpieza y por pérdidas económicas, sino también, en particular, para el público en general. Se dispone del pago de indemnización por daños al medio ambiente, con sujeción a los criterios establecidos en el Manual de reclamaciones y a condición de que las reclamaciones estén bien fundamentadas científicamente. Las Orientaciones que figuran en esta publicación explican la forma en que estos criterios se pueden aplicar a tales reclamaciones.

Sírvase tomar nota de que la observancia de estas Orientaciones no garantiza el éxito de la presentación de reclamaciones. Conviene tener presente que en el caso de muchos derrames quizá no sea necesario efectuar estudios posteriores al siniestro ni adoptar medidas de restauración, y que en tales circunstancias el pago de indemnización por daños al medio ambiente no estaría justificado. Esta publicación no se ocupa de cuestiones jurídicas detalladas y no deberá considerarse como una interpretación jurídica autorizada de los convenios internacionales pertinentes en los distintos 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 en circunstancias en que el límite de responsabilidad del propietario del buque se ha excedido o en que no se dispone de una garantía financiera para cubrir sus responsabilidades.
- 1.2** El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (en la presente publicación "el Fondo de 1992") está integrado por Estados Partes en el Convenio del Fondo de 1992, que cubre 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 Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. Los detalles de la forma en que funcionan estos diferentes Convenios son complejos. Se puede encontrar 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. En el caso de reclamaciones por daños al medio ambiente, tales pérdidas podrían cubrir pérdidas de beneficios (véase el apartado 1.12), aunque con mayor frecuencia es probable que cubran los costes generados por estudios posteriores al siniestro y por medidas de restauración.

¿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 Club P&I. Un pequeño número de buques tanque, que con frecuencia se dedican exclusivamente a los mercados nacionales, podrán asegurarse a través de aseguradores comerciales. Mediante estos seguros, el propietario del buque tanque deberá estar cubierto contra daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos hasta el límite de responsabilidad que le corresponde con arreglo al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (CRC de 1992).
- 1.5** Cuando la cuantía de indemnización disponible con arreglo al CRC de 1992 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 está financiado en su mayor parte por compañías petroleras de los Estados Miembros en función de la cantidad de hidrocarburos transportados por mar que reciben. En un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992 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** El propietario del buque tanque del cual procedieron los hidrocarburos derramados está obligado a pagar indemnización por los daños ocasionados, generalmente a través de su asegurador o de su Club P&I, hasta el límite de responsabilidad calculado de conformidad con el tamaño del buque tanque. Una vez pagada esta cuantía, el Fondo de 1992 debe cubrir 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 el pago de indemnización por ese derrame sea suficiente para cubrir todas las reclamaciones de indemnización válidas. En tales casos, que se dan muy raramente, se pagará a cada reclamante con derecho a indemnización una proporción de su reclamación evaluada, hasta el momento en que se asigne todo el dinero disponible del Fondo de 1992, a menos que los daños se hayan producido en un Estado Miembro 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) o resultado de luces o ayudas a la navegación defectuosas que las autoridades debían haber mantenido en buen estado, entonces el propietario del buque no

es responsable y el Fondo de 1992 intervendrá de inmediato. El Fondo de 1992 también interviene y paga la indemnización cuando no se sabe quién es el propietario del buque tanque o cuando 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 procedió de un buque de guerra. Tampoco pagará si no se puede demostrar que el daño fue ocasionado por hidrocarburos persistentes derramados por un buque tanque. El Fondo de 1992 no puede pagar indemnización por daños al medio ambiente que se hayan producido en alta mar, es decir, fuera de las aguas territoriales o de la zona económica exclusiva de sus Estados Miembros.
- 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 de 1992 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 del derrame y el avance de las operaciones de limpieza y para que presten asesoramiento técnico según corresponda. También se contratarán expertos para examinar e investigar los aspectos técnicos de las reclamaciones y para ayudar a determinar 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 pagadera compete enteramente al propietario del buque, al asegurador correspondiente y al Fondo de 1992.

¿Por qué se indemnizan los costes de los daños al medio ambiente?

- 1.10** Los Convenios que rigen el pago de indemnización como resultado de derrames de hidrocarburos se basan para ello en la siguiente definición común de daños ocasionados por contaminación:
- “**Daños ocasionados por contaminación:** pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.”



'Deterioro del medio' no está definido en los Convenios, pero en general se entiende como una alteración perjudicial del medio ambiente que da como resultado un deterioro o un debilitamiento de su funcionamiento.

- 1.11** La parte de la definición subrayada entraña tres tipos de reclamaciones por lo que se refiere al deterioro del medio ambiente, a saber:
- i) reclamaciones por pérdida de beneficios;
 - ii) reclamaciones por los costes de estudios posteriores al suceso; y
 - iii) reclamaciones por los costes de las medidas de restauración.
- 1.12** Las reclamaciones características por pérdida de beneficios resultado del deterioro del medio pueden incluir la pérdida de ingresos de un parque marino o costero o de una reserva natural, por ejemplo, debido a una reducción de los ingresos por estacionamiento de automóviles, por acampada o por derechos de fondeo. En el sector de la pesca, podrán ser admisibles las reclamaciones por la reducción de las capturas de especies comerciales de productos del mar. Ejemplo de ello podría ser la interrupción de la captura y venta de cangrejos de manglar y de otros crustáceos debido a la contaminación de los manglares. Pueden encontrarse orientaciones sobre la presentación de reclamaciones por pérdidas económicas en el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992 y en documentos de orientaciones separados sobre pesca y maricultura y sobre turismo, que tienen disponibles los FIDAC y que se pueden descargar de su sitio web.
- 1.13** Esta publicación trata únicamente de los costes generados por daños a recursos sin valor económico, lo cual en el contexto de los Convenios de 1992 significa los costes de estudios posteriores al siniestro y de medidas de restauración. Si bien en los Convenios de 1992 en la definición de daños ocasionados por contaminación no se hace mención directa de estos estudios, a veces son necesarios para determinar si un derrame podría plantear o no un peligro para el medio marino, o para establecer la naturaleza y magnitud de cualquier daño al medio ambiente ocasionado por el derrame. Los resultados de los estudios además podrían servir para determinar si las medidas de restauración serán necesarias y viables y si resultarán eficaces. La interpretación de los daños ocasionados por contaminación convenida por los Estados Miembros en el foro de la Asamblea del Fondo de 1992 figura en el Manual de reclamaciones, que tiene como

fin ayudar a establecer una interpretación uniforme de los Convenios de 1992 en todos los Estados Miembros. El Manual de reclamaciones deja claro que los costes de los estudios para establecer la naturaleza y la magnitud (la gravedad) de los daños al medio ambiente podrán ser admisibles, así como los costes de los estudios para seguir de cerca el proceso de recuperación, tanto la que se produce de manera natural como la que es resultado de la aplicación de las medidas de restauración.

- 1.14** El medio marino suministra servicios ambientales a las plantas y animales de su entorno que les sirven de sustento y a las personas que dependen del mar y de las costas para ganarse la vida y como medio de recreación y de ocio. Los Convenios no proporcionan indemnización por lo que a veces se denomina daños "puramente" ambientales, es decir, indemnización por pérdida de servicios ambientales. En su lugar, cubren los costes de la restauración del medio ambiente dañado efectuada con el objeto de restablecer hasta donde sea posible esos servicios perdidos.
- 1.15** La necesidad o no de las medidas de restauración dependerá de la sensibilidad a la contaminación por hidrocarburos de los recursos afectados y de su proceso de recuperación natural. En muchos casos, después de un derrame de hidrocarburos quizá no sea necesario recurrir a medidas de restauración. El medio marino, que por su naturaleza es muy resistente, está sujeto a una diversidad de condiciones físicas extremas y a perturbaciones naturales tales como las mareas rojas y las tormentas. Por ejemplo, los organismos que viven en costas influidas por las mareas no solo están expuestos a ciclos diarios de secado e inmersión sino que además son capaces de tolerar gamas amplias de temperatura y salinidad debido a su exposición a la luz solar, el viento, la lluvia y las corrientes de agua dulce. Ello no obstante, algunas especies sufren efectos subletales, como alteraciones en la alimentación y la reproducción, y los organismos y animales jóvenes, los huevos y las larvas son particularmente sensibles a los componentes tóxicos de los hidrocarburos. Sin embargo, aunque estos efectos se han observado en estudios de laboratorio y en las proximidades inmediatas de un derrame, es raro observarlos a nivel de poblaciones en el medio ambiente, lo cual a menudo se debe a que estas poblaciones reciben aportaciones de zonas adyacentes no afectadas. Además, la evolución de muchas especies marinas ha entrañado estrategias de supervivencia capaces de reducir su sensibilidad a la contaminación por hidrocarburos, así como estrategias reproductivas que permiten la rápida recuperación de las poblaciones afectadas.

- 1.16** Si bien los Convenios de 1992 no recogen una definición de las medidas de restauración, en el apartado 3.6.4 del Manual de reclamaciones se establece que:

“...el objetivo de cualesquiera medidas razonables de restauración debe ser restablecer una comunidad biológica en la que los organismos característicos de esa comunidad en el momento del siniestro estén presentes y funcionen normalmente.”

- 1.17** Incluso aunque la distribución por edades de los organismos podrá diferir de la que se daba antes del siniestro, el restablecimiento de una comunidad biológica plenamente funcional será prueba de que la comunidad se está recuperando. Por tanto, el objetivo de las medidas de restauración deberá ser el fortalecimiento del proceso de recuperación de los medios ambientales dañados.
- 1.18** Un concepto alternativo es la restitución del medio dañado a una condición de referencia teórica o a la condición previa al derrame, en las que el estado ecológico será igual al que habría existido si el derrame

no hubiera ocurrido nunca. Estos métodos no suelen ser prácticos por una serie de razones, pero podrán ser adecuados cuando resulten pertinentes y factibles. Sin embargo, en la práctica, las condiciones de referencia a menudo se desconocen y es probable que tal información solo esté disponible para zonas en las que se realicen con frecuencia estudios exhaustivos de los recursos vulnerables a la contaminación por hidrocarburos. Súmese a esto el hecho de que el medio marino cambia constantemente y que las poblaciones se expanden o se reducen según sea la disponibilidad de fuentes alimenticias y de acuerdo con otros cambios en las condiciones ambientales. Como consecuencia de estas considerables fluctuaciones naturales, sería difícil predecir con certeza cuál habría sido el estado ecológico si no hubiera ocurrido el derrame. Además, en muchos casos es probable que los plazos requeridos para el restablecimiento de la abundancia y la diversidad hasta los niveles que existían antes del derrame en las comunidades de plantas y animales afectadas sean considerables.



2. ¿Quién puede presentar una reclamación?

- 2.1** Puede reclamar el pago de indemnización toda persona en un Estado Miembro del Fondo de 1992 que haya sufrido una pérdida económica debido a contaminación por hidrocarburos causada por un buque tanque. Si bien los Convenios de 1992 por tanto no imponen restricciones en cuánto a quiénes pueden reclamar indemnización, en el caso de daños al medio ambiente es muy probable que las reclamaciones serán presentadas por gobiernos nacionales o regionales o por dependencias estatales encargadas de la gestión de recursos naturales en nombre de la nación o de la región. En ciertas circunstancias, podrán presentar reclamaciones las personas u organizaciones, pero solamente en calidad de propietarios o gestores del recurso natural, o, en su defecto, con la colaboración y la aprobación de los propietarios o gestores y en coordinación con éstos, siempre que se establezca plenamente el vínculo con el recurso, por ejemplo de una organización protectora de la naturaleza o de una organización no gubernamental (ONG) tradicionalmente activa en la zona afectada.
- 2.2** Para que una reclamación sea admisible, la persona que la formule (el reclamante) deberá demostrar que ella o la organización que representa ha efectuado gastos, o definitivamente los efectuará, por estudios realizados después del siniestro o tanto por esos estudios como por medidas de restauración.

Ejemplo 1

Las aves marinas están particularmente expuestas a la contaminación por hidrocarburos y las ONG o grupos de intereses especiales que se ocupan de su protección con frecuencia se encargan de las actividades destinadas a la limpieza y rehabilitación de las aves impregnadas de hidrocarburos. Las reclamaciones por los costes generados por tales operaciones se examinan en las Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas (Orientaciones relativas a la limpieza). Sin embargo, tales grupos también podrían emprender estudios para determinar el efecto de la mortalidad causada por el derrame en poblaciones de las aves marinas afectadas y posteriormente proponer la aplicación de medidas de restauración para retornar las poblaciones a los niveles previos al derrame, hasta el punto en que tales niveles se hayan podido determinar. Con sujeción a los criterios señalados en el apartado 4 más abajo, es posible que resulten admisibles las reclamaciones por los costes conexos tanto del estudio realizado como de las medidas de restauración.

Ejemplo 2

Los propietarios de tierras en la costa o de tierras que colinden con la costa rutinariamente pueden dejar que su ganado padezca a lo largo de la costa. Como resultado de un derrame podrá ser admisible presentar una reclamación por pérdidas económicas por el coste del forraje que sustituya el pasto, aunque el propietario de la tierra quizá desee también aplicar medidas para restaurar la costa lo más pronto posible. En muchos países la costa es propiedad nacional, por lo que para poner en práctica medidas de ese género sería necesario contar con la aprobación de la autoridad nacional competente, aunque en principio una reclamación por medidas razonables de restauración podría ser admisible.



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

- 3.1** Por lo que se refiere a las medidas para mitigar los daños al medio ambiente, las primeras que usted debería tomar serían de carácter preventivo, es decir, operaciones de respuesta para prevenir o mitigar los daños retirando para ello los hidrocarburos derramados o los hidrocarburos que presenten un peligro inminente de derrame. En lugar de limitarse a consideraciones exclusivamente económicas, los Convenios de 1992, cuando existe un peligro real de que el medio marino sufra daños importantes, se han concebido para cubrir incluso costes de consideración acarreados por la adopción de tales medidas de protección del medio marino, siempre que guarden la debida proporción con el peligro de que se produzcan daños. Sin embargo, es importante considerar esta observación en el contexto de los resultados de numerosos estudios posteriores a los siniestros, de los que se ha concluido que en muchos casos los daños observados fueron muy pocos o insignificantes.
- 3.2** Una de las principales razones que explican tales resultados, como se indicó anteriormente, es la capacidad de recuperación del medio marino, así como la complejidad del ecosistema y la gran variabilidad natural, tanto espacial como temporal, de muchos recursos marinos. Todo esto en su conjunto hace muy difícil determinar si los cambios observados se han producido o no como resultado de un siniestro. Además, la intervención de elementos de confusión, tales como la presencia de otros contaminantes o los efectos causados por actividades humanas, como técnicas de pesca desproporcionadas, puede hacer difícil distinguir estos efectos de los ocasionados por los hidrocarburos, y puede además ocultar cualquier otro efecto de manifestación más sutil.
- 3.3** Cuando se decida si procede emprender estudios posteriores al siniestro se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones prácticas:
- la extensión geográfica y el grado de contaminación por hidrocarburos observados;
 - la probabilidad de que cantidades considerables de hidrocarburos lleguen a recursos naturales vulnerables;
 - efectos considerables observados en el medio ambiente, es decir, daños visibles tales como mortalidad, defoliación y descoloración debidos a los hidrocarburos y no a otros elementos coincidentes;
 - la importancia de los recursos debida a:
 - el estado de la conservación de una especie o hábitat en particular
 - rareza y la distribución
 - la importancia funcional dentro de la comunidad ecológica
 - su relieve científico y público; y
 - la probabilidad de que los efectos se puedan detectar debido a:
 - la sensibilidad de las especies, la comunidad o el hábitat a los hidrocarburos y su potencial de recuperación
 - la disponibilidad de información de referencia/ lugares de referencia pertinentes
 - la ausencia de elementos de confusión
 - la escala de la variabilidad natural
 - la existencia de protocolos de estudios de eficacia demostrada.
- 3.4** La autoridad para decidir si es necesario o no efectuar un estudio posterior al siniestro corresponde a las autoridades competentes del país afectado o a las personas u organizaciones señaladas en el apartado 2. Sin embargo, en una etapa inicial se deberá invitar al asegurador del propietario del buque, al Fondo de 1992 y a sus expertos a ayudar a decidir, o a aportar ideas al respecto, si está justificado o no efectuar un estudio posterior al siniestro de que se trate. Si las autoridades u otros reclamantes deciden efectuar un estudio, se deberá invitar al asegurador del propietario del buque, al Fondo de 1992 y a sus expertos a participar, o a aportar ideas, en el proceso de definición de los términos de referencia, proyecto y planificación del estudio. La idea de tal participación es asegurarse de que tal estudio arroje información fiable y práctica y que no sea una repetición innecesaria de un trabajo que ya se ha realizado en otro lugar. Por otra parte, esta participación ofrece a los reclamantes la oportunidad de aprovechar la base de conocimientos a disposición del Fondo de 1992, el asegurador del propietario del buque y sus expertos, incluidos los resultados de estudios anteriores, las técnicas aplicadas y una base de datos de conocimientos especializados. De igual modo, si el estudio determina que las medidas de restauración están justificadas y son viables, es probable que su participación continua sirva de ayuda a los reclamantes en la aplicación de las medidas y además facilite la evaluación de las reclamaciones de reembolso de los costes cubiertos.

4. ¿Qué criterios determinan si las reclamaciones son o no admisibles?

4.1 En los párrafos 1.4.12 y 1.4.13 del Manual de reclamaciones se dispone que:

“Se indemniza por los costes de las medidas razonables de restauración destinadas a acelerar la regeneración natural del medio dañado. Puede que se contribuya a los costes de los estudios posteriores al derrame siempre que estos se refieran a daños comprendidos dentro de la definición de daños ocasionados por contaminación en virtud de los Convenios, incluidos los estudios para establecer la naturaleza y magnitud de los daños al medio ambiente causados por un derrame de hidrocarburos y para determinar si son necesarias y factibles las medidas de restauración.”

“No se indemniza respecto de reclamaciones por daños al medio ambiente basadas en una cuantificación abstracta calculada conforme a modelos teóricos. Tampoco se indemniza por los daños de carácter punitivo en función del grado de culpa del infractor.”

4.2 Conviene observar que la indemnización por medidas adoptadas para restaurar el medio ambiente se limita a las medidas efectivamente adoptadas o que se adoptarán. Por tanto, la admisibilidad de las reclamaciones se limita a las reclamaciones presentadas por reclamantes que están firmemente decididos a adoptar medidas efectivas para reparar el medio ambiente o por reclamantes igualmente decididos a adoptar tales medidas pero que no pueden hacerlo únicamente por falta de fondos. Por consiguiente, los Convenios de 1992 ofrecen la posibilidad de cubrir costes de restauración razonables que se lleguen a desembolsar en algún momento en el futuro.

4.3 Los Convenios de 1992 contemplan el pago de reclamaciones de costes razonables de estudios para determinar la naturaleza, magnitud y duración o el peligro de daños al medio ambiente y para seguir de cerca tanto la recuperación que se produzca de manera natural como la que resulte de la aplicación de medidas de restauración. Las

reclamaciones están sujetas tanto a los criterios sobre admisibilidad general como a las condiciones específicas que rigen para las reclamaciones por daños al medio ambiente que figuran, respectivamente, en los apartados 1.5 y 3.6 del Manual de reclamaciones y que se resumen a continuación.

Resumen de las condiciones generales aplicables a las reclamaciones admisibles por daños al medio ambiente

- Se pagarán reclamaciones por daños causados como resultado de contaminación por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque tanque, así como los costes de medidas preventivas, cuando haya habido un peligro grave e inminente de daños por contaminación.
- Debe haber una relación estrecha entre la contaminación y los costes reclamados.
- Todas las reclamaciones deberán referirse a medidas que sean razonables y justificadas.
- Los reclamantes deben demostrar cuánto han gastado o, si son reclamaciones por medidas de restauración que se tomarán en el futuro, cuánto gastarán, y deben suministrar información que lo demuestre.
- El gasto tiene que haberse efectuado realmente, o, en el caso de daños al medio ambiente en que las medidas de restauración no se hayan iniciado todavía, se habrá prometido firmemente que se procederá a efectuarlo.

Criterios específicos para reclamaciones por daños al medio ambiente por estudios posteriores al siniestro

- El ámbito del estudio deberá apuntar hacia la determinación de un peligro grave e inminente de daños, la naturaleza, magnitud y probable duración de cualquier daño que haya ocurrido y la verificación del proceso de recuperación de los entornos dañados. El estudio también podría incluir la determinación de la necesidad y la viabilidad de las medidas de restauración. No deberá ser un estudio de interés científico general.
- La escala del estudio deberá ser proporcional a la magnitud de la contaminación, a sus probables efectos y a los beneficios alcanzados como resultado de la restauración. El plazo para la realización del estudio se fijará de manera que la consecución de esos beneficios no sufra retrasos innecesarios.
- El estudio deberá aportar información fiable y útil y deberá evitar la repetición de trabajos anteriores o la duplicación de otros estudios o proyectos en curso.
- El estudio deberá realizarse con profesionalidad, rigor científico, objetividad y el necesario equilibrio,

es decir, se deberá ajustar a principios de investigación bien fundamentados científicamente.

- El avance del estudio se deberá seguir de cerca y los resultados deberán documentarse con claridad e imparcialidad.

Criterios específicos para las medidas de restauración

- Las medidas deberán tener por objeto el restablecimiento de la comunidad biológica en que los organismos característicos de esa comunidad en el momento del siniestro estaban presentes y en que se desarrollaban normalmente, es decir, deberán tener como fin contribuir a la recuperación del componente dañado del medio ambiente.
- Las medidas deberán ofrecer una posibilidad realista de acelerar considerablemente el proceso natural de recuperación y estar muy bien fundamentadas científicamente.
- Las medidas estarán pensadas para evitar un daño mayor como resultado del siniestro.
- Las medidas, en lo posible, no deberán dar como resultado la degradación de otros hábitats o consecuencias negativas para otros recursos naturales o económicos.
- Las medidas que se apliquen a una cierta distancia de la zona dañada, pero, así y todo, en sus cercanías

en general, podrán aceptarse a condición de que pueda demostrarse que efectivamente contribuirán a la recuperación de los componentes dañados del medio ambiente y a los servicios que prestan.

- La relación entre las medidas adoptadas y el componente dañado del medio ambiente es esencial.
- Las medidas deberán ser técnicamente viables.
- Los costes de las medidas deberán ser proporcionales a la magnitud y duración de los daños y a los beneficios que probablemente se logren.

4.4 El criterio según el cual las medidas no deberían dar como resultado la degradación de otros hábitats o consecuencias medioambientales o económicas negativas requiere la aplicación del análisis del beneficio ambiental neto (NEBA), también conocido como evaluación de la mitigación del impacto del derrame (SIMA). En términos generales ambos conceptos examinan soluciones de compromiso que pueden adoptarse para obtener el resultado menos desfavorable por lo que se refiere a los impactos medioambientales y socioeconómicos. Este proceso entraña el análisis de las opciones disponibles y la ponderación de factores mutuamente opuestos >



para alcanzar resultados que se traduzcan en un beneficio para el medio ambiente y/o económico apreciable en comparación con los resultados de la recuperación natural por sí sola. Los elementos importantes considerados en el análisis incluyen el destino y los efectos de los hidrocarburos derramados, la importancia ecológica de los recursos naturales afectados, el resultado previsto de las medidas de restauración propuestas y una evaluación del riesgo de que las medidas puedan ser más perjudiciales que beneficiosas.

- 4.5** De acuerdo con los criterios generales, es esencial que los reclamantes hayan cubierto costes o que tengan previsto cubrir tales costes, o que de otra manera hayan sufrido una pérdida económica, para poder pagarles indemnización con arreglo al régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Por lo que se refiere a las reclamaciones por daños al medio ambiente, estos costes deben corresponder a un proyecto o bien sobre un estudio posterior al siniestro o bien sobre un estudio posterior al siniestro y además medidas de restauración. En el caso de medidas de restauración, las reclamaciones deben referirse a la recuperación de los entornos dañados por hidrocarburos persistentes, y, si se trata de medidas que todavía deben aplicarse, los reclamantes deben estar en condiciones de demostrar que están decididos a poner en práctica tales medidas para poder recibir el pago de indemnización.

¿Mi reclamación es admisible para el pago de indemnización?

- 4.6** Antes de presentar una reclamación o una propuesta de medidas de restauración, cerciórese de que puede contestar con un *sí* las siguientes preguntas:
- ¿Es probable que las medidas aceleren o vayan a acelerar considerablemente el proceso natural de recuperación?
 - Hay una relación estrecha entre las medidas de restauración y el componente dañado del medio ambiente?
 - ¿Las medidas se han puesto en práctica en las mismas cercanías en general del lugar en que se produjo el daño?
 - ¿Se han tenido en suficiente consideración los principios del análisis del beneficio ambiental neto?
 - ¿Los costes de las medidas son proporcionales tanto a la magnitud y duración de los daños al medio ambiente como a los beneficios que probablemente se logren?
- 4.7** Cuando se consideren todos los elementos de los criterios establecidos en el apartado anterior, convendría tomar nota de que los estudios posteriores al siniestro y las medidas de restauración normalmente serían muy adecuados en el caso de un derrame importante en que haya pruebas de un impacto ambiental importante, es decir, efectos visibles o el peligro de que se produzcan.

5. ¿Qué costes están cubiertos?

Estudios posteriores al siniestro

- 5.1** En principio, los costes de los estudios efectuados para examinar el deterioro del medio ambiente están cubiertos, particularmente si se limitan a cuantificar los daños evidentes que son fácilmente observables, y no consisten en cambio en una investigación especulativa de una amplia serie de efectos hipotéticos. Es improbable que para efectos de indemnización se consideren proyectos de investigación de interés científico general. Los estudios del impacto ecológico del siniestro suelen efectuarse simultáneamente con la medición de la concentración de los hidrocarburos derramados y de sus componentes químicos con el fin de establecer una relación entre los daños observados y los hidrocarburos derramados o sus componentes químicos. Dependiendo de las circunstancias del siniestro y de los recursos afectados, las muestras para los correspondientes análisis se podrán tomar de los tejidos de las especies afectadas y de las aguas y sedimentos circundantes. La duración y el ámbito exacto del estudio se deberán definir claramente desde el inicio con la participación del asegurador del propietario del buque, el Fondo de 1992 y sus expertos. Por ejemplo, es necesario justificar la selección de las especies, las comunidades o los hábitats que se desea estudiar y la lógica aplicada al proceso de selección de estos objetos de estudio. Dependiendo de los resultados obtenidos, quizá sea necesario reducir o ampliar la duración del estudio. Una ampliación

podría acarrear dificultades para financiar nuevos estudios, aunque, con la participación activa y la aprobación del asegurador y del Fondo de 1992, existe la posibilidad de hacer pagos en etapas en función de los resultados del estudio según se vaya desarrollando.

- 5.2** Con el fin de adquirir una mejor comprensión de la restauración y de sus objetivos, se recomienda mantener consultas con las partes interesadas pertinentes, incluidas aquellas que utilizan la zona para fines recreativos o las comunidades indígenas que la usan para la práctica de sus tradiciones culturales y costumbres. También se recomienda comunicar regularmente a todas las partes interesadas los resultados de los estudios posteriores al siniestro y de las medidas de restauración. Cabe la posibilidad de que las autoridades competentes deseen, en particular, facilitar información sobre el acceso del público y cuestiones de salud en relación con una zona o recursos afectados.
- 5.3** En el caso de estudios efectuados con el fin de verificar el proceso de recuperación después de aplicadas las medidas de restauración, conviene observar que los criterios señalados en el apartado 4.2 no hacen necesario prolongar la verificación hasta la recuperación plena de los entornos, sino hasta que se pueda demostrar que el proceso de recuperación está debidamente establecido. De hecho, debido a la gran variabilidad natural característica del medio marino, podría ser bastante difícil determinar de manera concluyente en qué momento el medio ambiente se ha recuperado plenamente.



SEA EMPRESS

En febrero de 1996 el buque tanque *Sea Empress* encalló en la entrada de Milford Haven (Reino Unido) y derramó 72 000 toneladas de crudo Forties y 480 toneladas de combustible de fueloil pesado. El derrame cubrió unos 200 kilómetros del litoral, incluido un parque nacional.

El Gobierno del Reino Unido estableció un comité de científicos marinos, el Comité de evaluación ambiental del *Sea Empress*, al que se encargó la evaluación de los efectos del siniestro. El Comité encargó unos 80 estudios de las especies y hábitats importantes más seriamente afectados por los hidrocarburos, centrados en los que eran indicativos de la salud ambiental e importantes para la conservación y para la cadena alimentaria marina. Muchos de los estudios no arrojaron resultados concluyentes, lo cual se justificó señalando la dificultad planteada por la falta de datos sobre la situación previa al derrame, la variabilidad natural

y una información insuficiente acerca del grado de contaminación y distribución de los hidrocarburos para establecer comparaciones entre los lugares que habían sido contaminados y los que no lo fueron. En cuanto a los estudios que pudieron demostrar los efectos de la contaminación, en el transcurso del año siguiente se observó que la recuperación había sido rápida.

Si bien el coste total de estos estudios fue de más de £2 millones, no se presentó ninguna reclamación de indemnización debido a que por entonces no estaba claro que podía tratarse de una reclamación admisible. La interpretación posterior convenida por la Asamblea del Fondo de 1992 y reproducida en el Manual de reclamaciones indica que si esa reclamación se hubiera presentado hoy sería elegible en principio para el pago de indemnización.

- 5.4** En general se aplican tres enfoques a estos estudios:
- comparación del estado ecológico anterior con el estado ecológico posterior al derrame de los recursos afectados y de los niveles de hidrocarburos y de sus componentes químicos a los cuales estaban expuestos antes y después del derrame;
 - comparación de la zona afectada con lugares sin contaminar de referencia o con lugares que no hayan sido afectados por el derrame; y
 - verificación del proceso de recuperación posterior al derrame de las comunidades y los hábitats contaminados por hidrocarburos.

i) Comparación entre los datos anteriores y los datos posteriores al derrame

5.5 Si bien la comparación directa entre los datos anteriores y los datos posteriores al derrame puede parecer el mejor enfoque, a menudo no hay información fidedigna anterior al derrame. Cualquier estudio previo de la zona afectada muy probablemente se habría realizado por razones ajenas a la previsión de un posible derrame de hidrocarburos en el futuro y por tanto quizá no se concentró en las mismas especies, comunidades o hábitats afectados por efectos visibles. Incluso si se realizaron inspecciones previas de los recursos afectados, al analizar los datos es preciso tener en cuenta la variabilidad natural del medio marino y de cualquier cambio que pueda haber ocurrido desde entonces. Es también importante conocer y tener bien documentados los niveles de fondo de los hidrocarburos, y en particular los niveles de los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)^{<1>}. Muchos países cuentan con programas de verificación periódicos que pueden aportar estos datos de referencia. Habrá ocasiones en que se podrán efectuar inspecciones rápidas posteriores al derrame capaces de dar una buena indicación del estado del entorno previo al derrame. Estas inspecciones podrán efectuarse o bien antes de que los hidrocarburos lleguen a recursos de interés que corran el riesgo de quedar contaminados o bien antes de que estos recursos comiencen a acusar los efectos del derrame y estos efectos se vuelvan obvios.

^{<1>} Los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP) son compuestos formados por múltiples anillos aromáticos (benceno) particularmente peligrosos debido a la toxicidad de esta clase de compuestos y a sus propiedades cancerígenas.

^{<2>} La espectrometría de masa con cromatografía de gases es una técnica analítica que utiliza la cromatografía de gases para separar los compuestos de una mezcla compleja en grupos moleculares componentes mediante la inyección de una muestra en una corriente de gas al pasar esta por una columna que interactúa diferentemente con cada grupo molecular, de manera que se separen al salir de la columna en momentos diferentes. La espectrometría de masa toma el material de la columna de cromatografía de gases y aplica un fuerte campo magnético que descompone las moléculas en segmentos predecibles, lo cual permite identificar y cuantificar las moléculas individuales presentes.

ii) Comparación con lugares de referencia

5.6 Los lugares de referencia se deberán escoger cuidadosamente para compararlos con el lugar contaminado. Si bien es poco probable que puedan encontrarse lugares que cuenten con condiciones ecológicas y ambientales exactamente iguales, deberán escogerse sitios que se asemejen en el mayor grado posible. Por lo que se refiere a efectos en comunidades o poblaciones, los hábitats de referencia deberán ser iguales a los afectados por los hidrocarburos y, en la medida de lo posible, estar expuestos a condiciones ambientales, meteorológicas y marítimas muy similares.

iii) Verificación del proceso de recuperación después del derrame

5.7 En circunstancias en que no haya datos anteriores al derrame ni suficientes lugares de referencia adecuados, la verificación del proceso de recuperación de recursos naturales afectados constituye el tercer enfoque para la evaluación de los daños. La recuperación relacionada con una reducción conexa de los niveles de hidrocarburos medidos durante un intervalo de tiempo que sean claramente distinguibles de otras fluctuaciones naturales puede proporcionar una evaluación útil del nivel de daños causados por el derrame. Es necesario iniciar la verificación tan pronto como sea posible después del siniestro y establecer comparaciones con lugares próximos, no contaminados, con el fin de tomar nota de los cambios que sean resultado de las fluctuaciones naturales.

5.8 Los estudios que combinen elementos de los tres enfoques podrían ofrecer los resultados más fiables. Las mediciones de hidrocarburos en el medio ambiente pueden ayudar a establecer una relación de causalidad entre cualquier efecto observado y los hidrocarburos derramados. Normalmente se establece una comparación cualitativa entre la contaminación y los hidrocarburos derramados mediante un análisis químico, por ejemplo con espectrometría de masa con cromatografía de gases (GCMS)^{<2>}, técnica esta que también puede aportar información cuantitativa esencial. Este método también permite descartar otras posibles fuentes de contaminación, entre ellas los niveles de fondo de los HAP anteriores al derrame.

5.9 Es indispensable obtener lo antes posible una muestra de referencia fiable de los hidrocarburos derramados. Si las circunstancias lo permiten, la mejor manera de obtenerla será directamente del buque, asegurándose de que provenga de los tanques correspondientes y de que este procedimiento sea debidamente autorizado y presenciado y que se mantenga una cadena de vigilancia de la muestra. Si el estado del buque siniestrado excluye la obtención directa de una muestra, entonces habrá que tomar una muestra de referencia tan cerca del buque como sea posible, asegurándose de que el movimiento de los hidrocarburos por efecto del viento y de las corrientes favorezca la credibilidad de la muestra y de que no haya ninguna otra fuente de contaminación que pueda generar confusión.

HEBEI SPIRIT

El 7 de diciembre de 2007 una gabarra grúa colisionó con el buque tanque *Hebei Spirit* mientras estaba fondeado a unas cinco millas marinas de Taeon, en la costa occidental de la República de Corea. Como resultado de la colisión se derramaron en el mar unas 10 900 toneladas de petróleo crudo.

Inmediatamente después del derrame el Gobierno coreano pidió a una importante organización científica de Corea que efectuara una serie de programas de vigilancia del medio ambiente, que incluyó la toma de muestras de agua, sedimentos y organismos marinos en los meses posteriores al siniestro. Los programas incluyeron estudios del efecto de la contaminación del mar en las zonas afectadas en el periodo 2007-2009 y una evaluación del impacto ambiental y estudios de restauración en el periodo 2010-2011.

Los primeros estudios incluyeron la vigilancia de una amplia toma de muestras en sitios de los cuales se sacaron muestras a intervalos mensuales o trimestrales para evaluar el impacto en el medio marino y en los recursos pesqueros y de maricultura. Los resultados de este programa de vigilancia pusieron de manifiesto que la contaminación por hidrocarburos fue eliminada prontamente y que el medio ambiente se restauró gracias a la rapidez con que el Gobierno coreano intervino dando comienzo a las operaciones de limpieza de respuesta contra el derrame. El Gobierno se valió de este estudio para decidir cuándo levantar las restricciones a la pesca que había impuesto al inicio del siniestro. La mayoría de las restricciones se levantaron en abril de 2008 y a principios de septiembre de ese año se levantaron las últimas que estaban en vigor. El Fondo de 1992 consideró admisible en principio la reclamación por los costes de los estudios, ya que se utilizaron para contrarrestar el efecto del derrame y para gestionar la seguridad de los alimentos de origen marino, aunque inicialmente cuestionó la reclamación debido a que no había suficiente información.

Los resultados de los programas de vigilancia de 2007 a 2009 indicaron que el nivel de contaminantes atribuibles al derrame de hidrocarburos del *Hebei Spirit* descendió a niveles de fondo en 2008 y que en 2009 ya no se detectaron. Además, los resultados de la labor de vigilancia de los hábitats costeros de 2007 a 2009 no indicaron la presencia de impactos biológicos o ecológicos detectables que pudieran atribuirse directamente

a la contaminación por hidrocarburos causada por el *Hebei Spirit* y que justificaran la realización de nuevos estudios.

El otro programa de vigilancia financiado por el Gobierno coreano fue la vigilancia a largo plazo del medio ambiente del mar Amarillo en el periodo 2010-2011. Sin embargo, esta parte del estudio no se centró en el efecto del siniestro sino en la observación de los cambios en el medio ambiente desde una perspectiva puramente científica. El programa de vigilancia de 2007-2009 ya había demostrado que los efectos del derrame habían desaparecido considerablemente en 2008 y los datos recogidos desde 2009 no mostraron ningún cambio de importancia.

Se determinó que todos los casos de contaminación por hidrocarburos notificados en los informes de evaluación del impacto ambiental desde 2009 eran a nivel local. Los sitios se escogieron en razón de la existencia de residuos de hidrocarburos y por tanto no podían representar las condiciones de la totalidad del mar Amarillo. Además, el medio ambiente de este mar sufre continuamente los efectos de muchos factores, como pequeños derrames de hidrocarburos procedentes de embarcaciones, escapes de los yacimientos petroleros submarinos, aportaciones permanentes de los ríos que desembocan en este mar y el calentamiento global. Por tanto, si bien el programa de vigilancia ambiental del mar Amarillo se pudo haber considerado como un proyecto a largo plazo recomendable en la forma de estudio básico de nivel científico, se determinó que la relación del estudio en sí con el siniestro era demasiado remota y por tanto no fue admitido para el pago de indemnización por el Fondo de 1992.

Cuando el Gobierno coreano presentó la reclamación al Club P&I y al Fondo señaló que se situaría el último en la cola a efectos del pago de indemnización. Al mismo tiempo presentó una reclamación en el tribunal para proteger su derecho al pago de indemnización. En 2016 el Tribunal de Seosan (Tribunal de primera instancia) llegó a la misma conclusión que el Fondo de 1992, de que los estudios realizados en 2007-2009 eran admisibles. Sin embargo, los costes de la vigilancia a largo plazo del medio marino en el mar Amarillo tampoco fueron admitidos por el Tribunal, que consideró que no había una relación de causalidad suficiente entre el estudio y la contaminación.

- 5.10** Un tercer ejemplo de un estudio posterior al siniestro fue el realizado después del siniestro del *Singapura Timur* frente a la costa de Malasia (véase más abajo). El estudio no tuvo por objeto específicamente determinar los efectos de un derrame, sino establecer si el peligro para el medio ambiente era lo suficientemente grave, si se daba el caso de que la carga restante de asfalto escapara del naufragio, para justificar su extracción como medida preventiva. Como resultado del estudio, se determinó que la carga restante no encerraba ningún peligro para el medio ambiente, por lo que se dejó en su lugar.

SINGAPURA TIMUR

En mayo de 2001 el quimiquero panameño *Singapura Timur*, que transportaba unas 1 550 toneladas de asfalto, colisionó con el buque tanque *Rowan*, registrado en las Bahamas, que no llevaba carga, cerca de la isla de Undan, en los estrechos de Malaca, en Malasia. El *Singapura Timur* se hundió en aguas de 47 m de profundidad, en el medio de la vía de circulación que se dirige hacia el norte que es parte del dispositivo de separación del tráfico de los estrechos de Malaca. Si bien la profundidad del agua era suficiente para que el naufragio no presentara un peligro para la navegación, quedó hundido a solo unas 8 millas marinas de la costa más próxima y cerca de recursos costeros sensibles que incluían arrecifes de coral, manglares e instalaciones de maricultura.

El Ministerio del Medio Ambiente de Malasia consideró que el combustible líquido que quedaba a bordo planteaba un peligro para estos recursos y designó a un contratista para que lo extrajera. Decidió además hacer un estudio posterior al siniestro para determinar si la carga de asfalto que quedaba en el naufragio representaba un peligro para el medio ambiente y, de ser así, si se debería también extraer. Los FIDAC intervinieron desde un primer momento en la selección de los expertos encargados del estudio y en la determinación de su cometido. Dado que el estudio requería una inspección detallada mediante buceo del naufragio y la recolección de muestras de agua y de sedimento en sus proximidades, el trabajo sobre el terreno del estudio se combinó con la operación de extracción del combustible líquido con el propósito de reducir a un mínimo los costes.

La inspección submarina del naufragio, que tuvo lugar más de un año después del hundimiento del buque, determinó que el casco del naufragio estaba estable y todavía en excelentes condiciones, apoyado en una superficie de arena firme. Se llegó a la conclusión de que si bien probablemente el naufragio iba a mantenerse intacto durante muchos años, a largo

plazo cabía esperar que se desintegrara lentamente debido a la corrosión, dejando gradualmente expuesta la carga de asfalto. Sin embargo, el análisis de las muestras de agua y de sedimentos tomadas de las cercanías del naufragio y comparadas con muestras tomadas de un lugar de referencia a unas 10 millas marinas corriente arriba no arrojó prueba alguna de que los HAP se estuvieran filtrando y descargando en el agua o de que estuvieran siendo absorbidos por los sedimentos. Un examen de las propiedades físicas del asfalto mostró que era más pesado que el agua de mar y que no tendía a flotar. Las inspecciones submarinas del asfalto que se había derramado en el fondo del mar cuando el buque se hundió también confirmaron que había formado grandes bloques que no se habían movido ni se habían roto formando conglomerados o partículas de alquitrán.

Se llegó por tanto a la conclusión de que el asfalto no se iba a diseminar fuera del lugar del naufragio ni iba a flotar hasta la superficie y que era prácticamente inerte, sin tendencia alguna a despedir componentes hacia el agua o la atmósfera. Por consiguiente, el asfalto no planteaba un peligro para los recursos marinos y costeros y el abandono de la carga de asfalto en el naufragio no representaba un riesgo para el medio ambiente.



Medidas de restauración

- 5.11** La primera etapa de un proyecto de restauración consiste normalmente en la remoción de la mayor cantidad posible de hidrocarburos de la zona afectada mediante operaciones de limpieza o por una limpieza natural. El Fondo de 1992 paga indemnización por medidas razonables de limpieza pues se consideran un medio para prevenir los daños por contaminación, incluidos daños al medio ambiente. Si bien el Fondo de 1992 ha pagado indemnización por varios estudios posteriores a siniestros, tiene poca experiencia en lo que se refiere a reclamaciones admisibles por trabajos de restauración. Aunque se han presentado varias reclamaciones basadas en una cuantificación abstracta de los daños al medio ambiente, no encajaban en la definición de daños ocasionados por contaminación y fueron rechazadas. Por lo que se refiere a medidas de restauración, los criterios establecidos en el apartado 4 apuntan a tres clases de reclamaciones:

- i) las que satisfacen todos los criterios y son admisibles;
- ii) las que entrañan el desarrollo de un proyecto que probablemente acelere la recuperación pero del que no se sabe con certeza si cumple uno o más de los otros criterios aplicables a las medidas de restauración y en particular si los costes de su puesta en práctica guardan las debidas proporciones; y
- iii) las que resulta claro que no cumplen los criterios del apartado 4 y son por tanto inadmisibles.

i) Reclamaciones admisibles

- 5.12** De las orientaciones del Manual de reclamaciones se deduce que tanto las medidas de restauración directas como las indirectas son admisibles, es decir, la intervención directa en el recurso deteriorado y las medidas indirectas, quizá adoptadas a una cierta distancia del lugar dañado. Ambos tipos de medidas deben apuntar a una aceleración de la recuperación de los componentes dañados del medio ambiente. Y ambos también deben ceñirse a condiciones limitadas, definidas durante la fase de diseño del proyecto, que expliquen sin ningún género de duda qué constituye la ultimación satisfactoria del proyecto de restauración. Si no existen precedentes

es difícil predecir con alguna certeza qué tipos de restauración cumplirán todos los criterios necesarios, aunque es probable que la intervención directa encaje más fácilmente en esta categoría.

- 5.13** Entre los ejemplos de la restauración directa figuran la siembra de plantas de marismas salobres y de mangles. En ambos casos, una vez que haya disminuido el grueso de la contaminación, la recuperación natural tendrá lugar a través de la distribución de semillas y propágulos^{3>} procedentes de plantas intactas adyacentes, lo cual permitirá conservar la biodiversidad predominante y una distribución de base ecológica. Si se aplican los principios del análisis del beneficio ambiental neto, las ventajas de la siembra han de ponderarse en términos del ritmo previsto de recuperación natural y de los esfuerzos realizados, en la medida de lo posible, para conservar la diversidad de las especies existentes. Además, será necesario proteger contra las perturbaciones los lugares así sembrados mientras las plantas jóvenes se establecen.

ii) Reclamaciones cuya admisibilidad no está clara

- 5.14** Si bien el Convenio del Fondo de 1992 incluye una provisión para el pago de indemnización por daños al medio ambiente en relación con medidas de restauración, como se indicó anteriormente, hasta la fecha no se han presentado reclamaciones admisibles y por tanto no hay precedentes que sirvan de orientación. El examen que sigue a continuación no es capaz, por tanto, de ofrecer ningún grado de certeza en cuanto a la forma en que el Convenio se interpretaría en la práctica, pues está basado en un análisis de los ejemplos postulados contra los criterios establecidos en el apartado 4. Si se cumplen estos criterios, el Convenio ciertamente es lo suficientemente flexible para acoger propuestas innovadoras para la adopción de medidas de restauración siempre que estén bien fundamentadas científicamente y basadas en protocolos establecidos. Como resultará aparente, el factor más difícil que se deberá analizar es si las medidas se podrían considerar proporcionadas y no demasiado desligadas de los daños. Todo dependerá de las circunstancias particulares del siniestro de que se trate.

^{3>} Los mangles son un ejemplo del tipo de arbustos que se propagan dejando caer propágulos en el agua, que a continuación son arrastrados por la corriente y se establecen en otro lugar, en que arraigan y se convierten en un nuevo arbusto. Si bien se asemeja a una vaina de semilla alargada, el propágulo no atraviesa por una etapa inactiva como una semilla, pues se desarrolla hasta convertirse en una planta antes de dejar el arbusto padre.



SOLAR 1

El 11 de agosto de 2006 el buque tanque *Solar 1*, que transportaba unas 2 000 toneladas de fueloil intermedio, se hundió en aguas de 630 m de profundidad a unas 10 millas marinas de la isla de Guimará (República de Filipinas). Después de los trabajos de extracción de los hidrocarburos que quedaban en el buque hundido, en marzo de 2007, se descubrió que prácticamente toda la carga se había derramado cuando ocurrió el siniestro. En noviembre de 2006 se presentó al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992 una propuesta relativa a un programa de verificación ambiental posterior al siniestro y a la rehabilitación de los recursos naturales costeros. La propuesta se centraba en la restauración de los manglares afectados por los hidrocarburos.

Los estudios realizados para el Club P&I y el Fondo de 1992 determinaron que en algunas zonas pequeñas y aisladas del hábitat de los manglares habían muerto algunos arbustos, mientras que otros daban muestras de encontrarse en mal estado debido a la acumulación de hidrocarburos en zonas de aguas estancadas que se habían llenado de diversos tipos de escombros que habían impedido la dispersión mareal. El Club P&I y el Fondo de 1992 apoyaron una propuesta para despejar de escombros contaminados y no contaminados los canales naturales de las mareas que bañaban ocho manglares

con el fin de promover un mayor cambio de marea y de dispersión mareal y de contribuir de esta manera a la remoción y degradación de los hidrocarburos adheridos a los sistemas radiculares de los manglares y depositados en los sedimentos circundantes. Esto se consideraría una medida de restauración indirecta, ya que la intervención no se efectuó directamente en los manglares sino que tuvo por objeto proporcionar un entorno mejorado con el fin de acelerar la recuperación de los manglares restantes sometidos a estrés ecológico como consecuencia de la contaminación por hidrocarburos.

Si bien el Gobierno de Filipinas no presentó una reclamación por estudios posteriores al siniestro, la Universidad de Filipinas realizó más estudios tres años después del derrame. Se observó que en los lugares en que habían muerto arbustos y se extrajo la madera para aprovecharla como leña, se había formado un claro en el bosque y la recuperación había sido insuficiente. No obstante, se observó que la recuperación había sido más rápida en los lugares en que no se recogieron los manglares muertos y los arbustos caídos redujeron el movimiento del agua, lo cual contribuyó a evitar que los propágulos fueran arrastrados por las corrientes y aumentó el establecimiento de arbustos jóvenes y su consiguiente repoblación.

iii) Medidas indirectas

5.15 Las medidas de restauración indirectas son las que introducen una mejora en las condiciones ambientales circundantes y contribuyen de esta manera a la recuperación natural de los recursos dañados. Entre los ejemplos figuran medidas tales como el control de depredadores y de perturbaciones. Muchas especies de tortugas están protegidas por ley y son vulnerables a daños por contaminación mientras anidan en playas arenosas, pero su recuperación resulta difícil por la depredación de los huevos y de las crías, por ejemplo por personas y zorros. La construcción de vallas provisionales para proteger los lugares en que anidan o la matanza selectiva de zorros pueden considerarse una forma de intervención para restaurar sus poblaciones. Sin embargo, es menos probable que algunas medidas a veces propuestas, que entrañan la recolección de huevos con fines preventivos, la cría artificial y

la incorporación de las crías en su medio natural, cumplan los criterios específicos establecidos en el apartado 4 para que las medidas de restauración sean elegibles para el pago de indemnización. En particular, es improbable que los costes sean proporcionales a las ventajas derivadas puesto que es dudoso que el número de animales protegidos de esta forma tenga un efecto positivo en la restauración de las poblaciones afectadas.

5.16 El estudio de caso que se describe a continuación, la erradicación de ratas de la isla Langara, en British Columbia, se realizó con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de estimular la recuperación de las poblaciones de aves afectadas por los hidrocarburos del derrame del buque *Nestucca*. Si bien no se trata de un caso de los FIDAC, el ejemplo ciertamente ilustra muy bien la aplicación del concepto de la restauración indirecta.

NESTUCCA

En diciembre de 1988 la gabarra *Nestucca* colisionó con su remolque a la altura de Grays Harbor, estado de Washington (Estados Unidos), derramando unas 800 toneladas de fueloil pesado. Durante tres semanas los hidrocarburos fueron arrastrados unos 175 km en dirección norte hasta llegar al litoral occidental de la isla de Vancouver, British Columbia, en que se extendieron a lo largo de 500 km de costa. Se hicieron estudios de las aves que quedaron impregnadas de hidrocarburos en las playas y se dio cuenta de 12 500 cadáveres, aunque se estimó que el total de aves muertas como resultado del derrame fue considerablemente más elevado. Teniendo en cuenta las dimensiones del derrame, el número de aves marinas muertas fue particularmente elevado, debido en parte a la naturaleza persistente de los hidrocarburos, aunque un factor más importante fue la elevadísima densidad de aves marinas presentes en la zona. Otro factor fue la distribución sumamente "apiñada" de las aves marinas frente a la isla de Vancouver debido a los procesos oceánicos físicos que determinan la distribución de las presas. Aparentemente, los hidrocarburos derramados por el *Nestucca* pasaron por estas densas bandadas produciendo cifras de mortalidad extremadamente altas. Las especies de aves marinas que sufrieron los mayores índices de mortalidad, un 42 % y un 32 %, fueron, respectivamente, el arao común (*Uria aalge*) y el mérgulo sombrío (*Ptychoramphus aleuticus*), junto con un pequeño porcentaje del mérgulo antiguo (*Synthliboramphus antiquus*).

En 1995 se emprendió un proyecto de restauración con el fin de acelerar la recuperación de algunas de las poblaciones de aves marinas afectadas por el siniestro mediante la erradicación de un depredador, ratas, de una de las islas al norte de la isla de Vancouver, la isla de Langara, del archipiélago Haida Gwaii (antes

denominadas islas Queen Charlotte). Si bien las ratas podrían considerarse un 'recurso natural', y por tal razón cabría afirmar que la erradicación incumplió el criterio según el cual no se debería causar perjuicio a otros recursos, sí cumplió los principios del análisis del beneficio ambiental neto puesto que las ratas eran una especie introducida, no nativa, causante de la destrucción de poblaciones de aves marinas nativas. En la isla medra la mitad de la población mundial del mérgulo antiguo y una quinta parte de la población mundial del mérgulo sombrío reproductor. Durante un periodo de 30 a 40 años desde su introducción en la isla de Langara, presumiblemente procedentes de embarcaciones de pesca o gabarras de transporte de troncos, las ratas habían exterminado cinco de las seis especies de aves marinas que anidan en madrigueras, mientras que la población de la sexta especie, el mérgulo antiguo, se desplomó desde 200 000 hasta unas 20 000 parejas reproductoras. Sin embargo, entre 1999 y 2004, después de la exitosa erradicación de las ratas, surgieron fuertes indicaciones de que la población reproductora de estas aves se estaba recuperando.

Si bien fue Canadá, ahora un Estado Miembro del Fondo de 1992, quien sufrió los peores efectos del siniestro, cuando este sucedió el Convenio del Fondo de 1992 todavía no había entrado en vigor para este país. Sin embargo, el siniestro sirve para ilustrar las circunstancias en que la aplicación de medidas de restauración indirectas a una cierta distancia de la zona dañada podría ser aceptable. En este ejemplo, las medidas de restauración se dirigieron a las mismas especies que habían sufrido daños como resultado del derrame, proporcionando así el vínculo fuerte entre el proyecto de restauración y los daños, por lo cual cualquier reclamación de esa naturaleza podría haberse considerado aceptable con arreglo al Convenio del Fondo de 1992.

- 5.17** Las medidas de restauración indirectas se aplicarán con mayor probabilidad en circunstancias en que las medidas directas no sean viables y en que las medidas indirectas probablemente concreten la recuperación del medio ambiente y de los servicios que suministra más rápidamente que la recuperación natural. Por ejemplo, cuando las poblaciones ya estén sometidas a un estrés muy fuerte y la exposición a los efectos perjudiciales adicionales de un derrame de hidrocarburos probablemente desemboque en una situación en que la recuperación del componente dañado del medio ambiente sea imposible o avance con una lentitud inaceptable.
- 5.18** Uno de los criterios que se deben cumplir en relación con las medidas de restauración es el relativo al coste, que no deberá ser desproporcionado y que se decidirá con arreglo a los argumentos y hechos presentados para justificar el proyecto en cuestión. Por ejemplo, la labor de erradicación de los depredadores del archipiélago de Haida Gwaii todavía continúa, y si en el futuro se diera un siniestro similar habría que decidir si la aportación de una contribución a este programa regional podría constituir una medida de restauración apropiada, y, de ser así, la cuantía de tal contribución.
- 5.19** El Fondo de 1992 somete a debate las decisiones acerca de si las medidas adoptadas son proporcionales, teniendo en cuenta para ello las circunstancias del siniestro, los hechos aportados para respaldar una reclamación y el peso del argumento. Regularmente se ha pedido al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 que adopte decisiones acerca de la admisibilidad de reclamaciones en relación con una serie de siniestros, por ejemplo, acerca del nivel de los costes de la extracción de hidrocarburos de naufragios hundidos que sean proporcionales a los riesgos que se plantearían si se dejaban en el buque hundido.

El *PRESTIGE* y el *SOLAR 1* – Estudio de caso de la determinación de la proporcionalidad de los costes

El estudio de caso que se describe a continuación tiene por objeto ilustrar la forma en que el FIDAC ha adoptado decisiones sobre la proporcionalidad. Si bien en este ejemplo la cuestión sobre la que había que decidirse en ambos siniestros era la proporcionalidad de los costes de medidas preventivas, para determinar si los costes de estas medidas son o no proporcionales se adoptaría un enfoque similar.

Después del hundimiento del buque tanque *Prestige* en el océano Atlántico en 2002, se extrajeron unas 13 000 toneladas de la carga de fueloil pesado que quedaba en el buque de aguas de una profundidad de 3 650 m, a unas 170 millas marinas de la costa de España. A pesar de esta extraordinaria proeza técnica, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 decidió que, si bien se debían cubrir los gastos de parte del trabajo preparatorio, la reclamación por el coste de la operación de extracción en sí de los hidrocarburos no guardaba proporción con los riesgos de dejarlos donde se encontraban, por lo cual la reclamación era inadmisibles. A diferencia del siniestro del *Prestige*, las circunstancias del hundimiento del *Solar 1*, frente a la costa de Filipinas en 2006 (véase el ejemplo citado a continuación del párrafo 5.15), permitieron al Comité llegar a una conclusión opuesta.

En ambos casos, para llegar a una decisión acerca de si los costes eran o no proporcionales, era necesario establecer si había una relación de equivalencia entre el riesgo de contaminación planteado por los buques hundidos y los costes de la extracción de los hidrocarburos. En la evaluación del riesgo de contaminación tenía que considerarse primero la probabilidad de que los hidrocarburos escaparan, y, segundo, las consecuencias de tal escape. Y en la evaluación del riesgo de escape de los hidrocarburos las cuestiones fundamentales eran la cantidad de hidrocarburos que quedaban en el buque y la velocidad a la cual los hidrocarburos probablemente escaparían del naufragio.

Si bien en el caso del *Prestige* fue posible obtener un cálculo razonablemente fiable de la cantidad de hidrocarburos que quedaban en las dos secciones del naufragio, en el del *Solar 1* no se disponía de esa información, aunque sí se sabía que una cantidad considerable de hidrocarburos se perdió cuando el buque se hundió. Aunque a veces se manifiesta la preocupación de que una rotura catastrófica de la estructura del buque permitiría la descarga simultánea de toda la carga de hidrocarburos, en realidad esto es muy poco probable

porque los hidrocarburos están distribuidos en una serie de tanques y para tal pérdida sería necesaria la rotura espontánea y simultánea de todos los tanques. Sin embargo, en aguas poco profundas esta posibilidad podría materializarse como resultado de una fuerte tormenta o un tsunami. En el caso de un naufragio en aguas más profundas, cabe la posibilidad de que uno o más tanques sufran daños como resultado del paso de equipo de pesca pesado, del arrastre del ancla de un buque de grandes dimensiones o como consecuencia del aplastamiento del naufragio debido al movimiento del fondo del mar generado por una actividad sísmica.

En el caso del *Prestige* se observó que la zona en que yacía era sísmicamente estable, mientras que el lugar en que se hundió el *Solar 1* estaba a solo 25 millas marinas de una importante línea de falla que se había mostrado sísmicamente activa en el pasado. Sin embargo, la hipótesis más probable para ambos buques es que a largo plazo, probablemente más de 50 años, la corrosión del casco de acero resultará en la formación de orificios muy pequeños y de fisuras que permitan el escape de los hidrocarburos. La velocidad de la descarga dependería de las dimensiones de tales aberturas y de las características de los hidrocarburos, lo cual a su vez dependería de la temperatura. Los hidrocarburos que transportaba el *Prestige* eran más viscosos, con un punto de fluidez muy por encima de la temperatura reinante a la profundidad en que se encuentra el naufragio, mientras que la carga del *Solar 1* era menos viscosa y tenía un punto de fluidez inferior a la temperatura ambiente. En otras palabras, la carga del *Solar 1* era más fluida, por lo cual la velocidad de descarga sería superior a lo previsto.

La segunda parte de la evaluación de los riesgos se refiere a las consecuencias de cualquier descarga determinada por las características de los hidrocarburos y de los recursos que encuentren en su camino. Los hidrocarburos del *Prestige* eran más persistentes, y se calculó que a una distancia de más de 100 millas marinas de la costa su descarga lenta final podría dar como resultado la formación de conglomeraciones de alquitrán a medida que se exponían a los elementos atmosféricos, distribuyéndose en una superficie enorme del océano Atlántico oriental. Dependiendo de las corrientes oceánicas estacionales, las conglomeraciones de alquitrán podrían llegar a zonas de cultivo de mariscos en Galicia (Rías Bajas) o las playas turísticas de las islas atlánticas de Madeira, las Canarias y las Azores. Sin embargo, se consideró que la única situación hipotética capaz de ocasionar daños por contaminación que generaran costes de la misma magnitud que los costes de extracción de los hidrocarburos

(aproximadamente €100 millones) tendría que ser resultado de una descarga masiva repentina de más de 1 000 toneladas. Como se indicó anteriormente, una rotura estructural catastrófica de esa magnitud del *Prestige* es muy improbable.

Cuando el Comité Ejecutivo llegó a la decisión de que la extracción de los hidrocarburos del naufragio del *Solar 1* era admisible en principio, se pensó que había un riesgo considerable de interrupción de las actividades pesqueras frente a la isla de Guimarás y de la recolección de mariscos a lo largo del arrecife costero sur de la isla. Había también un riesgo de daños a manglares vulnerables como resultado de una impregnación de hidrocarburos múltiple y constante. De acuerdo con la información disponible por entonces, el coste de las operaciones de extracción de los hidrocarburos iba a ser de entre US\$8 y 12 millones, dependiendo de la cantidad de hidrocarburos que se encontrara a bordo. El nivel estimado de pérdidas sufridas debido a la contaminación procedente del *Solar 1* era de entre US\$5 y 8 millones. El Comité convino en que, en este caso, los costes indicativos de la operación de extracción de los hidrocarburos no eran desproporcionados en relación con los riesgos de daños por contaminación resultantes de nuevas descargas de hidrocarburos. Al llegar a la decisión acerca de la proporcionalidad de los costes de extracción de hidrocarburos del *Solar 1*, el Comité Ejecutivo tuvo en cuenta la cercanía de los recursos económicos y ambientales vulnerables a la contaminación por hidrocarburos, la incertidumbre acerca de la cantidad de hidrocarburos que quedaban en el naufragio y las consecuencias desconocidas de una actividad sísmica frecuente, en comparación con los costes moderados previstos de la extracción de hidrocarburos de una profundidad menor a la que se encontraba el *Prestige*.



5.20 Hay otras medidas que también se podrían considerar para mejorar las condiciones ambientales en una zona afectada y acelerar de esa manera la recuperación del medio ambiente dañado. Entre ellas pueden figurar la incorporación del medio ambiente dañado en una zona protegida de reciente creación, la ejecución más eficaz de leyes aplicables a la pesca y al medio ambiente dentro de la zona afectada, la eliminación de otros elementos de presión que actúen sobre el recurso dañado, como fuentes de contaminación, e incluso medidas proyectadas para reducir el riesgo de siniestros de contaminación futuros a través de un balizamiento más efectivo o la eliminación de peligros para la navegación. Sin embargo, cuanto mayor sea la distancia entre el lugar de aplicación de las medidas propuestas y el medio ambiente dañado, tanto más difícil sería determinar su proporcionalidad y su efecto beneficioso para la recuperación.

5.21 Por lo que se refiere a las medidas de restauración indirectas, la cuestión de la proporcionalidad es de importancia primordial dado que podría ser difícil hacer una comparación física directa. Si bien es cierto que, tratándose de la replantación de una zona de vegetación de marisma dañada es relativamente sencillo evaluar la zona del daño y calcular el coste de la replantación, la cuantificación de las medidas de restauración indirectas adecuadas es intrínsecamente más difícil. Sin embargo, si se tomaran medidas para mejorar las condiciones ambientales generales de la zona afectada y de esta manera contribuir a su recuperación, por ejemplo, si el entorno afectado se fuera a incluir en una zona protegida, ¿sería esta una medida de restauración razonable admisible? Los costes de una medida de este género podrían incluir los gastos de levantamiento, cartografía y clasificación de las características particulares de la zona que se va a proteger, así como los costes administrativos de la elaboración de las normas para el establecimiento de la zona protegida. Si decidiéramos poner a prueba el ejemplo anterior cotejándolo con los criterios establecidos en el apartado 4, podríamos obtener los siguientes resultados:

a) ¿Las medidas están bien fundamentadas científicamente y proyectadas para contribuir a la recuperación del componente dañado del

medio ambiente y ofrecen una posibilidad realista de acelerar considerablemente el proceso natural de recuperación?

Es probable que las restricciones impuestas a actividades desarrolladas en una zona protegida (por ejemplo, la limitación del acceso para reducir al mínimo las perturbaciones) mejoren las condiciones ambientales en general y conduzcan a una recuperación superior.

b) ¿Las medidas tienen por objeto evitar daños mayores como resultado del siniestro y, en la medida de lo posible, no dan como resultado la degradación de otros hábitats o consecuencias adversas para otros recursos naturales o económicos? En otras palabras, ¿se han tenido debidamente en cuenta los principios del análisis del beneficio ambiental neto?

Si se reducen al mínimo las situaciones conflictivas entre las actividades humanas en la zona y el medio ambiente se habrán respetado los principios del análisis del beneficio ambiental neto.

c) ¿Las medidas aplicadas se limitan todavía a las cercanías en general de la zona dañada y se puede demostrar que en efecto contribuirán a la recuperación de los componentes dañados del medio ambiente?

La zona protegida estaría en las mismas cercanías en general y, como se indicó en el párrafo a), es probable que las restricciones impuestas contribuyan a la recuperación mediante la mejora a su vez de las condiciones ambientales dentro de la zona afectada.

d) ¿Se mantiene la relación esencial entre las medidas adoptadas y el componente dañado del medio ambiente?

La zona protegida guardaría relación con los mismos hábitats.

e) ¿Las medidas son técnicamente viables?

Las medidas propuestas son técnicamente viables.

f) ¿Los costes de las medidas son proporcionales a la magnitud y duración del daño y a los beneficios que probablemente se obtengan?

Por lo que se refiere a la prueba clave de la proporcionalidad, se trata de un tema que los órganos rectores del Fondo de 1992 someterían a debate teniendo en cuenta todas las circunstancias que rodeen al siniestro y la información presentada para respaldar la reclamación, incluidos los costes en sí.

iv) Restauración de lugares a una cierta distancia de la zona del daño

5.22 Las reclamaciones por medidas adoptadas en un lugar a una cierta distancia de la zona dañada, pero, así y todo, en sus cercanías en general, por ejemplo, cuando la restauración del daño en el lugar afectado no es posible, están contempladas en el Manual de reclamaciones, aunque es probable que requieran una cuidadosa consideración para asegurarse de que todo proyecto de restauración de ese tipo que se emprenda cumpla los criterios establecidos en el apartado 4. La sustitución de un lugar dañado mediante la "creación" de un recurso equivalente en otro lugar quizá no satisfaga tales criterios, en particular la aplicación de los principios del análisis del beneficio ambiental neto, si otros hábitats o recursos han sufrido efectos adversos. La idea de aplicar medidas en un lugar apartado del lugar dañado pero manteniendo al mismo tiempo una relación esencial con el medio ambiente dañado tiene por objeto cubrir medidas para restaurar los mismos hábitats o recursos en vez de sustituirlos o de proveer un reemplazo o alternativa equivalente.

5.23 A manera de ejemplo, un proyecto de restauración emprendido después de un siniestro en que un hábitat de marisma fue destruido tras producirse un derrame de hidrocarburos (quizá debido a la aplicación de técnicas de limpieza desproporcionadas) podría incluir la restauración de una zona de litoral degradado, por ejemplo un lugar de eliminación de fangos de dragado. Para cumplir los criterios sobre la restauración razonable, la zona que se va a restaurar tendría que encontrarse en las mismas cercanías en general y ofrecer el potencial para sostener un hábitat similar al hábitat dañado. Es posible que sea necesario nivelar y excavar los fangos para obtener el perfil del terreno y el cambio de marea adecuados y habría que planear cuidadosamente la siembra para estimular el establecimiento natural de plantas que reflejen la diversidad de la vegetación de la marisma original. Cabría esperar que los animales que hayan muerto o hayan sido desplazados del hábitat de marisma original

sean sustituidos con animales de zonas adyacentes no afectadas. Podría considerarse el uso de un programa de verificación utilizando como referencia criterios de éxito específicos tales como los niveles de la cubierta vegetal y la diversidad de la vegetación con el fin de demostrar que el proceso de recuperación está bien establecido.

v) Reclamaciones inadmisibles

5.24 No se paga indemnización por el simple hecho de que una costa ha sido contaminada por hidrocarburos. Por ejemplo, la pérdida de un lugar de esparcimiento, que implique, pongamos por caso, la imposibilidad de disfrutar de una playa de uso recreativo hasta que se haya limpiado, puede convertirse en un inconveniente, pero si no se traduce en una pérdida económica entonces no hay indemnización que pagar. También a título de ejemplo, las reclamaciones del sector del turismo por pérdida de ingresos como resultado de la contaminación de una playa por lo general serían admisibles en principio, pero no lo sería una reclamación presentada en nombre del público en general que no puede disfrutar de la playa^{4*}. De igual modo, una cantidad arbitraria de dinero adjudicada a una comunidad o región porque ha sufrido un derrame de hidrocarburos no supera las pruebas clave del apartado 4. El dinero no acelerará la recuperación y no habrá un reclamante que haya sufrido una pérdida económica.

5.25 Las reclamaciones basadas en una cuantificación abstracta calculada de acuerdo con modelos teóricos también son inadmisibles. Estas reclamaciones suelen calcularse en función del volumen de los hidrocarburos derramados y sin tener en cuenta si se han observado daños o no. Un ejemplo de tal enfoque es la aplicación del método de cálculo "Metodika" ilustrado por el caso del *Volgoneft 139* que se resume en el cuadro que sigue. En el modelado de los daños ambientales de otros enfoques se asignan valores abstractos a la contaminación por diferentes tipos de hidrocarburos y a los diferentes hábitats así contaminados, o al volumen de agua que se ha determinado que resultó afectado. Si bien a menudo se >

^{4*} En el sitio web de los FIDAC, www.fidac.org, se encuentran Orientaciones específicas separadas para presentar reclamaciones del sector de turismo.

sugiere que se trata de un método de cálculo rápido de la indemnización por daños al medio ambiente, tal cálculo no guarda relación con los costes que en efecto se generan, si es que los hay. De igual modo, los métodos utilizados para formular encuestas en que se pregunta a muestras representativas de los miembros de las comunidades afectadas y al público en general "a cuánto ascienden" tales daños, algunas veces denominados métodos de valoración contingente o de preferencia declarada⁶⁵, no encontrarían aplicación en el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Ninguno de estos métodos daría como resultado reclamaciones admisibles porque la indemnización así calculada no tendría efecto alguno en la recuperación de los entornos dañados.

- 5.26 En el documento anexo de estas Orientaciones se examinan posibles medidas de restauración que podrían considerarse en el caso de que se produjeran daños por contaminación en una serie de hábitats y de poblaciones, y además se suministra un comentario acerca de la probable admisibilidad de las medidas propuestas.



Reclamación "Metodika": VOLGONEFT 139

El 11 de noviembre de 2007 el buque tanque *Volgoneft 139*, registrado en Rusia, se partió en dos en el estrecho de Kerch, que une el mar de Azov con el mar Negro, entre la Federación de Rusia y Ucrania. El buque tanque transportaba 4 077 toneladas de fueloil pesado, de las cuales se derramaron 2 000 toneladas.

El Ministerio de Recursos Naturales y Ecología del Servicio Federal de la Federación de Rusia para la supervisión del uso de recursos naturales, Rosprirodnadzor, presentó una reclamación por daños al medio ambiente por la suma de RUB 6 048,6 millones basada en la cantidad de hidrocarburos derramados, multiplicada por un monto de rublos por tonelada ("Metodika"). El Fondo de 1992 informó a las autoridades rusas de que una reclamación basada en una cuantificación abstracta de los daños calculada con arreglo a un modelo teórico contravenía el artículo 1 6) del CRC de 1992 y por tanto no era admisible a efectos de indemnización.

En septiembre de 2010 el Tribunal de Arbitraje de la ciudad de San Petersburgo y la región de Leningrado dictó un fallo en el que rechazaba la reclamación "Metodika". En su dictamen, el Tribunal señaló que, con arreglo al artículo 1 6) del CRC de 1992, la indemnización por daños al medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios causada por dichos daños, se debería limitar a los gastos ocasionados por las medidas de restauración razonables.

⁶⁵ Se pregunta al encuestado, hipotéticamente, cuánto estaría dispuesto a pagar o aceptar para evitar algo indeseado, como la contaminación.

6. ¿Cuándo debe hacer una reclamación?

- 6.1 Debe tratar de presentar su reclamación lo antes posible. Si está pensando presentar una reclamación en una etapa posterior, deberá informar al asegurador del propietario del buque y/o el Fondo de 1992 de su intención.

Plazo para la presentación de reclamaciones

- 6.2 Es importante tener presente que hay un límite de tres años después de producirse los daños para presentar las reclamaciones al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992. Incluso si usted ha presentado una reclamación, pero no ha llegado a un acuerdo con el asegurador/el Fondo de 1992 en el término de tres años después de producirse los daños, usted debe proteger sus derechos en los tribunales. De lo contrario perderá su derecho a la indemnización y su reclamación caducará (véase el apartado 2.5 del Manual de reclamaciones). Si bien por lo general la fecha de los daños es la misma que la del siniestro, cabe pensar que los efectos podrán aparecer más tarde, aunque en cualquier caso será necesario interponer la acción judicial en un plazo de seis años contados a partir de la fecha del siniestro para proteger la reclamación. Al aproximarse el tercer aniversario de la fecha del siniestro el Fondo normalmente escribirá a los reclamantes y a quienes hayan indicado que tienen la intención de presentar una reclamación para advertirles de la necesidad de proteger su reclamación ante un tribunal.
- 6.3 Si bien normalmente no se paga indemnización por gastos que todavía no se han efectuado, en el caso de medidas de restauración es previsible que los plazos para efectuar estudios, implantar medidas de restauración y verificar su rendimiento podrían superar el límite de los tres años que cubren la presentación de una reclamación. Los Convenios disponen que los costes de las medidas que se van a poner en práctica en una alguna fecha futura son admisibles. Sin embargo, para que se puedan aceptar estos costes debe disponerse de pruebas convincentes que confirmen los niveles previstos de gastos y una justificación detallada de las medidas que se van a aplicar.

- 6.4 Los reclamantes de los gobiernos podrán optar por ser los últimos en la cola si es probable que el valor de las reclamaciones reconocidas exceda el dinero disponible en virtud de los Convenios y si hay algún riesgo de que sea necesario prorratear las reclamaciones. La finalidad de optar por ser el último en la cola es incrementar el nivel de pagos a los reclamantes no gubernamentales o evitar completamente el prorrateo. Una vez que se han liquidado todas las reclamaciones distintas de las presentadas por los gobiernos, a veces queda suficiente dinero para liquidar, al menos en parte, las reclamaciones de los gobiernos. Sin embargo, puede llevar varios años liquidar todas las reclamaciones que no sean las presentadas por los gobiernos, por lo que es importante que los reclamantes que se hayan colocado al final de la cola consideren la necesidad de proteger sus reclamaciones en un tribunal para evitar que caduquen. Incluso las reclamaciones que se han colocado al final de la cola se deberían presentar para examen tan pronto como fuera posible en vez de esperar a ver si queda suficiente dinero. Con el paso del tiempo, las personas que participaron en estudios o en medidas de restauración quizá ya no estén disponibles y es posible que a los gobiernos les resulte cada vez más difícil dar respuesta a las consultas formuladas por el Fondo de 1992.



7. ¿Cómo puede hacer 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) 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 de registros tomados sobre el terreno, 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

- 7.2.1** Cuantos más pormenores y pruebas pueda usted aportar al asegurador del propietario del buque/al Fondo de 1992 acerca de los estudios, las medidas de restauración y los costes cubiertos o por cubrir, tanto más rápidamente podrá evaluarse su reclamación de indemnización. En un principio deberá facilitar tanto como pueda de la siguiente información básica:
- El nombre y la dirección de la persona que presenta la reclamación y el nombre del representante o asesor, o, a la inversa, el nombre y dirección de la organización que usted representa.
 - El nombre del buque que intervino en el siniestro.
 - 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 por daños al medio ambiente (costes de estudios posteriores al siniestro/medidas de restauración).
 - La cuantía de la indemnización que usted reclama y cómo obtuvo esa cifra.

- 7.2.2** Aparte de esta información inicial, es esencial que las reclamaciones se presenten con documentación justificativa que muestre la relación entre los gastos y las medidas adoptadas. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque para revisar los costes reclamados necesitan entender qué se ha hecho y por qué, dónde y cuándo, quién, con qué recursos y cómo se calcularon los costes. Las facturas y recibos, pese a que proporcionan una confirmación útil de los gastos, no son suficientes de por sí y también se va a necesitar información adicional tal como las cualificaciones de los científicos que intervinieron y su remuneración. Si bien tales costes se pueden resumir óptimamente en hojas de cálculo, uno de los elementos más importantes de una reclamación por daños al medio ambiente es la aportación de pruebas científicas que respalden una declaración del deterioro del medio ambiente. Se deberán presentar informes que documenten claramente los resultados de los estudios posteriores al siniestro y justifiquen toda medida de restauración ejecutada o propuesta.

7.3 Información y documentos justificativos

- 7.3.1** Las siguientes listas ofrecen ejemplos de los tipos de información y documentos justificativos que deberán presentarse con las reclamaciones por los costes de estudios posteriores al siniestro y de medidas de restauración. Estas listas son ilustrativas, no son exhaustivas y de los elementos enumerados no todos serían apropiados ni necesarios en todas las circunstancias.
- Estudios posteriores al siniestro**
- 7.3.2** Delineación de la zona afectada con una descripción de la extensión, distribución y grado de contaminación en la zona:
- Mapas anotados, cartas náuticas, respaldadas con fotografías con referencias geográficas, por ejemplo, con las referencias del lugar en que se obtuvieron con ayuda del sistema mundial de determinación de la posición (GPS), fotografía aérea, imágenes obtenidas mediante observación a distancia y vídeos u otros medios de registro.
 - Si la costa está contaminada, informes de estudios de la contaminación por hidrocarburos; por ejemplo, informes del equipo SCAT (técnica de evaluación de limpieza de la costa).

- Plan y lógica del muestreo, con un detalle de la frecuencia del muestreo y las ubicaciones de las estaciones de muestreo.

- Mediciones de las concentraciones de hidrocarburos, incluidos los HAP, en el agua, la biota y los sedimentos, según proceda.

- 7.3.3** Pruebas de la relación de la contaminación con el buque que intervino en el siniestro:

- Datos que muestren una comparación entre una muestra de referencia y muestras de contaminación, por ejemplo, de un análisis de GCMS.
- Observaciones del seguimiento y el trazado del movimiento de los hidrocarburos.
- Datos sobre el viento y las corrientes mareales que documenten el movimiento de los hidrocarburos desde el buque hasta la zona afectada.

- 7.3.4** Detalles de los estudios realizados:

- Propósito y objetivos
- Cometido (hábitats, comunidades o especies investigadas).
- Extensión geográfica y duración.
- Descripción de métodos y técnicas aplicadas.
- En la medida en que estén disponibles, detalles de las condiciones de la zona anteriores al derrame.

- 7.3.5** Resultados de las investigaciones para la determinación de la magnitud, naturaleza y duración de cualquier deterioro ambiental:

- Informes que documenten los resultados de estudios de recursos afectados de manera visible.
- Fotografías, vídeos y otros medios de registro que muestren los presuntos efectos comparados con recursos similares que no hayan sido afectados.
- Informes de análisis de laboratorio con detalles de los métodos analíticos utilizados y de la competencia profesional pertinente del laboratorio.
- El asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 podrá solicitar la presentación de los cuadernos de notas tomadas sobre el terreno o de archivos electrónicos y otros datos de base utilizados para elaborar los informes mencionados.

7.36 Desglose detallado de los costes cubiertos:

- Número de personas contratadas, su función en el estudio, cualificaciones, estructura de los honorarios/tarifas y horas trabajadas.
- Transporte, alojamiento y otros gastos de personal.
- Coste de los materiales y equipo, con una explicación de la forma en que se emplearon en el estudio.
- Costes de los análisis de laboratorio.

Medidas de restauración

7.37 Justificación de las medidas de restauración aplicadas o que se aplicarán:

- Pruebas de un deterioro ambiental considerable.
- Rapidez calculada de recuperación natural de los recursos afectados y datos de respaldo de ese cálculo.
- Descripción de las medidas de restauración, cuantificación (zona o número), fecha y duración de la aplicación realizada o de la aplicación propuesta.
- Pruebas o una razón fundamental de que las medidas de restauración probablemente aporten, o han aportado, una recuperación más rápida que

la que habría ocurrido de manera natural sin medidas de intervención.

- Pruebas de que las medidas aplicadas o que se aplicarán son proporcionales al daño.
- Pruebas de que las medidas no han degradado ni degradarán otros recursos, económicos o ecológicos.
- Detalles (incluida la duración) de programas para verificar la eficacia de las medidas adoptadas.

7.38 Desglose detallado de los costes cubiertos o que se cubrirán:

- Número de personas contratadas, su función en el proyecto de restauración, cualificaciones, estructura de los honorarios/tarifas y horas trabajadas.
- Transporte, alojamiento y otros gastos de personal.
- Coste de los materiales y equipo, con una explicación de la forma en que se emplearon, o se emplearán, en el proyecto.
- En el caso de proyectos de realización futura, pruebas de la firme decisión de emprender el proyecto y de los costes que generará, idóneamente convenidos con arreglo a un contrato, incluidos los costes de la verificación de la eficacia de las medidas de restauración.

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

8.1 Las reclamaciones por daños al medio ambiente se evalúan basándose en tres cuestiones generales:

- ¿las medidas adoptadas fueron razonables de acuerdo con los criterios que figuran en el apartado 4?
- ¿los costes de las medidas fueron razonables y proporcionales a los beneficios derivados o que se esperaba que se derivarán?
- ¿el método de cálculo de los gastos reclamados es correcto y el cálculo se ha formulado debidamente?

8.2 El Fondo de 1992 evalúa cada reclamación individualmente, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del siniestro, el apoyo técnico y científico prestado a las medidas aplicadas y la aplicación de los principios del análisis del beneficio ambiental neto.

8.3 En el caso de reclamaciones por estudios posteriores al siniestro y por medidas de restauración, los reclamantes que sigan las orientaciones indicadas en este documento y en el Manual de reclamaciones mantendrán un contacto estrecho con los expertos designados conjuntamente por el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992 en el proyecto, planificación y desarrollo de los estudios posteriores al siniestro y de cualesquiera medidas de restauración resultantes. Las consultas sobre aspectos técnicos y sobre costes permitirían al Fondo seguir de cerca las actividades y pronunciarse sobre la admisibilidad a medida que el proyecto avanza. Sin embargo, es importante recalcar que la participación del Fondo y de sus expertos en estudios posteriores al siniestro no significa que las medidas de restauración propuestas o aplicadas serán necesariamente elegibles para el pago de indemnización. Y a la inversa, si los estudios indican que no se produjo un daño ambiental considerable y que las medidas de restauración no están justificadas, esto no significará de por sí la exclusión del pago de indemnización de los costes de los estudios.

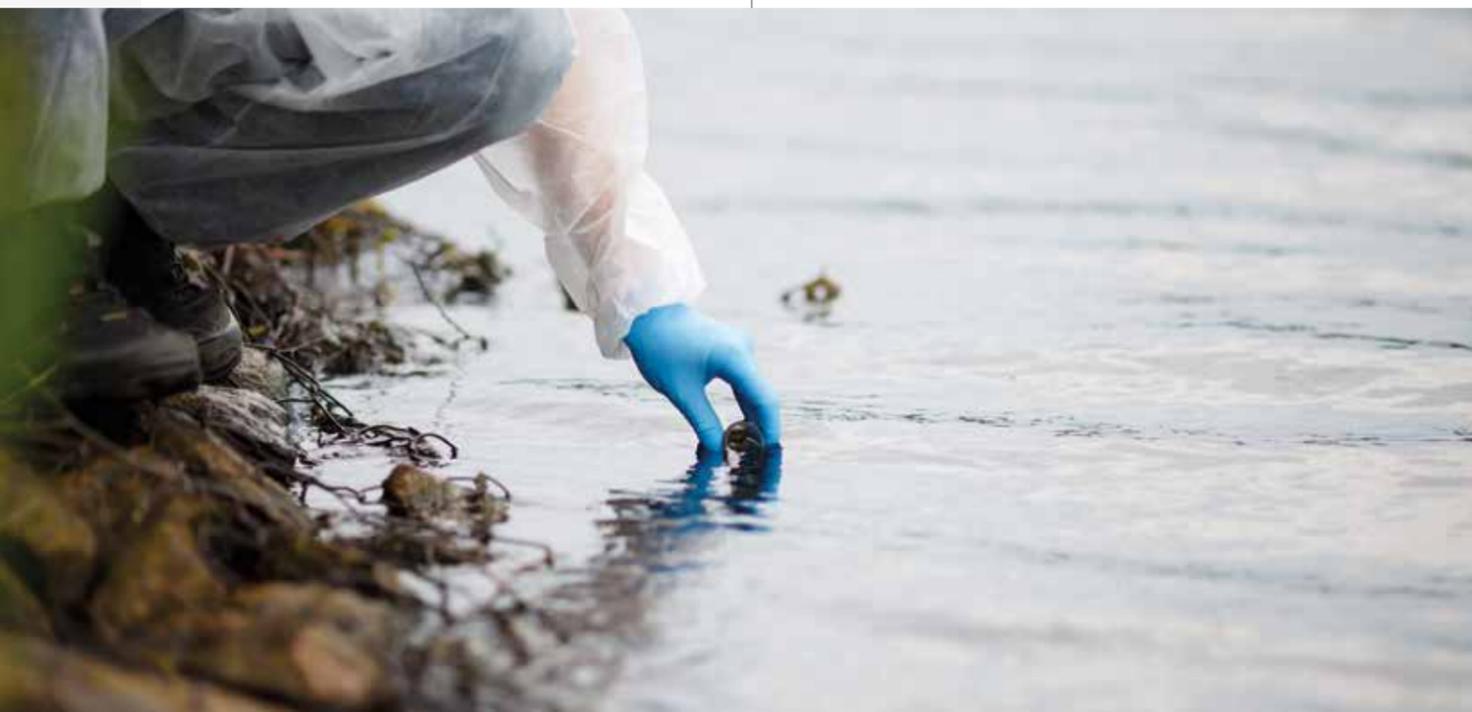
8.4 La forma de presentación de las reclamaciones a menudo responde específicamente a las circunstancias particulares del siniestro y a las medidas aplicadas para hacer frente a la situación planteada por el siniestro. Además, las administraciones tienen varias formas de calcular

y de registrar los costes, lo cual se traduce en diferentes métodos de formulación de las reclamaciones. Como resultado, después de una revisión inicial de los documentos de las reclamaciones, es normal que surjan nuevas consultas y que se pidan más explicaciones con el fin de permitir al Fondo de 1992 y sus expertos completar una evaluación pormenorizada. Por lo general se trata de un proceso repetitivo matizado por una serie de intercambios entre el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 y los reclamantes, hasta que resulte claro cómo se obtuvieron los costes reclamados y qué cubren. En la mayoría de los casos, con base en ese diálogo cabe llegar a un acuerdo amistoso sobre la cuantía de indemnización que se debe pagar.

8.5 Si se requiere más información, pero el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 consideran que en el ínterin usted corre el riesgo de sufrir dificultades financieras, puede procederse a una evaluación provisional sobre la base de la información disponible. En tal caso se le notificará que la evaluación podría ser revisada si se aportara más información que respaldara la reclamación. Todo pago provisional sería 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.

8.6 Después de que el asegurador del propietario del buque/el Fondo de 1992 haya evaluado su reclamación, se le informará de 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 calidad de reclamante, o a su representante si es que usted ha designado a alguien para que actúe en su nombre.

8.7 Generalmente se hace una oferta en calidad de liquidación "íntegra y definitiva". Esto significa que no se aceptarán más reclamaciones por costes cubiertos durante el periodo que abarca la reclamación en curso, y se le pedirá que firme un acuerdo a este efecto. Si bien usted podrá hacer más reclamaciones por pérdidas después de este primer periodo, si se hubiera llegado a un acuerdo sobre los costes de medidas de restauración que se tomarían en un futuro, entonces no podría presentar nuevas reclamaciones.



- 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 evaluarla, en especial si se ha presentado poca información para respaldarla.
- 8.9** Si usted 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/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, entonces 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 de 1992 le recomienda firmemente que entable una acción judicial en su contra. En esta etapa probablemente necesitará asesoramiento jurídico. 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.

- 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

Sitio web: www.fidac.org

- 9.3** Cuando presente su reclamación se le asignará un número. Es una referencia única que lo vincula a esa reclamación específica que deberá mencionar 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 el sitio web de los FIDAC en www.fidac.org.

Otras lecturas recomendadas

Manual OMI/PNUMA sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y su rehabilitación tras un derrame de hidrocarburos en el mar. OMI. 2009.



ANEXO

Habitat	Posibles medidas de restauración	Observaciones sobre admisibilidad con arreglo a los Convenios de 1992
Playas de arena	Reconfiguración de la playa y rellenado de la arena	<p>La nivelación de las playas para restituir la configuración original, con sus consiguientes costes, en particular después de operaciones de lavado por la acción de las olas, se considera una medida preventiva.</p> <p>El rellenado de la arena muy raramente se considera una opción razonable siempre que sea probable que los procesos naturales restituyan la arena extraída en las operaciones de limpieza. Podría considerarse con carácter excepcional la provisión de una playa de uso recreativo inmediatamente después de operaciones de limpieza efectuadas en la temporada turística alta, aunque normalmente esta se consideraría una medida preventiva para reducir a un mínimo pérdidas económicas en el sector del turismo.</p>
Dunas	Replantación de hierbas de las dunas	La replantación de plantas de las dunas dañadas, por ejemplo, por el tráfico dedicado a la limpieza de las playas, podrá ser aceptable junto con medidas para reducir las perturbaciones mediante la restricción al acceso a las dunas.
Costas rocosas	Recolonización o replantación para restaurar las poblaciones locales	Las comunidades de plantas y animales que viven en costas rocosas expuestas regularmente reciben la influencia de condiciones ambientales rigurosas y tienen una gran capacidad de rápida recuperación. Es improbable que las reclamaciones por medidas de restauración sean admisibles en vista de la rápida recuperación prevista de estos hábitats.
Manglares y marismas salobres	Programas de recolonización y siembra para restaurar y mejorar el hábitat	La siembra de plantas de semillero es una técnica de restauración bien establecida tanto para manglares como para marismas salobres con el fin de aumentar los niveles de propagación natural. Sin embargo, los proyectos de siembra se deberían pensar para que reflejen la diversidad de las especies que se dan localmente.
Comunidades de algas marinas	Restauración del hábitat mediante programas de replantación y siembra para restaurar y mejorar las comunidades locales	La replantación y la siembra de bancos de algas marinas han tenido un éxito limitado en proyectos de pequeña escala, pero son procesos costosos que quizá no cumplan el criterio de la proporcionalidad. Es más probable que las medidas para limitar las perturbaciones mientras los bancos de algas se recuperan de forma natural sean más aceptables.
Arrecifes coralinos	Reconstrucción y recolonización de los hábitats	Los arrecifes coralinos raramente corren el riesgo de sufrir daños por contaminación por hidrocarburos dado que generalmente están sumergidos. Sin embargo, los corales y los organismos afines de los arrecifes pueden ser particularmente vulnerables a los hidrocarburos dispersos. Las medidas para limitar las perturbaciones durante la recuperación podrán ser aceptables. Los daños físicos causados por las encalladuras están fuera del ámbito de los Convenios internacionales sobre responsabilidad e indemnización.

Poblaciones	Posibles medidas de restauración	Observaciones sobre admisibilidad con arreglo a los Convenios de 1992
Mamíferos marinos	<ul style="list-style-type: none"> Captura, limpieza, rehabilitación y puesta en libertad Cría en cautividad y puesta en libertad 	<ul style="list-style-type: none"> La rehabilitación y puesta en libertad de animales impregnados de hidrocarburos se consideran una medida preventiva y se analizan en las orientaciones sobre reclamaciones por limpieza. Es improbable que los programas de cría se consideren una medida de rehabilitación viable, aunque la restricción de la caza y de otras actividades humanas perjudiciales podría ser aceptable.
Reptiles marinos	<ul style="list-style-type: none"> Captura, limpieza, rehabilitación y puesta en libertad Recolección y reubicación de huevos de tortuga Control de depredadores 	<ul style="list-style-type: none"> La rehabilitación y puesta en libertad de animales impregnados de hidrocarburos se consideran una medida preventiva y se analizan en las orientaciones sobre reclamaciones por limpieza. La recolección, reubicación o incubación controlada de los huevos de tortuga y la puesta en libertad de las crías es un proceso costoso y quizá no supere la prueba de la proporcionalidad. Es más probable que el control de depredadores sea una técnica aceptable.
Aves	<ul style="list-style-type: none"> Captura, limpieza, rehabilitación y puesta en libertad Control de depredadores 	<ul style="list-style-type: none"> La rehabilitación y puesta en libertad de animales impregnados de hidrocarburos se consideran una medida preventiva y se analizan en las orientaciones sobre reclamaciones por limpieza. Es improbable que la cría en cautividad de aves de una población afectada sea factible o proporcional. Es más probable que el control de depredadores y la reducción a un mínimo de las perturbaciones de aves que anidan en la costa sean técnicas de restauración aceptables.
Peces y mariscos	<ul style="list-style-type: none"> Repoblación de pesquerías 	<ul style="list-style-type: none"> Las poblaciones de peces pelágicos silvestres raramente corren peligro de sufrir daños por hidrocarburos, pero los mariscos de zonas intermareales probablemente estén más expuestos a sus efectos. El cultivo de nuevo de poblaciones de mariscos es un método reconocido y viable para aumentar las poblaciones mermadas y en ciertas condiciones se podrá aceptar como una medida de restauración admisible, por ejemplo, en el caso de las pesquerías dedicadas a la pesca artesanal de subsistencia y en el de las comunidades indígenas.





**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**

Sitio web: **www.fidac.org**