



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 4 del orden del día	IOPC/MAY14/4/1	
Original: INGLÉS	4 de abril de 2014	
Asamblea del Fondo de 1992	92AES18	•
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	92EC61	
Consejo Administrativo del Fondo de 1971	71AC32	
7º Grupo de trabajo del Fondo de 1992	92WG7/3	

INFORMACIÓN PARA LOS RECLAMANTES

ORIENTACIONES PARA PRESENTAR RECLAMACIONES POR LIMPIEZA Y MEDIDAS PREVENTIVAS

Nota de la Secretaría

Resumen:	<p>En la sesión de octubre de 2013 del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, el Director confirmó que, atendiendo a la petición de un Estado Miembro formulada en una sesión anterior, se trabajaba en la elaboración de un conjunto de orientaciones para ayudar a los Estados en la presentación de reclamaciones relativas a limpieza y medidas preventivas. El objetivo de la Secretaría era asegurarse de que estas orientaciones fuesen compatibles con el Manual de reclamaciones general y que estuviesen dirigidas específicamente a los gobiernos así como a los operadores de limpieza.</p> <p>El proyecto de Orientaciones se incluye en el Anexo al presente documento para su consideración por la Asamblea del Fondo de 1992.</p>
Medida que se ha de adoptar:	<p><u>Asamblea del Fondo de 1992</u></p> <p>Decidir si se publica las Orientaciones para la presentación de reclamaciones por limpieza y medidas preventivas</p>

1 Antecedentes

- 1.1 El nuevo Paquete de información sobre reclamaciones está disponible desde marzo de 2014. Este paquete, que la Secretaría elaboró para proporcionar la información más útil y amplia posible a los reclamantes cuando se produzca un derrame, incluye actualmente el Manual de reclamaciones, las Orientaciones para presentar reclamaciones en los sectores de la pesca, la maricultura y la elaboración de pescado, las Orientaciones para presentar reclamaciones en el sector del turismo y el Ejemplo de formulario de reclamación. Se tomó nota, en las sesiones de octubre de 2013, de que cualesquiera otras orientaciones que la Asamblea del Fondo de 1992 adoptara en el futuro para la presentación de reclamaciones en sectores específicos se añadirían a este paquete tan pronto como estuvieran disponibles (véase el documento [IOPC/OCT13/4/5](#), párrafo 1.3).
- 1.2 En la sesión de octubre de 2013 del Consejo Administrativo del Fondo de 1992, el Director confirmó que, atendiendo a la petición de un Estado Miembro formulada en una sesión anterior (véase el documento [IOPC/OCT12/11/1](#), párrafo 4.5.7), se trabajaba en la elaboración de un conjunto de orientaciones para ayudar a los Estados en la presentación de reclamaciones relativas a limpieza y medidas preventivas. Estas Orientaciones, dirigidas en especial a los gobiernos y a los operadores privados, describen los criterios de admisibilidad para las reclamaciones por costes de limpieza y medidas preventivas y ofrecen una relación pormenorizada del tipo de información y el nivel de detalle necesario que ha de suministrarse cuando un gobierno u operador privado prepara una reclamación. También incluyen un ejemplo del procedimiento para presentar una reclamación.

- 1.3 El proyecto de Orientaciones para presentar reclamaciones relativas a limpieza y medidas preventivas se adjunta como anexo al presente documento para la consideración de la Asamblea del Fondo de 1992. De aprobar la Asamblea el proyecto de texto, la Secretaría publicará el documento como parte del Paquete de información sobre reclamaciones.

2 Medidas que se han de adoptar

Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a:

- a) tomar nota de la información que se facilita en el presente documento y
- b) decidir si publica las Orientaciones para presentar reclamaciones por limpieza y medidas preventivas.

* * *

ANEXO

[Proyecto]

Orientaciones para presentar reclamaciones relativas a limpieza y medidas preventivas

Prefacio

El Manual de reclamaciones publicado por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Fondo de 1992) es una guía práctica general para la presentación de reclamaciones por pérdidas debidas a la contaminación por hidrocarburos causada por buques tanque. La presente publicación se ha redactado específicamente para ayudar a los reclamantes que han soportado costes por limpieza o medidas preventivas a comprender mejor si tienen derecho a presentar reclamaciones de indemnización y, en tal caso, el procedimiento y los plazos para presentar las reclamaciones de indemnización. Los reclamantes de otros sectores deberán consultar el Manual de reclamaciones o buscar otras orientaciones específicas del sector de que se trate en la sección de publicaciones del sitio web de los FIDAC.

En estas Orientaciones se indica lo que se debe hacer tras un derrame de hidrocarburos para formular las reclamaciones para el reembolso de los costes de limpieza y el tipo de información que se necesita para presentar una reclamación de indemnización.

Sírvase tomar nota de que la observancia de las presentes Orientaciones no es garantía alguna de que todas las reclamaciones serán aceptadas ni implicará que todos los negocios de la zona del derrame habrán sido afectados. La presente publicación no se ocupa de cuestiones jurídicas en detalle y no debe considerarse una interpretación autorizada de los convenios internacionales pertinentes.

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

¿Qué hace el Fondo de 1992?

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

¿Cómo se recauda el dinero para pagar la indemnización?

- 1.4 El propietario de un buque tanque suele estar asegurado con lo que se conoce como una asociación de protección e indemnización, o un P&I Club. Los P&I Clubs aseguran a la mayoría de los buques tanque que se dedican al comercio internacional. Un número menor de buques tanque, que con frecuencia se dedican exclusivamente a los mercados nacionales, se aseguran a través de aseguradores comerciales. Mediante este seguro el propietario del buque tanque está cubierto generalmente contra daños ocasionados por contaminación de hidrocarburos hasta una cierta suma de dinero. Es esta suma de dinero la que se utiliza inicialmente para pagar indemnización después de que se produce el derrame.
- 1.5 Cuando la cuantía disponible del seguro del propietario del buque tanque no es suficiente para cubrir el coste total de los daños ocasionados por el siniestro de contaminación, el Fondo de 1992 paga una indemnización. El Fondo de 1992 es financiado en su mayor parte por compañías petroleras de los Estados Miembros en función de la cantidad de hidrocarburos transportados por mar que reciben. Todas las compañías que reciben más de 150 000 toneladas de hidrocarburos por vía marítima en un año cualquiera deben contribuir al Fondo de 1992.

¿En qué momento interviene el Fondo de 1992?

- 1.6 Que el buque tanque sea o no la causa del siniestro, en virtud de las disposiciones "sin culpa" del CRC de 1992, el propietario del buque tanque del cual procedieron los hidrocarburos derramados es responsable del pago de los daños ocasionados, generalmente a través de su asegurador o P&I Club. Sin embargo, el CRC de 1992 también le permite al propietario del buque tanque limitar la cuantía máxima que debe pagar (en función del tamaño del buque). Una vez pagada esta cuantía, el Fondo de 1992 es responsable de cualquier pago adicional. Con frecuencia el seguro del propietario es suficiente para cubrir todos los costes y no es necesaria la aportación del Fondo de 1992. Sin

embargo, cuando se produce un derrame muy importante, puede suceder que ni siquiera el dinero disponible del Fondo de 1992 para pagar indemnización por ese derrame particular sea suficiente para cubrir todas las reclamaciones de indemnización válidas. Aunque esto suceda solo una vez, a cada reclamante con derecho a indemnización se le pagará una proporción de su reclamación evaluada, a la espera de que se asigne todo el dinero disponible del Fondo de 1992. No obstante, si el daño ocurre en un Estado que es Miembro del Fondo Complementario, habría dinero adicional disponible del Fondo Complementario.

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

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

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

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

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

- 1.11 En la práctica, el término "medidas preventivas" designa todas las medidas razonables tomadas con objeto de prevenir o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en un Estado Miembro. El término se aplica generalmente a las medidas tomadas ante un derrame y a las operaciones de limpieza, pero puede incluir las operaciones de salvamento emprendidas con el propósito concreto de evitar o reducir las pérdidas de hidrocarburos procedentes de buques tanque averiados. Los costes de reparación de los daños causados por las operaciones de limpieza también pueden ser objeto de indemnización, por ejemplo, las carreteras u otros puntos de acceso dañados por el tráfico ocasionado en las operaciones de limpieza. Los gastos por medidas preventivas pueden ser

recuperables, incluso si no ocurre ningún derrame de hidrocarburos, siempre que haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.

- 1.12 El Fondo de 1992 reconoce que las operaciones de salvamento y limpieza eficaces son importantes para la reducción del impacto de un derrame y, por ende, del número y el valor de las pérdidas sufridas por las víctimas de contaminación por hidrocarburos. En varios países, especialmente en aquellos que son parte en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Cooperación), se han establecido planes de emergencia contra los derrames en una serie de circunstancias; desde pequeños derrames contenidos en un puerto hasta un siniestro importante que afecte a una región entera. Un siniestro importante exigiría normalmente la implantación de un plan nacional de emergencia contra derrames de hidrocarburos con la participación de las autoridades nacionales, así que uno de los principales reclamantes que buscará recuperar los costes de las medidas preventivas probablemente sea el propio Estado Miembro.

2 ¿QUIÉN PUEDE PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN?

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

condiciones preferentes. Sin embargo, solo las reclamaciones por los costes de medidas consideradas razonables pueden aceptarse, y en particular, las medidas que no tienen beneficio material para la respuesta y son adoptadas meramente con fines de relaciones públicas no serían objeto de indemnización.

- 2.6 De igual manera, el propietario de la carga puede tener acceso a equipos de lucha contra derrames de hidrocarburos y ponerlos a disposición para participar en los esfuerzos. Estos costes pueden reclamarse al asegurador del propietario del buque y al Fondo de 1992, pero insistimos, no habría indemnización disponible para los gastos realizados con fines meramente de relaciones públicas.
- 2.7 En los casos en que los organismos independientes o compañías ofrezcan asistencia a los esfuerzos de lucha contra los derrames, es esencial que estas operaciones se lleven a cabo en colaboración con las autoridades encargadas. Es muy importante coordinar las operaciones, ya que la indemnización tal vez no está disponible para operaciones duplicadas.
- 2.8 Para que una reclamación sea admisible, la persona que la presenta (el reclamante) debe poder demostrar que ella misma, o la organización que representa, ha sufrido una pérdida económica. En el caso de medidas preventivas, quiere decir haber sufragado los costes directamente relacionados con la prevención o eliminación de la contaminación causada por el derrame.
- 2.9 Si bien las pérdidas sufridas por reclamantes que trabajan en una diversidad de sectores que incluyen la pesca, maricultura, turismo y otras industrias costeras son indemnizables, esta publicación trata únicamente de las reclamaciones de indemnización relativas al reembolso de los costes de las operaciones de limpieza y otras medidas preventivas.

3 ¿QUÉ DEBERÍA HACER SI SE PRODUCE CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS?

- 3.1 En 1980, poco después de que se estableció el Fondo de 1971, el personal y los expertos del Fondo conducían la vigilancia aérea tras el siniestro del *Tanio* en el que se derramaron 19 000 toneladas de fueloil pesado. Al sobrevolar la costa noroeste de Francia, todo lo que podía verse eran kilómetros y kilómetros de litorales contaminados y bahías, de una anchura de entre dos y tres kilómetros, llenas de hidrocarburos. La pregunta que tenían en mente era: “¿Cómo podríamos hacer frente a ese problema?”
- 3.2 La respuesta, en ese entonces y ahora, es que, aunque una contaminación por hidrocarburos suele dar una terrible impresión, los litorales pueden limpiarse. La experiencia de los FIDAC de varios derrames importantes durante sus 35 años de existencia ha demostrado ciertamente que este es el caso. De hecho, en el caso particular del siniestro del *Tanio*, la mayor parte de hidrocarburos se había eliminado en el verano de ese mismo año.
- 3.3 El Fondo de 1992 cuenta con medios de eficacia demostrada para la indemnización de las pérdidas, aunque debido a la necesidad de evaluar cuidadosamente todas las reclamaciones, puede transcurrir algún tiempo hasta que el reclamante reciba la indemnización. No obstante, en la mayoría de casos, las reclamaciones para el reembolso de los costes de limpieza se resuelven de manera amistosa, sin necesidad de iniciar procedimientos judiciales.
- 3.4 En cuanto ocurra un siniestro, se recomienda ponerse en contacto con el Fondo de 1992 con un resumen de la situación de modo que el Fondo pueda decidir si debe enviar a sus expertos al sitio para que ofrezcan su asistencia. El Fondo y a sus expertos pueden ofrecer asesoramiento no solo sobre las técnicas de limpieza apropiadas sino también sobre la mejor forma de reducir al mínimo las pérdidas resultantes del derrame y sobre la manera de presentar las reclamaciones.
- 3.5 Si no se informa al Fondo de 1992 sino hasta un tiempo después del siniestro, será más difícil evaluar cabalmente las circunstancias que ha habido que afrontar y en las cuales se han asumido los costes reclamados. Los pormenores de la manera de ponerse en contacto con el Fondo de 1992 se explican al final de esta publicación.

- 3.6 Un elemento esencial para que una reclamación se acepte es la calidad de la información de apoyo presentada. Ello implica mantener registros exactos y completos desde el inicio del siniestro, en cada etapa de lucha contra el derrame, desde la notificación y movilización hasta el cese de las operaciones. Un informe descriptivo que explique las medidas adoptadas, apoyado por fotografías, vídeos y mapas ilustrativos, ayudará al Fondo de 1992 y a sus expertos a entender las circunstancias en que se adoptaron las medidas preventivas y los motivos que justificaron las decisiones para seguir una actuación determinada. Si bien en la mayor parte de siniestros que afectan al Fondo de 1992, el asegurador del propietario del buque y el Fondo contratarían expertos para hacer un seguimiento y asesorar las actividades de limpieza, tal vez no sea posible que estos expertos sigan cada operación, especialmente si la contaminación se ha extendido. En la sección 7 de este documento, se ofrecen más orientaciones sobre la documentación necesaria para apoyar una reclamación por costes de limpieza.
- 3.7 Se recomienda levantar actas de las reuniones en que se tomen decisiones sobre las operaciones de lucha contra los derrames y mantener un registro de eventos. Con frecuencia, en la organización de lucha contra derrames, se crea un puesto para asegurarse concretamente de que se lleven tales registros, y los gastos razonables del personal que ocupa estos puestos suele ser indemnizable.
- 3.8 También es útil registrar los gastos a medida que se efectúan, en lo posible en tiempo real. Esto permite identificar y evaluar rápidamente las áreas de mayores gastos y decidir si el nivel de gastos sigue siendo justificado. Una ventaja de este tipo de enfoque es poner de manifiesto los costes permanentes de equipos que ya no son necesarios y que deben limpiarse y retirarse del contrato a medida que avanzan las operaciones de lucha contra el derrame.

4 ¿QUÉ RECLAMACIONES SON ADMISIBLES?

- 4.1 Las reclamaciones por los costes de las medidas para prevenir o reducir al mínimo los daños por contaminación deben satisfacer la prueba del carácter razonable. ¿Fueron las medidas adoptadas, adecuadas a la situación? ¿Pueden justificarse los costes de estas medidas? Para determinar si las medidas son razonables, se utiliza una técnica de evaluación de las circunstancias prevalecientes y de los datos disponibles en el momento en que se decidió la adopción de las medidas. En la mayoría de los casos, la prueba se aplica a alguna medida física tomada con la intención de reducir efectivamente el riesgo de los daños por contaminación.
- 4.2 Las decisiones respecto a las operaciones de lucha contra derrames, en particular en el mar, se toman con frecuencia con carácter urgente para hacer frente a la situación imprevista de un derrame de hidrocarburos. El Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque lo tendrán en cuenta a la hora de considerar las decisiones tomadas por las autoridades en tales circunstancias junto con la información que estas tenían a su disposición en el momento en que tomaron esas decisiones. No obstante, como el siniestro procede y la situación se controla cada vez mejor, se espera que las medidas y los costes respectivos sean examinados lo antes posible para asegurarse de que satisfacen la prueba del carácter razonable, por ejemplo, podría aprovecharse la oportunidad para renegociar los precios aceptados en el calor del momento.
- 4.3 No se aceptan reclamaciones por los costes de las medidas de lucha contra un derrame cuando pudo haberse previsto que las medidas adoptadas serían ineficaces, por ejemplo, si se emplearon dispersantes sobre hidrocarburos sólidos o semisólidos, o se desplegaron barreras flotantes sin tener en cuenta que son ineficaces en aguas rápidas. Por otra parte, el hecho de que las medidas hayan demostrado ser ineficaces no es razón en sí para rechazar una reclamación, siempre que, en el momento en que se decidió adoptar esa medida en particular, podría haberse considerado técnicamente razonable.

Ejemplo

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

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

- 4.4 Los costes asumidos y la relación entre esos costes y los beneficios derivados o previstos deberían ser proporcionales. Por ejemplo, aparte de la remoción del grueso de los hidrocarburos, rara vez se justifica un nivel elevado de limpieza de costas rocosas expuestas inaccesibles para el público, ya que probablemente sea más eficaz la limpieza natural por acción de las olas. Por otra parte, una limpieza a fondo puede ser necesaria en el caso de una playa de uso público, en particular inmediatamente antes de las vacaciones o durante esa temporada.
- 4.5 Aunque se entiende que las organizaciones de lucha contra derrames a menudo se vean obligadas, por la presión política y las preocupaciones del público y los medios de comunicación, a adoptar medidas que no son razonables desde un punto de vista técnico, es poco probable que tales acciones den derecho a indemnización. Por ejemplo, es poco probable que se considere razonable incrementar la plantilla del personal que participa en la limpieza del litoral hasta el punto en que la administración deje de ser eficiente o proseguir las operaciones cuando ya no pueden justificarse por motivos técnicos.

Ejemplo

Tras un grave siniestro, varias naves de diferentes países, especializadas en la recuperación de hidrocarburos en caso de derrames, trabajaron juntas para recoger los hidrocarburos en el mar. Las operaciones se continuaron durante varias semanas pero después de un tiempo, la naturaleza de los hidrocarburos cambió y quedaron muy fragmentados, así que el uso de estas naves especializadas ya no resultaba eficaz para recuperar cantidades importantes de hidrocarburos. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque comunicaron esta opinión tanto al Fondo de 1992 como al asegurador del propietario del buque y a las autoridades en cuyas aguas estaban operando las naves. No obstante, las operaciones continuaron; pero, al evaluar la reclamación subsiguiente para recuperar los costes de estas operaciones, el Fondo de 1992 fijó una serie de fechas límite que reflejaban el límite del periodo durante el cual se consideraba que las actividades de cada nave eran razonablemente eficaces, y después del cual, no se aceptaban los costes.

- 4.6 El ejemplo arriba mencionado pretende ayudar a ilustrar la interpretación de las medidas "razonables" dada por el Fondo de 1992. Naturalmente, las autoridades de un Estado Miembro tienen derecho a conducir las medidas que consideren apropiadas y poner fin a esas operaciones cuando lo crean conveniente; sin embargo, siempre es recomendable revisar con regularidad si tales acciones siguen siendo razonables y, en consecuencia, si las futuras reclamaciones para el reembolso de los costes

asociados tienen probabilidades de ser consideradas admisibles.

- 4.7 Una “mala prensa” puede influir negativamente en la confianza, motivación y cohesión de una organización de lucha contra los derrames en un momento crítico cuando está más sometido al estrés. Aunque se reconozca la importancia de mantener buenas relaciones con los medios de comunicación, los costes de los arreglos necesarios para tratar con estos medios no se consideran medidas preventivas y los costes de cobertura de prensa de las operaciones de limpieza no darán derecho a indemnización.

Costes adicionales y fijos

- 4.8 Las operaciones de limpieza corren a cargo, a menudo, de autoridades públicas u organismos paraestatales que utilizan personal empleado permanentemente o naves y vehículos que son de su propiedad. Se indemniza por los costes adicionales razonables asumidos por dichos organismos, es decir, gastos que surgen exclusivamente como consecuencia del siniestro y que no hubieran existido si el siniestro y las operaciones relacionadas no hubieran tenido lugar.
- 4.9 Asimismo, se indemniza por una proporción razonable de los llamados costes fijos soportados por las autoridades públicas y los organismos paraestatales, es decir, los costes que las autoridades u organismos en cuestión hubieran asumido aun cuando no hubiese ocurrido el siniestro, tal como los sueldos normales del personal empleado permanentemente. No obstante, para dar derecho a indemnización, tales costes deben corresponder estrictamente al periodo de limpieza en cuestión y no incluirán gastos generales que solo tengan una relación remota con el siniestro.

Resumen de los requisitos de reclamación

- 4.10 En todos los casos, las reclamaciones deben satisfacer los criterios de admisibilidad expuestos en detalle en la sección 1.5 del Manual de reclamaciones:
- Se pagarán reclamaciones solamente por los costes resultantes de la contaminación causada por hidrocarburos persistentes procedentes de un buque tanque.
 - Debe haber una relación estrecha entre la contaminación y los costes reclamados.
 - Todas las reclamaciones deben estar relacionadas con medidas razonables y justificadas.
 - Los reclamantes deben demostrar la cuantía de los gastos que han efectuado y facilitar la información que los justifique.
 - El gasto debe haberse desembolsado efectivamente. No se examinarán las reclamaciones por gastos anticipados.

5 ¿QUÉ COSTES ESTÁN CUBIERTOS?

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

razonable diario.

Inspecciones por aire, por mar, por embarcaciones y a pie

- 5.4 Se aceptan los costes de las operaciones razonables de vigilancia aérea para determinar la magnitud de la contaminación en el mar y el litoral y para identificar los recursos vulnerables a los hidrocarburos. Uno de los factores que se ha de considerar es si el tipo de aeronave es adecuado para la función. Por ejemplo, las aeronaves de alas fijas de vigilancia marítima no son muy adecuadas para la vigilancia del litoral donde la maniobrabilidad de los helicópteros es más apropiada. Aunque en general es menos eficaz que la vigilancia aérea, la vigilancia por embarcaciones puede ser más apropiada para algunas situaciones, y la indemnización también está disponible para tales costes. No obstante, con excepción de las aeronaves equipadas para detectar hidrocarburos por la noche, las inspecciones por embarcación o aeronave durante las horas de oscuridad normalmente no serán considerados razonables. Si los hidrocarburos alcanzan el litoral, se requiere una inspección más detallada del litoral para determinar la cantidad de hidrocarburos que han llegado a la costa en cada zona afectada y decidir los mejores métodos de limpieza. Una vez iniciadas las operaciones de limpieza, se necesita efectuar inspecciones con regularidad para supervisar los progresos y seguir el movimiento de los hidrocarburos y los cambios en su comportamiento de manera que puedan adaptarse los métodos o que cesen las operaciones en respuesta a las condiciones cambiantes.
- 5.5 Bien que las inspecciones se lleven a cabo por aeronave, embarcación o a pie, deben obedecer a un propósito claramente definido en términos de las medidas preventivas que pretenden apoyar. El carácter razonable de una inspección particular se determinará probablemente en función de si la información provista podría integrarse adecuadamente en la operación de lucha contra el derrame. Cuando varias organizaciones intervengan en la lucha contra un siniestro, las inspecciones deberían coordinarse adecuadamente para evitar la duplicación de esfuerzos.

Aeronaves

- 5.6 Para obtener los costes razonables para una aeronave, se pueden seguir dos enfoques (i) obtener el precio de alquiler a partir de los costes reales de explotación de la aeronave o (ii) por comparación con los precios de las aeronaves aptas para la misma función disponibles comercialmente. A condición de que se disponga de la información necesaria, la metodología para calcular los costes reales de explotación de la aeronave se basa en el coste de compra amortizado durante la vida útil esperada de la aeronave, a lo que se añaden los costes anuales, tales como la hipoteca, seguros, inspecciones, mantenimiento y costes de dotación, y el resultado se divide entre el número de días en que la aeronave está disponible en un año. Esta metodología se denomina a veces "principios básicos". Ocasionalmente, se utilizan aeronaves que tienen una función principal de defensa porque están equipadas para una gran autonomía de vuelo y para la vigilancia aérea sobre el mar, están a disposición de los gobiernos y bajo su control. Sin embargo, en comparación con las aeronaves comerciales, los costes de utilizar tales aeronaves probablemente incluyan costes fijos significativos, debido a los equipos más sofisticados y a la tripulación más numerosa asociados a las operaciones de rutina de vigilancia y defensa marítimas, y estos factores necesitarían tenerse en cuenta en la obtención de un precio razonable.
- 5.7 Las aeronaves comerciales suelen cobrar por horas de vuelo y a veces imponen un número mínimo de horas de vuelo al día. También puede cobrarse una tarifa de posicionamiento al volar la aeronave de su base normal de operaciones a la zona del derrame. Estas tarifas, así como los derechos de aterrizaje y los gastos de tripulación son normalmente admisibles. En derrames importantes en los que intervienen varias aeronaves, se acepta que puede ser necesario también establecer protocolos y contar con personal para controlar el tráfico aéreo.

Naves

- 5.8 Tal como se describe en el párrafo 5.6 en relación con las aeronaves, los costes razonables para naves pueden obtenerse a partir de i) los costes reales de explotación de la nave (véase el ejemplo abajo) o ii) por comparación con los precios para naves disponibles comercialmente aptas para la misma

función. Si se dispone de los datos, también se prestará consideración a los elementos de los costes fijos que completan el precio diario. En el caso de naves que cumplan una función sustancialmente diferente a la de intervención ante un derrame de hidrocarburos, tal como la función de defensa, obviamente hay costes fijos que no pueden incluirse en el cálculo del precio de la lucha contra los derrames.

- 5.9 Se acepta un precio de reserva calculado como una proporción del precio operativo para reflejar, por una parte, el combustible ahorrado, cuando el precio diario incluye el combustible y aceites lubricantes, y el desgaste reducido, y por otra parte, el mantenimiento de la nave en estado disponible. Se considera que las naves están "en reserva" si se encuentran en estado disponible pero no intervienen en las operaciones, por ejemplo, cuando se hallan en el puerto durante mal tiempo o mientras son limpiadas al final de una operación. En la evaluación de los costes de las naves, también se presta consideración a la idoneidad de la nave para la función particular que tuvo que cumplir en la lucha contra el derrame.
- 5.10 Si, al evaluar el uso de las naves, los precios reclamados parecen particularmente elevados, a veces se hace una comparación entre los precios reclamados y los precios que pueden obtenerse aplicando la fórmula desarrollada para naves que se dedican a operaciones de salvamento con arreglo a la cláusula SCOPIC ^{<1>}. Los precios de las naves obtenidos a partir de esta fórmula son elevados a fin de alentar a los salvadores a responder, en particular en situaciones en las que el siniestro representa una amenaza para el medio ambiente, pero la probabilidad de éxito de la operación de salvamento es incierta. Además, las naves que se dedican a las operaciones de salvamento están expuestas en general a riesgos mayores que los que entraña la lucha contra la contaminación y, en consecuencia, una comparación con los precios SCOPIC ofrece el umbral de precios aceptables.
- 5.11 En el ejemplo abajo indicado, las cifras usadas son meramente ilustrativas y no deben interpretarse como una representación de valores razonables.

<1> Cláusula de indemnización especial de los P&I Clubs (véase <http://www.lloyds.com/>)

Ejemplo

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

Nombre	RESPONSE II	Costes anuales (GBP)	
AB	650	Coste de la nave 4 500 000	
Toneladas de peso muerto	1 500	Amortizado a lo largo de una vida útil de 15 años	300 000
Potencia del motor	2 500	Seguro	60 000
Año de construcción	1998	Inspecciones de clasificación	5 000
		Reparaciones y puesta en dique seco	200 000
		Superintendencia	7 600
		Coste del combustible (5 000 litros/mes como media a 0,30 por litro)	18 000
Costes de dotación (GBP)		Abastecimiento y consumibles (a 2 700/mes)	32 400
Capitán (1 500/mes)	18 000	Subtotal	623 000
Primer oficial de puente (1 000/mes)	12 000	Dotación subtotal	71 400
Jefe de máquinas (1 250/mes)	15 000	TOTAL Coste anual	694 400
Gente de mar (800/mes)	9 600		
Aceitador-engrasador (800/mes)	9 600		
Marinero de cubierta (600/mes)	7 200		
Subtotal	71 400		
Equipos (GBP)		Precio diario = total coste anual/días hábiles disponibles	
500 m de barreras flotantes en carrete	1 600	Número de días en un año	365 días
Raseras	250	Menos vacaciones	13 días
Bloques de alimentación	380	Menos fines de semana	110 días
		Menos inspecciones y reparaciones	20 días
Total Precio diario de equipos	2 230	Total Días hábiles disponibles	222 días
		Precio diario (694 400/222) =	3 128
		Más equipos	2 230
		TOTAL Precio diario	5 358

Ejemplo

Un Estado Miembro desplegó una nave de la Armada en una función de mando y control para que coordinara las operaciones de la flota de naves que intervenía en un siniestro. La reclamación relativa a esta nave aplicaba un precio diario calculado por la administración para cubrir el coste económico total del despliegue. Al evaluar la reclamación, el Fondo de 1992 determinó que el precio diario incluía costes fijos sustanciales, algunos de los cuales se referían a la función de defensa. Por consiguiente, a pesar de que la nave tenía capacidad para ofrecer un equipo de comunicaciones apto para coordinar las operaciones en una vasta zona marina, el precio diario cobrado fue considerado excesivamente alto.

Se obtuvo un precio diario razonable identificando los costes adicionales, relacionados exclusivamente con el despliegue de la nave en el siniestro, y la proporción razonable de los costes fijos considerados en relación con el funcionamiento eficaz de la nave necesario para

el cumplimiento de su función de coordinación en el derrame. La proporción de los costes fijos relacionados únicamente con la función de defensa de la nave fue considerada inadmisibles. La proporción de los elementos admisibles e inadmisibles de los costes fijos varía según las circunstancias individuales, pero en este caso en particular, se aceptó el 50% basándose en el dictamen de los expertos.

El precio diario aceptado se calculó del siguiente modo:

$$\begin{aligned} \text{Costes fijos diarios} &= \text{Costes fijos anuales} / \text{Días operativos disponibles} \\ \text{Precio diario reclamado} &= \text{Costes fijos adicionales} + \text{Costes fijos diarios} \\ \text{Precio diario aceptado} &= \text{Coste fijos adicionales} + \text{Costes fijos diarios} \times 50\% \end{aligned}$$

Equipos especializados

- 5.12 Se calcula un precio diario de modo que se recupere el coste de compra del elemento sobre su vida útil esperada, más una proporción de los costes de almacenamiento, seguros y mantenimiento del equipo. Si el equipo es propiedad de un contratista privado, también se aceptaría en la evaluación un elemento razonable de beneficio para proporcionarle un rendimiento de la inversión. La vida útil esperada de una pieza de equipo varía considerablemente dependiendo de su fabricación y de las condiciones para las que está diseñado a resistir. La duración prevista de los elementos más robustos, tales como las raseras y bloques de alimentación para uso en el mar, es 180 días "en uso", mientras que las barreras flotantes mar adentro duran alrededor de la mitad de ese tiempo y el equipo costero menos robusto tiene una vida útil esperada aún más corta.
- 5.13 En siniestros que continúan durante varias semanas y si está claro que las operaciones de limpieza van a proseguir durante un periodo considerable, más allá de la vida útil esperada de un elemento del equipo, la adquisición directa del equipo puede ser una opción viable. Sin embargo, se reconoce que sin incentivo económico, no habría beneficio en mantener el equipo disponible, y se utilizan dos enfoques alternativos para aplicar precios razonables. El primero consiste en aplicar un precio que disminuye gradualmente conforme pasa el tiempo; el segundo consiste en nivelar los precios una vez que el precio diario acumulado haya superado el coste de compra del equipo por un factor de alrededor de dos. No obstante, más allá de ese punto, los únicos costes aceptados como razonables serían los gastos de funcionamiento y mantenimiento del equipo, junto con un elemento de beneficio en el caso de las sociedades comerciales.
- 5.14 Las reclamaciones por el uso de equipos especializados deben acompañarse de una descripción clara del equipo, con fotografías e información para explicar su uso en la lucha contra el derrame.

Ejemplo

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

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

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

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

La cuantía reclamada sería entonces: $15 \times 400 + 5 \times 200 = \text{£}7\,000$

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

Limpieza del litoral

- 5.15 La limpieza del litoral no exige, en su mayor parte, equipos especializados, sino por lo general requiere mano de obra apoyada por excavadoras, palas cargadoras, camiones y otros vehículos. Las reclamaciones deben seguir de cerca los precios del mercado local tanto para la mano de obra como para los equipos no especializados. En la evaluación de tales reclamaciones, se efectúan comparaciones con los precios comerciales cobrados por las compañías de alquiler de vehículos y equipos situadas en la región del derrame.

¿Cuándo está suficientemente limpio?

- 5.16 Una de las cuestiones más difíciles de resolver es cuándo deben cesar las operaciones de limpieza. Aunque esta cuestión es válida para todos los aspectos de la lucha contra derrames, es particularmente pertinente para la limpieza del litoral y se resume en la siguiente pregunta “¿Cuándo está suficientemente limpio?”. La dificultad se agrava por el hecho de que, conforme disminuye la cantidad de hidrocarburos restantes, se necesitan cada vez más esfuerzos para extraer los residuos. En un momento determinado, los esfuerzos requeridos pesan más que los beneficios de continuar los trabajos. El punto en que esto ocurre es diferente para los diferentes tipos de litoral, por ejemplo, por lo general es más fácil llevar a un grado superior de limpieza las playas de arena que las costas de guijarros o canto rodado. Otra consideración para el cese de operaciones en el litoral es la selección de puntos finales razonables, los cuales dependen en gran parte del "uso" o "servicio" que ofrece un tramo del litoral. Por ejemplo, los puntos finales para una playa de uso público y para una ensenada rocosa alejada serían muy distintos. Los expertos contratados por el Fondo de 1992 son una buena fuente de asesoramiento sobre los puntos finales que pueden alcanzarse razonablemente.
- 5.17 Los puntos finales descritos en el cuadro siguiente son ejemplos típicos de los que podrían fijarse como objetivo de las operaciones de limpieza. Sin embargo, en algunas circunstancias, tal vez no sea posible alcanzar los puntos finales deseados, por ejemplo, debido a consideraciones de seguridad y a los riesgos para la fuerza de trabajo.

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

Operación/Tipo de litoral

Ejemplos de criterios típicos para el cese de operaciones

■ En el mar

- General

Los hidrocarburos se han extendido por una zona muy vasta y están fragmentados, se han reducido a una película ligera o se han disipado naturalmente.

- Recuperación mecánica

Hidrocarburos alterados a tal punto que ya no es posible su recuperación en cantidades considerables

- Aplicación de dispersantes

Debido a la alteración por agentes atmosféricos y la emulsificación de los hidrocarburos, los dispersantes ya no son eficaces.

■ En tierra

- General

Retorno al estado de "uso" del litoral o del "servicio"

<ul style="list-style-type: none"> • Zonas de recreo y de fácil acceso 	Punto final: Sin olor, hidrocarburos o irisaciones no visibles en la superficie, no hay muestras de hidrocarburos enterrados o atrapados, no hay texturas oleosas
<ul style="list-style-type: none"> • Puerto industrial 	Punto final: Mancha ligera, sin irisaciones en la superficie ni muestras de hidrocarburos atrapados
<ul style="list-style-type: none"> • Ensenada rocosa remota 	Punto final: Extracción de hidrocarburos a granel, confianza en la limpieza natural
<ul style="list-style-type: none"> • Ecológicamente sensible 	Punto final depende de la índole de la sensibilidad/estacionalidad, extracción cuidadosa de los hidrocarburos a granel, necesidad de asesoramiento especializado

Eliminación de desechos

- 5.18 Las operaciones de limpieza suelen tener como resultado la recogida de considerables cantidades de hidrocarburos y de residuos oleosos. Se aceptan los costes razonables de transporte, almacenamiento y eliminación del material recogido. De haberse podido vender parte de los hidrocarburos recuperados, los ingresos por la venta normalmente se deducirán de la indemnización pagada.
- 5.19 La eliminación de desechos oleosos suele regirse por las normativas nacionales o regionales. Además, cuando se produce un siniestro importante, las cantidades de material a eliminar pueden superar la capacidad de algunos métodos posibles de eliminación, de ahí que sea necesario mantener los desechos en emplazamientos de almacenamiento temporal. No obstante, si se dispone de un abanico de opciones contempladas en las normativas aplicables, para que los costes de eliminación de desechos sean reembolsados, debe seleccionarse la opción más rentable.
- 5.20 Se desplegarán esfuerzos para mantener al mínimo la cantidad de desechos recogidos. La experiencia ha demostrado que, en general, la cantidad de desechos generada puede ser hasta diez veces la cantidad de hidrocarburos derramados. Si la relación entre la cantidad de desechos recogidos y la cantidad de hidrocarburos derramados excede este factor de diez, entonces es más probable que una parte de los costes de limpieza y eliminación de desechos no se consideren razonables.

Ejemplo

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

Operaciones de salvamento

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

Extracción de hidrocarburos de los buques tanque hundidos

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

Limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje contaminada

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

Gastos administrativos

- 5.24 Se aceptan gastos administrativos razonables para cubrir áreas de trabajo, que no son fáciles de identificar individualmente pero guardan una relación estrecha con las operaciones de limpieza, es decir, no son gastos remotos. A veces se emplean diferentes designaciones para las reclamaciones que cubren este tipo de gastos, como comisión de gestión o gastos generales. Los tipos de costes cubiertos bajo este título incluyen, por ejemplo, los costes de teneduría de libros, material de oficina, copias, gastos de informática, gastos de comunicación y costes de servicios de oficina, es decir, los gastos generales de funcionamiento de una empresa u organización durante el periodo de la operación.
- 5.25 Los gastos administrativos se suelen expresar como un porcentaje de la reclamación. Sin embargo, los niveles muy superiores al 5% no serían aceptados como un porcentaje, y el Fondo de 1992 puede pedir la información pormenorizada de los costes individuales. En la misma medida, si en los elementos individuales de una reclamación, se incluyen gastos administrativos individuales similares a los mencionados en los ejemplos anteriores, se anticiparía que los gastos administrativos se reduzcan proporcionalmente o no aparezcan de ningún modo. Tratándose de reclamaciones muy importantes,

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

Contratación de asesores

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

6 ¿CUÁNDO DEBERÍA PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN?

- 6.1 Debe intentar presentar su reclamación lo antes posible. Si contempla la posibilidad de formular una reclamación más adelante, debería informar al Fondo de 1992 de su intención de hacerlo.
- 6.2 Normalmente se paga indemnización solo por los gastos ya desembolsados. Aunque es importante informar cuanto antes al Fondo de 1992 de que ha ocurrido un siniestro y que se está procediendo a una operación de limpieza, los costes solo pueden reembolsarse posteriormente. Sin embargo, el Fondo de 1992 entiende que pueden surgir problemas de flujo de efectivo si la limpieza continúa durante varias semanas o meses. Los salarios de los trabajadores suelen pagarse semanalmente, lo que puede significar una enorme presión sobre las finanzas, en especial si es un derrame importante y complejo en el que la masa salarial representa una suma sustancial. En tales casos, es posible presentar múltiples reclamaciones a medida que avanzan los trabajos a fin de poder evaluar las reclamaciones y efectuar pagos provisionales. Es probable que los pagos provisionales solo satisfagan una proporción de los costes reclamados, en espera de una evaluación final, pero el objetivo es ayudar a aliviar las dificultades inmediatas de flujo de efectivo.
- 6.3 Los reclamantes gubernamentales pueden optar por ser los últimos en la cola si hay probabilidades de que el valor de las reclamaciones reconocidas exceda el dinero disponible en virtud de los Convenios y si hay riesgo de tener que prorratear las reclamaciones. La finalidad de ser el último en la cola es incrementar el nivel de pagos a los reclamantes no gubernamentales y evitar completamente el prorrateo. Una vez que se han liquidado las reclamaciones no gubernamentales, a veces queda suficiente dinero como para liquidar, al menos en parte, las reclamaciones gubernamentales. Sin embargo, puede tomar varios años liquidar todas las reclamaciones no gubernamentales, así que es de suma importancia examinar lo antes posible, tras un siniestro, incluso las reclamaciones que están al final de la cola, en vez de esperar a ver si queda suficiente dinero. Con el paso del tiempo, puede resultar cada vez más difícil para los gobiernos suministrar la información necesaria que satisfaga las consultas suscitadas por el Fondo de 1992. Las personas que participan en el momento del siniestro y que podrían ayudar a responder las consultas del Fondo de 1992 no siempre estarán disponibles.
- 6.4 Debe presentar su reclamación al Fondo de 1992, en cualquier caso, en un plazo de tres años contados a partir del momento en que hayan ocurrido los daños. Si ha presentado una reclamación pero no ha llegado a un acuerdo con el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque en un plazo de tres años contados a partir del momento en que se produjeron los daños, debe proteger sus derechos en un tribunal. A falta de esto, perderá el derecho a la indemnización (véase la sección 2.5 del Manual de reclamaciones para más información).

7 ¿CÓMO PUEDE PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN?

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

7.1.1 El Fondo de 1992 normalmente prepara los formularios de reclamación para cada siniestro, que se podrán descargar del sitio web www.fidac.org o solicitarse al Fondo de 1992 o al asegurador del propietario del buque. Recomendamos a los reclamantes que utilicen este formulario y lo presenten junto con toda la documentación necesaria para respaldar su reclamación. El formulario de reclamación está concebido para ayudarle a determinar y a proporcionar la información necesaria para evaluar su reclamación y, por consiguiente, para agilizar el proceso de evaluación. Con la reclamación, se deben presentar originales o copias certificadas de documentos tales como diarios, actas de reuniones, pedidos de compra, facturas, recibos y cualesquiera otros registros. Usted DEBE conservar una copia de toda la información presentada para su uso personal en el futuro. Sírvase tener en cuenta que estos documentos solo se devolverán a petición y, por lo general, únicamente cuando se resuelva la reclamación.

7.1.2 En general, las reclamaciones se deben presentar a través de la oficina del corresponsal o representante local del asegurador. Si hay un gran número de reclamaciones, el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque podrán decidir abrir una oficina de tramitación que se ocupe de recibir las reclamaciones en una localidad próxima al lugar en que estén establecidos los reclamantes. La oficina de tramitación de reclamaciones tiene por objeto ayudarle a presentar una reclamación, asesorarle sobre la forma de rellenar debidamente el formulario de reclamación, remitir la reclamación al Fondo de 1992 y/o al asegurador del propietario del buque y ayudar al pago de la reclamación una vez examinada y que el Fondo de 1992 y/o el asegurador del propietario del buque hayan aprobado la cuantía de la 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 se pagará una reclamación ni la cuantía de la indemnización; estas decisiones competen al Fondo de 1992 y/o al asegurador del propietario del buque.

7.1.3 Las reclamaciones se deberán enviar por correo postal o correo electrónico y deberán incluir tanta información como sea posible para respaldarlas. En el sitio web de los FIDAC, se indicará claramente dónde se debe enviar la reclamación, se facilitará la dirección postal y electrónica, bien del corresponsal o el representante del asegurador, sea 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?

General

7.2.1 En primer lugar, debe descargar del sitio web (www.fidac.org) el formulario de reclamación relacionado con el siniestro y rellenar la sección correspondiente, en función del tipo de pérdida que haya sufrido (por ejemplo, costes de limpieza y medidas preventivas). También puede ponerse en contacto con la oficina del Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque, como se indicó anteriormente, para pedir un formulario impreso.

7.2.2 Cuantos más pormenores y pruebas pueda aportar al Fondo de 1992 o al asegurador del propietario del buque acerca de las operaciones de limpieza y medidas preventivas que emprendió y los costes asumidos, más rápido podrá evaluarse su reclamación de indemnización. En concreto deberá facilitar:

- El nombre y la dirección de la persona que presenta la reclamación y el nombre del representante o asesor, o al contrario, el nombre y dirección de la organización que usted representa.
- El nombre del buque tanque 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 para recuperar los costes de limpieza (medidas preventivas).

- La cuantía de la indemnización que reclama y cómo obtuvo esa cifra.

7.2.3 Es esencial que las reclamaciones por los costes de limpieza se presenten con documentación justificativa que muestre la relación entre los gastos y las medidas adoptadas. Los expertos y los inspectores contratados por el Fondo de 1992 y el asegurador del propietario del buque para supervisar las operaciones de limpieza verifican los costes reclamados en función de esas operaciones cuando llevan a cabo su evaluación. Una reclamación debe exponer, por tanto, claramente qué se ha hecho y porqué, dónde y cuándo se ha hecho, quién lo ha hecho, con qué recursos y cuánto ha costado. Las facturas, recibos, hojas de trabajo y nóminas, pese a que proporcionan una confirmación útil de los gastos, no son suficientes de por sí, pero la inclusión de un breve informe que describa la relación de los gastos reclamados con las operaciones de limpieza facilitará en gran medida la evaluación de las reclamaciones.

Presentación de reclamaciones en formato electrónico: hojas de cálculo

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

7.2.5 Con frecuencia, los contratistas presentan una sola hoja de cálculo en apoyo de su reclamación que muestra sus costes totales, pero no ofrece información sobre la manera en la que se distribuyeron estos costes entre los lugares de trabajo. Los expertos y los inspectores que el Fondo de 1992 suele contratar para supervisar las operaciones de limpieza necesitan poder vincular sus observaciones a las reclamaciones subsecuentes para la recuperación de los costes. Por consiguiente, debe suministrarse información relativa a cada lugar de trabajo. El apéndice contiene una reclamación teórica por operaciones de limpieza e incluye ejemplos simplificados de hojas de cálculo típicas. El ejemplo pretende mostrar una manera en la que podría estructurarse una reclamación por costes de limpieza (figura 1) y los tipos de documentos justificativos que debería presentar en la reclamación por las operaciones de limpieza (cuadro 2). Estas hojas solo tienen carácter ilustrativo y los precios utilizados no deben considerarse representativos de precios razonables.

7.3 Información y documentos justificativos

7.3.1 Las listas siguientes ofrecen ejemplos de los tipos de información y documentos justificativos que deberían presentarse con las reclamaciones por los costes de los recursos particulares utilizados y otros costes generales sufragados durante las operaciones de limpieza. Dicha información ayudaría al Fondo de 1992 y al asegurador del propietario del buque en la evaluación de su reclamación. Estas listas no son exhaustivas.

Aeronaves

7.3.2 Ejemplos de documentos justificativos:

- Proveedor u operador de la aeronave
- Tipo de aeronave y distintivo de llamada
- Precio horario (con indicación de los componentes incluidos en el precio para las aeronaves gubernamentales)
- Registro técnico de la aeronave con indicación de las horas de vuelo y el número de miembros

- del personal de vuelo
- Recibos de derechos de aterrizaje y gastos de tripulación
- Nombres de los pasajeros y afiliaciones
- Zona inspeccionada, trayectoria de vuelo seguida, tiempo y visibilidad
- Informes de reconocimiento aéreo, cartas aeronáuticas, fotografías y vídeos.

Naves y equipos de lucha contra derrames

7.3.3 Ejemplos de documentos justificativos:

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

Organización de lucha contra derrames

7.3.4 Ejemplos de documentos justificativos:

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

Protección de recursos sensibles

7.3.5 Ejemplos de documentos justificativos:

- Mapas de localización de los recursos sensibles y medidas de protección asociadas
- Descripción de los recursos sensibles
- Descripción de las medidas de protección, longitudes comprendidas, corrientes de marea, materiales usados, costes unitarios
- Barreras flotantes, marca, modelo, longitud desplegada, precios diarios, período de despliegue y proveedor

- Medios de fondeo
- Fotografías

Limpieza del litoral

7.3.6 Ejemplos de documentos justificativos:

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

Eliminación de desechos

7.3.7 Ejemplos de documentos justificativos:

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

Limpieza y rehabilitación de la fauna y flora salvaje

7.3.8 Ejemplos de documentos justificativos:

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

Pagos adicionales

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

Fraude

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

7.4 ¿Qué sucede si sus registros son inadecuados o no tiene pruebas?

- 7.4.1 En la mayoría de los Estados Miembros la responsabilidad de rendir cuentas del gasto público se observa estrictamente y se mantienen rutinariamente registros que justifican los gastos. Las reclamaciones contra el Fondo de 1992 no son diferentes. No obstante, es posible que surjan circunstancias en que no hayan registros, de la operación de lucha contra los derrames completa o de parte de la operación, o que solo se disponga de información limitada en apoyo de la reclamación. Esta situación podría deberse a que en el Estado Miembro en cuestión, no es la norma llevar registros pormenorizados, o porque en la situación de emergencia de la lucha contra los derrames inicial no se consideró que habría que presentar reclamaciones más adelante. Otra posibilidad es que haya transcurrido mucho tiempo entre el momento en que se produjo el siniestro y el momento en que se presenta la reclamación, lapso durante el cual se han perdido registros y las personas afectadas ya no están disponibles para ofrecer las explicaciones necesarias que justifiquen la cuantía reclamada.
- 7.4.2 Aunque le falte información o documentos, puede formular una reclamación proporcionando tanta información como pueda. Las pruebas independientes empíricas y circunstanciales, tales como los informes de los medios de comunicación, que indiquen el alcance de la contaminación y los esfuerzos de lucha contra el derrame, las fotografías de las operaciones de limpieza y la aplicación de precios razonables pueden aportarle suficiente información para calcular sus costes aproximados. No obstante, siempre deben satisfacerse los requisitos subyacentes establecidos en el párrafo 4.10 arriba para que se pague la indemnización.
- 7.4.3 En el caso de que experimente dificultades para recabar la información de apoyo, debería conversar con un representante del Fondo de 1992 o del asegurador del propietario del buque, que puede brindarle asesoramiento y asistencia. Reúna las pruebas que tenga, por limitadas que sean, para justificar su reclamación. No proporcione registros falsificados, ya que serán detectados, y en consecuencia su reclamación podrá ser rechazada. Presentar documentos falsos en apoyo de una reclamación de indemnización constituye un fraude y lo expone a ser enjuiciado con arreglo a las leyes nacionales.

8 ¿CÓMO SE EVALÚAN Y SE PAGAN LAS RECLAMACIONES?

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

Los enfoques utilizados por el Fondo de 1992 para juzgar si las reclamaciones y costes son razonables se han debatido en las secciones 4 y 5 *supra*.

- 8.2 Se alienta a los Estados Miembros, a los organismos de lucha contra derrames y a las compañías de limpieza a que consideren una "concertación previa" de los precios con el Fondo de 1992 en previsión de un posible derrame. Aunque tales acuerdos no pueden garantizar que todos los costes sufragados en la lucha contra un derrame sean aceptados como razonables, sí evitan la necesidad de una discusión pormenorizada de los precios cuando se evalúa una reclamación.
- 8.3 La manera en la que se presentan las reclamaciones con frecuencia es única para las circunstancias particulares del siniestro y las medidas adoptadas en esa situación. Además, las administraciones tienen diferentes formas de calcular y registrar los costes, lo que conduce a diferentes enfoques para la formulación de las reclamaciones. Por consiguiente, después de una verificación inicial de los documentos de la reclamación, es normal que haya otras consultas y que se necesiten más explicaciones a fin de que el Fondo de 1992 y sus expertos puedan completar una evaluación pormenorizada. El proceso suele ser iterativo, con una serie de intercambios entre el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque y los reclamantes, hasta que quede claro cómo se han calculado los costes reclamados y qué representan esos gastos. En la mayoría de los casos, sobre la base de este diálogo, puede alcanzarse un acuerdo amistoso sobre la cuantía de la indemnización a pagar.
- 8.4 En los casos en que se solicite información adicional, pero el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque consideren que, entretanto, usted corre el riesgo de sufrir dificultades financieras, puede procederse a una evaluación provisional sobre la base de la información disponible. Se le notificará que la evaluación puede ser revisada si se aporta más información que respalde su reclamación. Todo pago efectuado provisionalmente será inferior a la cuantía pagada tras una evaluación completa a fin de garantizar que no haya exceso de pago. La cuantía de los pagos provisionales se deducirá del pago final una vez que la reclamación se haya evaluado completamente.
- 8.5 Si usted es contratista y ha intervenido en un siniestro importante en curso, que de resultados de lo cual, tiene dificultades de flujo de tesorería, puede presentar una reclamación provisional o una serie de reclamaciones provisionales. Los pagos provisionales efectuados se tendrán en cuenta en la liquidación final de su reclamación una vez que hayan cesado las operaciones.
- 8.6 Después de que el Fondo de 1992 y/o el asegurador del propietario del buque hayan evaluado la reclamación, le indicarán la cuantía de indemnización que estiman justa, basándose en las pruebas disponibles de todas las fuentes pertinentes. Esta evaluación constará por escrito y la notificación se le entregará a usted, en su calidad de reclamante, o a su representante si es que ha designado a alguien para que actúe en su nombre.
- 8.7 Generalmente se hace una oferta como liquidación "íntegra y definitiva". Ello significa que no se aceptarán más reclamaciones por pérdidas sufridas durante el periodo cubierto por la reclamación en curso, y se le pedirá que firme un acuerdo a este efecto. Si considera que ha sufrido pérdidas después del periodo al que se refiere su primera reclamación, podrá hacer otras reclamaciones, que se tratarán por separado.
- 8.8 Sírvase tener presente que es posible que el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque tengan que tramitar cientos o incluso miles de reclamaciones de indemnización. Su reclamación será evaluada a la mayor brevedad, pero al Fondo puede llevarle algún tiempo reunir y verificar debidamente la información pertinente necesaria para evaluar la reclamación, en especial si se ha presentado poca información para respaldarla.
- 8.9 Si no está de acuerdo con la cuantía de dinero que se le ha ofrecido, deberá ponerse en contacto con el Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque (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 Fondo de 1992 o el asegurador del propietario del buque pueden decidir revisar su reclamación y

hacer una segunda oferta a la luz de la nueva información, o decidir que la oferta original era justa. El Fondo de 1992 podrá ponerse en contacto con usted y concertar una reunión para analizar la cuestión más detenidamente. Cualquiera que sea la conclusión alcanzada, las razones de la decisión se comunicarán por escrito.

- 8.10 Si, pese a todo, usted continúa en desacuerdo con la cuantía ofrecida, tiene derecho a entablar una acción judicial en los tribunales de su país contra el propietario del buque, el asegurador y el Fondo de 1992, para impugnar la evaluación de la cuantía de sus pérdidas. Si no ha llegado a un acuerdo con el Fondo de 1992 antes de que hayan transcurrido tres años a partir de la fecha de los daños, el Fondo le recomienda firmemente que le entable una acción judicial. En esta etapa, probablemente necesita asesorarse legalmente. 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 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 las siguientes:

Fondo internacional de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992
piso 23
Portland House
Bressenden Place
Londres
SW1E 5PN
Reino Unido

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100
Telefax: +44 (0)20 7592 7111
Correo electrónico: info@iopcfunds.org

- 9.3 Cuando presente su reclamación, se le asignará un número. Es una referencia única que lo asocia a esa reclamación específica y debe mencionarse en toda correspondencia subsecuente. 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.

DOCUMENTO ADJUNTO

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

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

Figura 1: Ejemplo de hoja de resumen

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	ATANKER: Encalladura cerca de Aport, Estado Miembro, junio										
2	RESUMEN										
3										Reclamación en GBP	Ref. Carpeta
4	1. Organismo de Lucha contra Derrames MS (Aire)									46 355	AT1.1
5	2. Organismo de Lucha contra Derrames MS (Mar)									260 889	AT2.1
6	3. OSRO Co. Ltd.									75 660	AT2.2
7	4. MS (Litoral)									115 789	AT3.1
8	5. Marine Pollution Responders Ltd.									455 608	AT3.2
9	6. Waste Services Co. Ltd.									247 248	AT4.1
10	TOTALES:									1 201 549	
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											

CUADRO 1: Ejemplo de hoja de cálculo

3 OSRO Co. Ltd.

I Personal	Coste unidad	12 junio	13 junio	14 junio	Sáb. 15 junio	Dom. 16 junio	Número	Unidad	Tasa	Recla- mación	Ref.
Mando	850	1	1	1	1	1	5	Días-hombre	100%	4 250	AT2.21
Supervisores	350	3	3	3			9	Días-hombre	100%	3 150	AT2.22
	350				3	2	5	Días-hombre	150%	2 625	
Técnicos	200	5	5	5			15	Días-hombre	100%	3 000	AT2.23
	200				5	3	8	Días-hombre	150%	2 400	
Trabajadores	150	15	15	15			45	Días-hombre	100%	6 750	AT2.24
	150				12	9	21	Días-hombre	150%	4 725	
Comidas	12						108	Días-hombre	100%	1 296	AT2.25
II Equipos										<i>Subtotal personal</i>	28 196
Embarcación 1	1 500	1	1	1	1	1	5	Días	100%	7 500	AT2.26
Embarcación 2	1 200	1	1	1	1		4	Días	100%	4 800	AT2.27
Embarcación 3	1 200	1	1	1			3	Días	100%	3 600	AT2.28
Camión 5 t	250	1	1	1	1	1	5	Días	100%	1 250	AT2.29
Automóviles	55	3	3	3	3	2	14	Días	100%	770	AT2.210
Barreras absorben	25	12		12			24	m	100%	600	AT2.211
Barreras flotantes	8,5	250	250	250	250		1 000	Días-hombre	100%	8 500	AT2.212
Paños absorbentes	7,5	10		10			30	kg	100%	225	AT2.213
Rasera disco	120						0	Días utilización	100%	-	AT2.214
	120	1	1	1	1	1	5	Días reserva	50%	300	
Rasera tambor	150	1	1	1	1		4	Días utilización.	100%	600	AT2.215
	150						1	Días reserva	50%	75	
Bloque alimentación	160	1	1	1	1		4	Días utilización.	100%	640	AT2.216
	160	1	1	1	1	2	6	Días reserva	50%	480	
Bomba	50						0	Días utilización.	100%	-	
	50	1	1	1	1	1	5	Días reserva	50%	125	AT2.217
Guantes algodón	0,5	24	24	24	9	6	87	Pares x días	100%	44	AT2.218
Chalecos salva	24	24					24	Chalecos x d	100%	576	AT2.219
Trajes Tivek	4,5	24	24	24	9	6	87	Trajes x días	100%	392	AT2.220
Botas de seguridad	15	24					24	Botas x días	100%	360	AT2.221
III Varios										<i>Subtotal equipos</i>	30 836
Eliminación desechos	150						65	Toneladas	100%	9 750	AT2.222
IV Comisión de gestión										<i>Subtotal varios</i>	9 750
SUBTOTAL:										68 782	
										10%	6 878
TOTAL RECLAMACIONES:										75 660	

CUADRO 2: Ejemplos de documentación justificativa

AT2.21	Nombre, función en la lucha contra el derrame, hoja de trabajo, informes diarios, aviso de pago
AT2.22	Nombres, funciones en la lucha contra el derrame, asignados a la embarcación 1, 2 o 3, hojas de trabajo, informes diarios, nóminas
AT2.23	Nombres, funciones en la lucha contra el derrame, asignados a la embarcación 1, 2 o 3, fichas de control, nóminas
AT2.24	Nombres, funciones en la lucha contra el derrame, asignados a la embarcación 1, 2 o 3, fichas de control, nóminas
AT2.25	Proveedor, facturas y recibos
AT2.26	Especificación de la embarcación: nombre, tipo, longitud total, potencia (kW), complemento de tripulación normal, consumo de combustible y lubricantes, control diario del nivel de combustible en el tanque. Un diario de navegación con notas sobre la zona operativa, actividades, horas de trabajo, cantidad de hidrocarburos y agua recuperados, control diario de almacenamiento de hidrocarburos en el tanque
AT2.27	Especificación de la embarcación y diario de navegación según se indica arriba
AT2.28	Especificación de la embarcación y diario de navegación según se indica arriba
AT2.29	Marca y modelo del vehículo, número de matrícula, nombre del conductor
AT2.210	Marca y modelos de los vehículos, números de matrícula, nombres de los conductores
AT2.211	Fabricante y especificación: tamaño, longitud y profundidad de la sección, material, facturas y recibos
AT2.212	Fabricante y especificación: tamaño, longitud y profundidad de la sección, material, facturas y recibos
AT2.213	Fabricante y especificación: tamaño, peso, número de paños/kg, material, facturas y recibos
AT2.214	Fabricante y modelo: potencia nominal
AT2.215	Fabricante y modelo: potencia nominal
AT2.216	Fabricante y modelo: potencia nominal
AT2.217	Fabricante y modelo: potencia nominal
AT2.218	Proveedor, facturas y recibos
AT2.219	Proveedor, facturas y recibos
AT2.220	Proveedor, facturas y recibos
AT2.221	Proveedor, facturas y recibos
AT2.222	Método de eliminación de desechos, contratista de eliminación de desechos, comprobantes de puente báscula, facturas y recibos

Las siguientes hojas de cálculo desarrollan la entrada de la hoja de resumen del punto 5 para la empresa ficticia, Marine Pollution Responders (MPR) Ltd., encargada de la limpieza del litoral. Las hojas de cálculo son una ilustración simplificada de la manera en la que debe formatearse una reclamación, pero deben acompañarse de una breve descripción como se muestra a continuación y de la documentación justificativa identificada en el párrafo 7.36. La primera hoja de cálculo mostrada representa los costes generales del contratista que se componen de los costes de cada uno de los tres lugares de trabajo, es decir, The Beach, Rocky Cove y Cobble Bank, mostrados en las hojas de cálculo 5.1, 5.2 y 5.3 respectivamente.

Tal como se ha señalado previamente, los precios mostrados solo tienen carácter ilustrativo y no deben considerarse representativos de costes razonables, así como los métodos descritos tampoco deben aceptarse necesariamente como medidas razonables, dependiendo de las circunstancias del siniestro.

Ejemplo de descripción:

Marine Pollution Responders (MPR) Ltd.

En las primeras horas del 12 de junio, el buque tanque *ATANKER* encalló debido a un temporal a 3 millas al noroeste de Aport. La nave transportaba una carga de fueloil medio (IFO 180) y perdió supuestamente unas 500 toneladas de uno de los tanques de carga. Los hidrocarburos derivaron rápidamente al litoral y la misma noche había llegado a lo largo de unos tres kilómetros de la costa arenosa, conocido localmente como The Beach. La noche del 12 al 13 de junio, parte de estos hidrocarburos flotaban y derivaban a lo largo de la costa cerca de Rocky Cove y Cobble Bank.

MPR fue alertada el 12 de junio a mediodía, una vez que quedó claro que los hidrocarburos no alcanzarían la costa y fue contratada por el Organismo de Lucha contra Derrames MS para suministrar recursos para la limpieza del litoral. La labor se centró inicialmente en The Beach, pero durante el fin de semana, se encargó a MPR que trabajara también en Rocky Cove y Cobble Bank.

The Beach

MPR desplegó inicialmente 45 hombres, incrementando el número a 60 al día siguiente y hasta 100 durante el fin de semana. La mano de obra se utilizó para recoger los hidrocarburos varados en bolsas de plástico, consolidadas en sacos jumbo para su transporte fuera de la playa. Los hidrocarburos que flotaban en la orilla se bombearon a cisternas portátiles. Los hidrocarburos a granel se eliminaron hacia los puntos de recogida usando bombas de agua para trasvasarlos a cisternas portátiles con bombas de membrana. Los hidrocarburos separados en las cisternas portátiles fueron cargados en camiones de 10 toneladas para eliminarlos.

La semana siguiente, el número de trabajadores aumentó y se llegó a un total diario de 120 trabajadores el jueves 20 y el viernes 21 de junio, pero este número se redujo durante el segundo fin de semana. Tras una inspección con el Organismo de Lucha contra Derrames MS el 24 de junio, se completaron los arreglos finales y se desmovilizó al personal durante los dos días siguientes.

Rocky Cove

MPR se movilizó a Rocky Cove el sábado 15 de junio por la mañana usando lavadoras de alta presión para extraer los hidrocarburos de las rocas. Se utilizó mano de obra para recoger los hidrocarburos liberados usando paños absorbentes.

Cobble Bank

Se utilizó una excavadora para trasladar los cantos rodados a las orillas del mar a fin de posibilitar el “lavado por resaca”. Se desplegaron barreras flotantes absorbentes al extremo del banco para reunir los hidrocarburos flotantes que derivaban a lo largo del banco y se empleó un pequeño número de trabajadores para recogerlos con paños absorbentes.

Documentos adjuntos:

Factura de MRP Ltd. a MS Response Agency (Shore)	Fichas de control diarias: The Beach; Rocky Cove; Cobble Bank
Informe diario del resumen del responsable de MRP	Registros del camión de 5 t
Informes diarios de los jefes de playa	Registros del camión-cisterna de 10 t
Hoja de precios de la compañía	Facturas de suministros de terceros

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

	Coste unidad	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Reclama- ción		
I Personal																						
Responsable	750	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	Días-	100%	11 250		
Jefes de playa	350		1	1			3	3	3	3	3			3	2	2	24	Días-	100%	8 400		
	350				3	3						3	3				12	Días-	150%	6 300		
Supervisores	200		3	5			10	10	12	15	15			6	5	3	84	Días-	100%	16 800		
	200				9	10						10	5				34	Días-	150%	10 200		
Trabajadores	120		45	60			150	160	160	200	200			105	60	40	1 180	Días-	100%	141 600		
	120				100	150						140	60				450	Días-	150%	81 000		
Comidas	8,5																1 799	Días-	100%	15 292		
																				Subtotal personal		290 842
II Equipos																						
Palas cargadoras de ataque frontal	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Días	100%	10 000		
Excavadora	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Días	100%	3 000		
Remolques tractor	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Días	100%	7 700		
Camiones 5 t	250		1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Días	100%	9 000		
Camiones 10 t	400						2	2	2	2	2	2		1			13	Días	100%	5 200		
Automóviles	55	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	61	Días	100%	3 355		
Furgonetas	95		3	4	7	10	10	11	11	13	13	9	5	7	5	3	111	Días	100%	10 545		
Lavadoras a. presión	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	Utilización	100%	3 850		
	50					2						1	5	1	5		14	Espera	50%	350		
Bombas de agua	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Días	100%	1 050		
Bomba membrana	50		1	3	3	3	3	3									19	Utilización	100%	950		
Bombas	50									3	3	3	3	3			15	Espera	50%	375		
Cisternas portátiles	75		1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Días	100%	3 000		
																				Subtotal equipos		58 375
III Materiales																						
Barreras absorbentes	25					108					56			12			176	m	100%	4 400		
Paños absorbentes	7,5		50		100	100	250	200	200	550	500	300	200	100	10		2 560	kg	100%	19 200		
Sacos jumbo	15					50	60	60	60	50	50	50					380	Sacos J	100%	5 700		
Bolsas plástico	4			100	105	105	205	205	205	215	223	313	313	158			2 145	Bolsas x 10	100%	8 580		
Guantes	2		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Pares	100%	3 478		
Guantes algodón	0,5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Pares	100%	870		
Traje Tivek	4,5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Trajes	100%	7 826		
Impermeables	12							173	175	218	218	153	68				1 005	Impermeab	100%	12 060		
Botas	6,5		49	17	46	51		35	36	206							440	Pares botas	100%	2 860		
																				Subtotal materiales		77 873
IV Gastos generales																						
																		SUBTOTAL:		414 190		
																		10%		41 419		
TOTAL RECLAMACIONES																				455 608		

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

	Coste unidad	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Reclamación	
I Personal																					
Jefe de playa	350	1	1				1	1	1	1	1			1	1	1	10	Días-hombre	100%	3 500	
	350				1	1						1	1				4	Días-hombre	150%	2 100	
Supervisores	200	3	5				7	7	9	10	10			3	3	3	60	Días-hombre	100%	12 000	
	200				7	7						7	3				24	Días-hombre	150%	7 200	
Trabajadores	120	45	60				100	100	110	120	120			60	40	40	795	Días-hombre	100%	95 400	
	120				75	100						90	40				305	Días-hombre	150%	54 900	
Comidas	8.5																1 198	Días-hombre	100%	10 183	
																			<i>Subtotal personal</i>		<i>185 283</i>
II Equipos																					
Palas cargadoras de ataque central	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Días	100%	10 000	
Remolques tractor	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Días	100%	7 700	
Camiones 5 t	250	1	1		1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Días	100%	9 000	
Camiones 10 t	400						2	2	2	2	2	2		1			13	Días	100%	5 200	
Automóviles	55	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	28	Días	100%	1 540	
Furgonetas	95	3	4		5	6	6	6	7	7	7	5	3	4	3	3	69	Días	100%	6 555	
Bombas de agua	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Días	100%	1 050	
Membrana	50	1	3		3	3	3	3	3								19	Utilización	100%	950	
Bombas	50									3	3	3	3	3			15	Espera	50%	375	
Cisternas portátiles	75	1	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Días	100%	3 000	
																			<i>Subtotal equipos</i>		<i>45 370</i>
III Materiales																					
Paños absorbentes	7,5	50					50			50					10		160	kg	100%	1 200	
Sacos jumbo	15					50	60	60	60	50	50	50					380	Sacos J	100%	5 700	
Bolsas plástico	4		100		100	100	200	200	200	200	200	300	300	150			2 050	Bolsas x 10	100%	8 200	
Guantes	2	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Pares	100%	2 308	
Guantes algodón	0,5	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Pares	100%	577	
Traje Tivek	4,5	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Trajes Tivek	100%	5 193	
Impermeables	12							108	120	131	131	98	44				632	Impermeables	100%	7 584	
Botas	6,5	49	17		17	25		25	12	131							276	Pares botas	100%	1 794	
																			<i>Subtotal materiales</i>		<i>32 556</i>
																			SUBTOTAL Lugar 1:		263 209

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

Lugar 2 Rocky Cove

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

5.3 Marine Pollution Responders Ltd. (ejemplo 3 de 3 hojas de cálculo del lugar de trabajo vinculadas a los costes totales del contratista)

Lugar 3 Cobble Bank

	Coste unidad	12 jun	13 jun	14 jun	15 jun	16 jun	17 jun	18 jun	19 jun	20 jun	21 jun	22 jun	23 jun	24 jun	25 jun	26 jun	Número	Unidad	Tasa	Recla- mación																			
I Personal																																							
Jefe de playa	350						1	1	1	1	1			1			6	Días-hombre	100%	2 100																			
	350				1	1						1	1				4	Días-hombre	150%	2 100																			
Supervisores	200						1	1	1	2	2			1			8	Días-hombre	100%	1 600																			
	200					1						1					2	Días-hombre	150%	600																			
Trabajadores	120						10	20	10	20	20						85	Días-hombre	100%	10 200																			
	120					10						10					20	Días-hombre	150%	3 600																			
Comidas	8,5																125	Días-hombre	100%	1 063																			
II Equipos																																							
Excavadora	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Días	100%	3 000																			
Automóviles	55				1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	Días	100%	495																			
Furgonetas	95					1	1	2	1	2	2	1					10	Días	100%	950																			
III Materiales																																							
Barreras absorbentes	25					108											176	m	100%	4 400																			
Paños absorbentes	7,5				50	50	150	150	150	250	100	50		5			955	kg	100%	7 163																			
Bolsas plástico	4				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5			25	Bolsas x 10	100%	100																			
Guantes	2				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Pares	100%	250																			
Guantes algodón	0,5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Pares	100%	63																			
Trajes Tivek	4,5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Trajes Tivek	100%	563																			
Impermeables	12							22	12	23	23	12	1				93	Impermeables	100%	1 116																			
Botas	6,5				1	11		10	12	11							45	Pares botas	100%	293																			
Subtotal personal																																							
Subtotal equipos																																							
Subtotal materiales																																							
SUBTOTAL Lugar 3:																																							