



Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos



Orientaciones para los Estados Miembros

Investigación de las circunstancias que rodean a un siniestro
de contaminación por hidrocarburos que involucra a buques
no asegurados o inseguros



Índice

Introducción	4
Objetivo de estas orientaciones	4
Necesidad de que los Estados afectados sean proactivos	5
Necesidad de que los Estados afectados faciliten información a los FIDAC	6
Fuentes de información	6
Aplicación de la legislación nacional	6
Determinación del lugar donde se produjeron los daños	6
Establecimiento de si los daños debidos a contaminación por hidrocarburos fueron causados por hidrocarburos persistentes	7
Determinación de si los hidrocarburos proceden de un buque	7
Determinación de si existe un vínculo entre el buque y el petróleo contaminante	8
Determinación de la causa del siniestro y las posibles medidas de recurso	8
Determinación de si el buque sospechoso está asegurado de conformidad con el artículo VII del CRC de 1992	9
Casos en que el asegurador es miembro del International Group of P&I Associations	9
Otros aseguradores	10

1 Introducción

A pesar de la plétora de normas internacionales que regulan la seguridad del transporte marítimo internacional, los siniestros de derrame de hidrocarburos siguen implicando buques que no cumplen las condiciones de seguridad debido a factores como su avanzada edad, la falta de reparaciones, un mantenimiento deficiente y la inobservancia de las normas de seguridad. Con demasiada frecuencia, estos factores van de la mano de la falta de un seguro adecuado. A esto hay que añadir el creciente número de estos buques que, por una razón u otra, intentan evadir los controles de las autoridades apagando el transpondedor del sistema de identificación automática (SIA) o las transmisiones de identificación y seguimiento de largo alcance (LRIT) con el fin de realizar trasvases ilegales de hidrocarburos buque a buque, a menudo en circunstancias peligrosas que pueden dar lugar a derrames de hidrocarburos que exponen a los litorales a un mayor riesgo de daños por contaminación de hidrocarburos.

2 Objetivo de estas orientaciones

- 2.1 Estas orientaciones se han elaborado a raíz de las decisiones del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, actuando en nombre de la Asamblea del Fondo de 1992 y de la Asamblea del Fondo Complementario de abril de 2024, que encargaron al Director que comenzara a elaborar, en consulta con el Órgano de Auditoría, orientaciones para que los Estados Miembros investiguen las circunstancias que rodean a un siniestro de contaminación por hidrocarburos con el fin de identificar a los buques y las personas implicadas, incluidos, entre otros, los propietarios de los buques y sus aseguradores.
- 2.2 Estas orientaciones son especialmente pertinentes en situaciones en las que la información en torno a un siniestro de derrame de hidrocarburos no está clara, como la causa del derrame, el registro o el seguro del buque.

3 Necesidad de que los Estados afectados sean proactivos

- 3.1 Es esencial que los Estados afectados por un derrame de hidrocarburos (en lo sucesivo, el "Estado afectado") adopten medidas proactivas siempre que un siniestro de contaminación por hidrocarburos plantee una amenaza de daños por contaminación a sus litorales, pesquerías y otros intereses costeros, en lugar de limitarse a notificar el siniestro a los FIDAC y esperar su asistencia. La demora en actuar con prontitud por parte de los Estados afectados puede provocar la pérdida de información vital en relación con el buque responsable del siniestro y su asegurador, así como sobre las circunstancias que rodearon al siniestro. Esto, a su vez, puede crear dificultades para los FIDAC, no solo en la evaluación de cualesquier reclamaciones por daños debidos a la contaminación (lo cual genera retrasos en el pago de indemnización por los daños) sino que también puede obstaculizar a los FIDAC en cualesquier intentos subsiguientes de entablar acciones de recurso en virtud del Convenio del Fondo de 1992 para recuperar los costes de terceros potencialmente responsables. Los responsables últimos de estos costes, cuando no puedan recuperarse, serán inevitablemente todos los Estados Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 y, potencialmente, en el Protocolo relativo al Fondo Complementario.
- 3.2 Reconociendo el peligro para la vida y la integridad física, y también para el medio marino, que representan los buques que no cumplen las condiciones de seguridad y que no están asegurados y, en un intento de prevenir las operaciones ilegales en el sector marítimo, la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI exige a los Estados que sean proactivos en todo momento y que adopten medidas destinadas a evitar que se produzcan estas situaciones en primer lugar^{<1>}.
- 3.3 Entre los beneficios resultantes de las medidas proactivas sugeridas y defendidas por la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI, en particular las medidas que deben aplicar los Estados rectores de los puertos y los Estados ribereños, es la ayuda que estas medidas pueden proporcionar a los Estados para identificar los buques potencialmente sospechosos que se encuentren en sus aguas, incluso antes de que se produzca un derrame de hidrocarburos.
- 3.4 Sin embargo, incluso cuando las medidas defendidas por la Resolución A.1192(33) de la Asamblea de la OMI no ayuden directamente, en una situación dada, al Estado afectado a identificar el buque sospechoso y a vincularlo con un derrame concreto de hidrocarburos, cuanto más rigurosamente apliquen estas medidas los Estados de abanderamiento, rectores de los puertos y ribereños, menos derrames de hidrocarburos de este tipo se producirán, y los Estados ribereños correrán menos riesgos.

<1> Se insta a los Estados de abanderamiento a que garanticen que los buques inscritos en sus registros se adhieren a las medidas que prohíben o regulan los trasvases buque a buque, y que dichos buques cumplen los requisitos de prevención de la contaminación, y a que sopesen exigir a los buques inscritos en sus registros que actualicen su plan de operaciones buque a buque para incluir la notificación de cuándo y dónde participan en dichas medidas. Se insta a los Estados rectores de los puertos a velar por el cumplimiento de los convenios sobre seguridad y responsabilidad y a notificar a los Estados de abanderamiento cuando tengan conocimiento de la existencia de buques que adoptan intencionadamente medidas para evitar la detección. Se insta a los Estados ribereños a que supervisen las operaciones buque a buque en su mar territorial y ZEE y a adoptar las medidas adecuadas en los casos en que se detecte que los buques no cumplan la normativa sobre seguridad marítima o de prevención de la contaminación marítima.

4 Necesidad de que los Estados afectados faciliten información a los FIDAC

- 4.1 Cuanta más información se facilite a los FIDAC sobre las circunstancias que rodean el siniestro de contaminación, más fácil será para el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 y la Asamblea del Fondo Complementario decidir si los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario se aplican al siniestro y decidir si autorizar al Director a efectuar pagos de indemnización por reclamaciones derivadas del siniestro.
- 4.2 En la información sobre las circunstancias que rodean al siniestro de contaminación se debe indicar si el buque implicado es un "buque" según la definición del CRC de 1992. También se deben incluir detalles sobre el o los buques implicados, su historial, propiedad, clase y cobertura de seguro, así como el tipo de hidrocarburo en cuestión, todos ellos datos importantes.

5 Fuentes de información

- 5.1 Al buscar información sobre el siniestro, los Estados afectados no deben sentirse obligados a hablar solo con el capitán del buque sospechoso (aunque esta fuente es importante). Otras posibles fuentes de información incluyen los Estados de abanderamiento actuales o anteriores, los Estados en los que el buque haya operado anteriormente, el Estado Miembro afectado, las organizaciones de control del Estado rector del puerto, las sociedades u organizaciones de clasificación, las empresas u organizaciones de seguros (aseguradores P&I y de casco y maquinaria, y corresponsales P&I) y los fletadores.
- 5.2 Además, las empresas privadas especializadas en el seguimiento de buques o movimientos de hidrocarburos también pueden proporcionar información útil. También deben entrevistarse a tantas otras fuentes de información como sea posible, por ejemplo, investigadores privados, periodistas de investigación y reporteros que a menudo tienen sus propios contactos y fuentes de información, así como los propietarios y operadores de empresas locales y residentes que a menudo tienen conocimientos especializados de la zona en la que se produjo el derrame, las mareas y la costa circundante.

6 Aplicación de la legislación nacional

- 6.1 Cuando las circunstancias que rodean a un siniestro no están claras, o surgen dudas sobre el registro o el seguro del buque, se insta a los Estados afectados a utilizar todos los procedimientos legales nacionales disponibles para recuperar los costes de los daños causados por el derrame. Esto incluye recurrir a la legislación civil, como el derecho de responsabilidad civil, cuando se alegue que el derrame ha sido consecuencia de una negligencia^{<2>}. El siniestro del *Gulfstream* es un ejemplo de un caso en el que es pertinente adoptar medidas de este tipo.
- 6.2 Como se indica en el artículo 4.1 b) del Convenio del Fondo de 1992, se exige a los reclamantes que tomen todas las medidas razonables para interponer los recursos judiciales de que dispongan contra los propietarios de buques responsables de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Estas vías legales deben seguirse sin esperar a que los FIDAC investiguen el derrame. El resultado de tales acciones judiciales será útil para ayudar a los FIDAC a identificar a las personas responsables de los daños por contaminación, así como para evaluar el alcance de los daños por contaminación causados por el derrame de hidrocarburos.

7 Determinación del lugar donde se produjeron los daños

Uno de los primeros pasos que debe dar un Estado Miembro afectado por un siniestro de contaminación por hidrocarburos es determinar si los daños por contaminación se causaron en su territorio, incluido su mar territorial, o en su zona económica exclusiva (ZEE) o zona equivalente, como se establece en el artículo II a) del CRC de 1992, y en el artículo 3 a) del Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.

<2> Dichas acciones legales deben tener en cuenta las Resoluciones A.987(24) y A.1056(27) de la OMI sobre "Trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", así como el proyecto de directrices del Comité Jurídico de la OMI sobre "Trato justo de la gente de mar detenida como sospechosa de haber cometido delitos marítimos", adoptado en su 111.º período de sesiones y adjunto en el anexo 1 del documento LEG111/17/Add.1 (por actualizarse, en espera de la adopción final por la OIT y la OMI).

8 Establecimiento de si los daños debidos a contaminación por hidrocarburos fueron causados por hidrocarburos persistentes

- 8.1 De conformidad con el artículo I 5) del CRC de 1992, se entiende por hidrocarburos^{<3>}: "todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque".
- 8.2 Para reclamar indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 o del Protocolo relativo al Fondo Complementario, un reclamante debe demostrar que los hidrocarburos contaminantes cumplen los criterios mencionados, a saber, que se trata de hidrocarburos minerales persistentes^{<4>} que, debido a su composición química, suelen tardar en dispersarse naturalmente cuando se derraman en el medio ambiente y que, por tanto, es probable que se extiendan y requieran una respuesta de limpieza.
- 8.3 Para demostrar si los hidrocarburos son persistentes o no^{<5>}, las autoridades competentes del Estado afectado deben tomar medidas para que un perito independiente tome muestras y las analice en un laboratorio competente lo antes posible después del siniestro. Lo más probable es que los FIDAC también realicen sus propias pruebas independientes de conformidad con sus directrices internas.

9 Determinación de si los hidrocarburos proceden de un buque

Es requisito para toda reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos con cargo a los FIDAC que el derrame de hidrocarburos causante de los daños proceda de un buque^{<6>}. Con este propósito, el concepto de "buque" se define en el artículo I 1) del CRC de 1992, en el artículo 1.2 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo 1.6 del Protocolo relativo al Fondo Complementario de la siguiente manera:

"toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte".

<3> Esto es diferente del concepto de "hidrocarburos sujetos a contribución" definido en el artículo 1.3 del Convenio del Fondo de 1992 y en el artículo 1.7 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, que es pertinente para la evaluación de las contribuciones anuales, si las hubiere, que han de recaudarse de los Estados Contratantes (véanse los artículos 10 a 15 del Convenio del Fondo de 1992) en caso de derrame de hidrocarburos.

<4> Como crudo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante.

<5> En los Convenios no se definen los hidrocarburos persistentes ni los no persistentes. Sin embargo, según las directrices *Guía para los hidrocarburos persistentes y sujetos a contribución* elaboradas por los FIDAC, se considera que un hidrocarburo es no persistente si en el momento del embarque al menos el 50 % de las fracciones de hidrocarburos (por volumen) se destila a una temperatura de 340 °C (645 °F) y al menos el 95 % de las fracciones de hidrocarburos, por volumen, se destila a una temperatura de 370 °C (700 °F) en ensayos realizados por el método D 86/78 de la American Society for Testing and Materials (ASTM) o a una revisión posterior de dicho método (véase el documento IOPC/APR24/7/1).

<6> El artículo 4.2 b) del Convenio del Fondo de 1992 dispone que el Fondo no incurrirá en obligación de pagar indemnización si "el reclamante no puede demostrar que los daños resultaron de un suceso relacionado con uno o más buques".

10 Determinación de si existe un vínculo entre el buque y el petróleo contaminante

- 10.1 Para determinar si los hidrocarburos proceden de un buque concreto, será necesario confirmar que el buque sospechoso es un buque según la definición pertinente y establecer el vínculo entre el buque sospechoso y los hidrocarburos contaminantes.
- 10.2 Cuando se produce un derrame de hidrocarburos, se insta a los Estados Miembros a que, en el marco de la investigación del siniestro, tomen muestras para establecer, entre otras cosas, el vínculo necesario entre el buque sospechoso y el hidrocarburo contaminante.
- 10.3 Cuando el buque sospechoso se encuentra todavía en las proximidades del derrame (por ejemplo, cuando ha zozobrado y se ha hundido, o cuando ha chocado contra un arrecife sumergido y no puede moverse sin ayuda), el vínculo necesario entre el buque sospechoso y los hidrocarburos contaminantes podría determinarse más fácilmente, al menos de forma preliminar, mediante pruebas fotográficas u otras pruebas visuales. En otros casos, sin embargo, puede ser necesario emplear métodos más sofisticados, incluidas, por ejemplo, las imágenes por satélite^{<7>}. Sin querer especificar los detalles de cualquier investigación, hay que tener en cuenta que las técnicas de "huella dactilar" forense de hidrocarburos pueden llevarse a cabo con muestras del sitio del derrame.
- 10.4 En los casos en que el buque sospechoso haya abandonado las inmediaciones, los transpondedores del SIA de la OMI que llevan los buques, obligatorios en virtud de la Regla V/19 del Convenio SOLAS, adoptada en 2000, así como el sistema LRIT de la OMI, obligatorio en virtud de la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS, pueden ayudar a aportar pruebas sobre qué buques se encontraban en la zona del derrame en el momento estimado del siniestro. Si el buque sospechoso ha abandonado la zona, se insta a los Estados a cooperar unos con otros para identificar al buque sospechoso y sus movimientos, y a las autoridades del siguiente puerto de escala a recoger muestras de hidrocarburos.

11 Determinación de la causa del siniestro y las posibles medidas de recurso

- 11.1 Dependiendo de los resultados de la investigación sobre la causa del siniestro, puede ser necesario que los FIDAC interpongan un recurso contra las partes responsables. El Estado afectado debe llevar a cabo una investigación exhaustiva para identificar la causa del siniestro. Esto será importante para los FIDAC cuando preparen una posible acción de recurso contra las partes responsables. Por ejemplo, en un caso de abordaje, los FIDAC pueden recuperar los costes del buque responsable del abordaje^{<8>}.
- 11.2 Al investigar la causa del siniestro, se aconseja a los Estados afectados que tengan en cuenta el Código de investigación de siniestros de 2008^{<9>} adoptado por la Asamblea de la OMI, que recuerda^{<10>} a los Estados que "mediante unos informes oportunos y exactos en los que se determinen las circunstancias y causas de los siniestros^{<11>} y sucesos marítimos puede mejorarse la seguridad de la gente de mar y la de los pasajeros, así como la protección del medio marino". El objetivo principal del Código de investigación de siniestros de 2008 es proporcionar un enfoque común para que los Estados lo adopten al investigar accidentes y siniestros marítimos, con el fin de prevenir sucesos similares en el futuro, en lugar de repartir culpas o asignar responsabilidades. Sin embargo, las normas internacionales y las prácticas recomendadas en el Código también pueden ayudar en la investigación de la causa de un siniestro.

<7> Tales técnicas se utilizaron para el siniestro en Israel (2021) para confirmar que los "hidrocarburos" procedían de un "buque", tal como se definen en los artículos I 5) y I 1), respectivamente, del CRC de 1992.

<8> Como en el siniestro del *Hebei Spirit* (Corea del Sur, 2007), donde una gabarra grúa chocó con el buque tanque *Hebei Spirit*, que estaba fondeado y amarrado.

<9> Adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos: Resolución MSC. 255(84) adoptada el 16 de mayo de 2008, en lo sucesivo Código de investigación de siniestros.

<10> Código de Investigación de Siniestros, párrafo 3 del preámbulo.

<11> El párrafo 2.9.7 del Código de Investigación de Siniestros establece que un "siniestro marítimo" incluye "daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques".

12 Determinación de si el buque sospechoso está asegurado de conformidad con el artículo VII del CRC de 1992

- 12.1 Con respecto a un buque matriculado en un Estado Parte en el CRC de 1992, el Estado Parte está obligado a expedir un certificado que acredite que el seguro u otra garantía financiera ha sido expedido o refrendado por la autoridad competente. Con respecto a un buque que no esté matriculado en un Estado Parte, el certificado podrá ser expedido por la autoridad competente de cualquier Estado Parte^{<12>}.
- 12.2 El certificado^{<13>}, que es obligatorio llevar a bordo del buque^{<14>}, debe revestir la forma del modelo de certificado de seguro u otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos que figura como anexo al CRC de 1992.
- 12.3 Esta información debería ayudar al Estado afectado a obtener de forma proactiva los pormenores del seguro contra la contaminación que lleva el buque sospechoso y a facilitar estos datos a los FIDAC lo antes posible después de que ocurra el siniestro. A este respecto, debe tenerse en cuenta que los FIDAC solo incurrirán en responsabilidad por el pago de indemnización a las personas que sufran daños por contaminación "si, de conformidad con lo establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, esa persona no ha podido obtener una indemnización plena y adecuada de los daños"^{<15>}. Uno de los requisitos para ello, y un factor fundamental para que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización siga funcionando con éxito, es que el propietario del buque esté obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria, por la suma limitada fijada de conformidad con el artículo V 1) del CRC de 1992^{<16>}.
- 12.4 Este certificado debe ser solicitado por el Estado afectado con carácter de urgencia tras un derrame de hidrocarburos en sus aguas. En caso necesario, el Estado puede recurrir a su legislación nacional para obtener el certificado.

13 Casos en que el asegurador es miembro del International Group of P&I Associations

- 13.1 Cuando, como en la mayoría de los casos, el asegurador es miembro del International Group of P&I Associations (International Group), la circular de la OMI LEG.1/Circ.16 de 20 de junio de 2024^{<17>} confirma que la "tarjeta azul" emitida por el miembro del International Group y publicada en el sitio web del club P&I debe ser prueba suficiente de la validez del certificado.
- 13.2 El memorando de entendimiento celebrado entre el International Group y los FIDAC establece un marco para su colaboración y esboza las condiciones en las que han cooperado estrechamente a lo largo de los años en la tramitación de siniestros.
- 13.3 Además, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) 2006 (enmendado en 2017) se aplican a los buques tanque inscritos en clubes P&I miembros del International Group y reasegurados a través de los dispositivos de puesta en común del International Group. Estos acuerdos también se inscriben en el marco de cooperación establecido por el International Group y los FIDAC. Se crearon para indemnizar al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario, respectivamente, por la indemnización pagada por encima del límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del CRC de 1992, hasta ciertas cuantías.

<12> Artículo VII 2) del CRC de 1992.

<13> De conformidad con el artículo VII 2) del CRC de 1992, el certificado deberá contener los siguientes datos: a) nombre del buque y puerto de matrícula; b) nombre y sede comercial del propietario; c) tipo de garantía; d) nombre y sede comercial del asegurador o de la otra persona que provea la garantía y, cuando proceda, el lugar en que se haya establecido el seguro o la garantía; y e) periodo de validez del certificado, que no será mayor que el periodo de validez del seguro o de la garantía.

<14> De conformidad con el artículo VII 4) del CRC de 1992, las autoridades que llevan el registro de matrícula del buque deben conservar copias del certificado o, si el buque no está matriculado en un Estado Parte, esta obligación corresponderá a las autoridades del Estado que expide o certifica el certificado.

<15> Artículo 4.1 del Convenio del Fondo de 1992.

<16> Artículo VII 1) del CRC de 1992.

<17> Las Directrices que figuran en el anexo de la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI establecen las directrices para los Estados Parte en el CRC de 1992 para la aceptación de certificados de seguro y las compañías de seguros, los proveedores de seguridad financiera y los clubes de protección e indemnización (clubes P&I). Las presentes directrices revocan las que figuran en el anexo de la circular n.º 3464 de 2 de julio de 2014.

14 Otros aseguradores

- 14.1 Cuando se reciban "tarjetas azules" u otra documentación similar de compañías de seguros, proveedores de seguridad financiera y clubes P&I que no pertenezcan al International Group, de conformidad con la circular LEG.1/Circ.16 de la OMI, los Estados afectados deben tomar medidas activas para verificar la situación financiera y la solvencia de las empresas de seguros y los proveedores de seguridad financiera a fin de garantizar la disponibilidad de una indemnización rápida y adecuada para las víctimas de un siniestro de contaminación. Esto debe hacerse con carácter de urgencia tras un siniestro de contaminación por hidrocarburos.
- 14.2 Algunos buques tanque más pequeños implicados en un siniestro pueden estar asegurados contra la responsabilidad por contaminación por aseguradoras comerciales, que pueden tener un conocimiento muy limitado o nulo del régimen internacional de responsabilidad e indemnización establecido por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992. En tales casos, los Estados afectados deberían facilitar lo antes posible a la Secretaría de los FIDAC toda la información que puedan obtener sobre la identidad del asegurador y los datos de la póliza de seguro, en particular, información sobre el alcance de la cobertura de daños por contaminación. Esta información permitirá, a su vez, a la Secretaría de los FIDAC ponerse en contacto con el asegurador para explicarle cómo funciona el régimen internacional de responsabilidad e indemnización.
- 14.3 También se puede firmar un memorando de entendimiento o un acuerdo entre los FIDAC y el asegurador cuando los siniestros afectan a aseguradores que no forman parte del International Group, para establecer las condiciones en las que cooperarán en la tramitación del siniestro. Los Estados Miembros tal vez deseen consultar la redacción del modelo de memorando de entendimiento entre el Estado Miembro, el asegurador del propietario del buque y el Fondo de 1992 que figura en el anexo IV de la publicación *Guía para los Estados Miembros - Medidas para facilitar el proceso de tramitación de reclamaciones*, que está disponible en el sitio web de los FIDAC. Además, los FIDAC y la Asociación de Aseguradores Comerciales P&I (ACPII) han firmado un memorando de entendimiento que confirma que las dos partes se comprometen a cooperar en caso de siniestro en el que se vea involucrado un petrolero asegurado por la ACPPII.

Agradecimientos

Fotografías

Páginas 1, 2 y 12
Shutterstock



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

4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Reino Unido

Correo electrónico: info@iopcfunds.org

Sitio web: www.fidac.org

Copyright © IOPC Funds 2025