



FONDOS
INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN
DE DAÑOS DEBIDOS
A CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS

Punto 4 del orden del día	IOPC/MAY14/4/2	
Original: INGLÉS	8 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	

EVALUACIÓN DE LA RECLAMACIÓN DE UN ESTADO EN EL CASO DE UN DESASTRE

Documento presentado por España, Francia y el Reino Unido

Resumen	En este documento se presentan los métodos empleados por varios Estados para evaluar sus daños en caso de contaminación. Tiene por objeto orientar a los Estados que se enfrentan por primera vez a un derrame de hidrocarburos en la elaboración de su reclamación de indemnización y presenta las propuestas para facilitar los intercambios entre los Estados afectados y los FIDAC.
Medidas que se han de adoptar	<u>Asamblea del Fondo de 1992</u> Decidir si se han de aprobar las propuestas enumeradas en la sección 6.

1 Introducción

- 1.1 En las sesiones de octubre de 2013 de los órganos rectores de los FIDAC, los Estados Miembros convinieron en la necesidad de elaborar orientaciones para uso de los Estados afectados según el modelo de las ya disponibles para los sectores de pesca y turismo.
- 1.2 Los derrames de hidrocarburos son desastres poco frecuentes, y por ello es importante que un Estado que se enfrenta por primera vez con un siniestro cuente con la experiencia de otros Estados, a fin de elaborar, de la mejor manera posible, su reclamación de daños.
- 1.3 En este documento, que muestra en sucesión varios ejemplos del cálculo de costes según la naturaleza de los gastos, se destaca la diversidad de los métodos empleados por los Estados para evaluar sus daños.
- 1.4 De hecho, cada Estado tiene su propia organización (Estado federal, gobierno centralizado...), sus propios principios presupuestarios y sus propias leyes que derivan de su Constitución y su historia. Esta diversidad demuestra la necesidad de que los FIDAC se adapten a la organización administrativa y el proceso presupuestario de cada Estado al evaluar las reclamaciones.
- 1.5 También se presentan varias propuestas para facilitar el intercambio entre los Estados afectados y los FIDAC, agilizando así la tramitación de las reclamaciones de indemnización presentadas por los Estados.

2 Movilización de los funcionarios civiles y militares del Estado

2.1 Consideraciones generales

- 2.1.1 Un derrame de hidrocarburos ocasiona la movilización de gran número de personas durante varios meses, para desempeñar las operaciones relativas a la limpieza y lucha contra la contaminación, en el

mar y en tierra.

- 2.1.2 Además de los voluntarios, las personas movilizadas son primordialmente funcionarios civiles y militares del Estado afectado. Las normas que establecen la remuneración de esos funcionarios varían de un Estado a otro, por lo que los expertos de los FIDAC han de adaptar sus métodos de evaluación a la especificidad de cada Estado.

2.2 Ejemplos del cálculo de costes de personal

Cálculo de costes de personal en España

- 2.2.1 En España, un decreto aprobado recientemente (Ministerio de Fomento 1634/2013) establece el coste del personal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de España. Es un instrumento sencillo, que permite una rápida respuesta a todos los intereses involucrados en la lucha contra la contaminación.
- 2.2.2 Conforme a dicho decreto, solo hay tres categorías de personal, y el coste se cobra por personal movilizado (de la salida al regreso):

Técnico	€56 por día
Buzo	€08 por día
Mecánico	€02 por día

- 2.2.3 A estas cifras se suman prestaciones diarias fijas por persona movilizada y tarifas fijas de transporte.

Cálculo de costes de personal en el Reino Unido

- 2.2.4 De modo similar a España, el Reino Unido solo tiene cuatro categorías de personal más funcionarios voluntarios de salvamento costero, pero se calculan por hora. Los baremos del RU son:

Director/Estratégico	£95,00 por hora
Técnico Superior	£60,00 por hora
Técnico	£43,00 por hora
Personal de operaciones	£23,00 por hora

- 2.2.5 Los baremos tienen en cuenta días festivos, vacaciones anuales, vacaciones especiales, formación, ausencia por enfermedad, días utilizados, pensión, etc. Los baremos se revisan con periodicidad anual.
- 2.2.6 Se suma una tarifa adicional porcentual para diversos costes de difícil cálculo, tales como el uso de teléfonos móviles.
- 2.2.7 Los empleados del Servicio Marítimo y de Guardacostas son funcionarios del gobierno del Reino Unido, sujetos a las mismas normas y condiciones de empleo que los principales empleados del Departamento del Reino Unido. Se cobra el tiempo de todo el personal que responde a la amenaza o a la contaminación efectiva dentro de la Zona de Control de la Contaminación del Reino Unido. La justificación de este cobro es que el personal involucrado en esta actividad no puede llevar a cabo sus funciones diarias normales durante el tiempo de intervención.

Cálculo de costes de personal en Francia

- 2.2.8 En Francia, la cuantía de los sueldos de los funcionarios civiles y militares del Estado se fija con gran precisión, dependiendo del rango del agente y su nivel, o el empleo para el que fue nombrado. Las escalas salariales se determinan por decreto.
- 2.2.9 En caso de contaminación, cada departamento que haya desplegado personal para luchar contra la contaminación elabora un gráfico con los nombres de las personas que hayan intervenido, su rango, el número de días u horas trabajadas, el coste laboral por hora y el coste de las horas adicionales. Se

adjuntan también informes de las operaciones, que esbozan los trabajos realizados por los funcionarios movilizados. Sin embargo, no se comunican las nóminas de las personas que han intervenido, porque son documentos privados que no se pueden transferir a terceros sin el consentimiento de las personas.

3 Movilización de los recursos de mar y aire del Estado

3.1 Cálculo de costes de equipo en España

3.1.1 En España, el decreto del Ministerio de Fomento 1634/2013 establece el coste de los recursos de mar y aire de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de España

3.1.2 Conforme a dicho decreto existen las siguientes categorías de medios y el coste se cobra de la salida al regreso:

Helicóptero	€8.334 por hora
Avión	€5.876 por hora
Buque de 80 metros de eslora	€2.026 por hora
Buque de 56 metros de eslora	€879 por hora
Resto de remolcadores	€749 por hora
Botes salvavidas (15 y 21 metros de eslora)	€350 por hora

3.2 Consideraciones generales

3.2.1 Los Estados afectados por un siniestro de contaminación emplean los medios de que disponen para intervenir con urgencia. En general disponen de algunos buques especializados en la lucha contra la contaminación, y puede ser necesario el uso de la Armada. Desplegar estos buques supone importantes costes para el Estado afectado, que han de ser resarcidos. Estos costes son determinados de antemano y no se pueden negociar, a diferencia de la intervención de los buques privados.

3.2.2 Es asimismo corriente que un Estado afectado, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales^{<1>}, obtenga el apoyo de los recursos de mar y aire de Estados vecinos para luchar contra la contaminación. Por ello, el Estado afectado no puede controlar los costes de esos recursos, que son determinados por otro Estado.

3.2.3 La diversidad de la práctica de los Estados en lo referente a la lucha contra la contaminación y la poca frecuencia de los derrames de hidrocarburos justifican que los FIDAC se adapten a los métodos de cálculo empleados por los Estados y no al revés. De hecho, no es razonable pedir a los Estados afectados que apliquen, según el tipo de contaminación (con la intervención o no de los FIDAC), diferentes métodos de cálculo del coste de los recursos de mar y aire desplegados.

3.2.4 Por último, las intervenciones en el mar ocurren con la mayor frecuencia apresuradamente a fin de acometer una situación imprevisible, por lo que es importante que los FIDAC evalúen las decisiones basándose en los datos e instrumentos de información disponibles en ese momento. Debe haber indemnización por las medidas que resultaron ser infructuosas pero que se consideraron necesarias por las autoridades en el momento del desastre.

3.3 Contribución de Noruega

3.3.1 En Noruega, los recursos por aire los suministra una compañía privada, y se cobran al contaminante los costes horarios exactos basados en la escala de tiempo. Se suman los costes del personal.

3.3.2 En Noruega, intervienen diferentes recursos marinos, tanto privados como propiedad del Estado o arrendados por este, durante los siniestros con peligro de contaminación. Los costes de los recursos estatales se calculan de modo diferente dependiendo del diferente recurso:

^{<1>} Ejemplos: Acuerdo de Bonn sobre cooperación en la lucha contra la contaminación del mar del Norte producida por los hidrocarburos y otras sustancias peligrosas; Acuerdo de Vizcaya entre Francia y España.

- i) La Administración Costera de Noruega es asistida por la Guardia Costera del país, que tiene buques tanto de su propiedad como arrendados. Para los recursos de su propiedad, la tarifa incluye los costes del personal militar y civil, alimentos, artículos de consumo, combustible y mantenimiento del buque. Para los buques arrendados, también reclaman los gastos del alquiler. Se suman los costes extraordinarios (horas extraordinarias, equipo deteriorado etc.). La tarifa de alquiler se calcula dividiendo los costes mencionados por el número de días que el buque ha estado activo.
- ii) Para los buques que son propiedad de la Administración Costera de Noruega, la tarifa de alquiler se calcula dividiendo los costes esperados para el próximo año, basándose en los datos históricos, entre el número de días que el buque ha estado en activo. Se suman los costes de combustible y los costes extraordinarios del personal (horas extraordinarias etc.).

3.4 Cálculo de costes de los recursos de mar y aire en Francia

- 3.4.1 En Francia, dada su capacidad de intervenir urgentemente, la Armada es la primera en ser movilizada en caso de contaminación marítima. El reglamento prevé que debe cobrarse la intervención de medios militares para tareas no cubiertas directamente por misiones específicas.
- 3.4.2 El Ministerio de Defensa establece cada año de forma precisa los costes horarios de las aeronaves y naves, así como el coste por kilómetro de los vehículos de tierra pertenecientes al Estado francés. Para cada tipo de nave y aeronave, los baremos distinguen los gastos complementarios (combustibles, mantenimiento) de los gastos corrientes (liquidación, personal).
- 3.4.3 Respecto de las operaciones de lucha contra la contaminación, la prefectura marítima establece cuadros resumidos que detallan el tipo de medios involucrados, la misión realizada, las fechas de comienzo y fin de la misión, el tiempo total empleado, el consumo de combustible y el coste del flete por hora o por día. Asimismo se adjuntan a la reclamación los informes de la operación.

4 Recargos

4.1 Consideraciones generales

Algunos costes son difíciles de identificar específicamente, y varios países han escogido añadir recargos para cubrir la utilización de infraestructura ordinaria y algunos otros costes.

4.2 Ejemplo del cálculo de recargos (incluida una contribución de Noruega)

Cálculo de recargos en Noruega y en el Reino Unido

- 4.2.1 Noruega y el Reino Unido añaden un porcentaje específico a todos los costes de personal para los funcionarios permanentes. El recargo cubre el teléfono, fax, sellos, artículos de oficina, café, té, uso de automóviles propiedad de la Administración Costera/Servicio Marítimo etc.
- 4.2.2 Noruega añade una cantidad fija por cada funcionario temporal. La cantidad cubre todos los costes de papeleo necesario para la participación y la utilización de infraestructura ordinaria para estos empleados.

5 Uso de compañías privadas

5.1 Consideraciones generales

- 5.1.1 Cuando el Estado afectado no dispone de los conocimientos técnicos y los recursos materiales necesarios para realizar las operaciones dirigidas a luchar contra la contaminación y la limpieza costera, ha de remitirse a proveedores privados para realizar tales operaciones.
- 5.1.2 Negociar tarifas favorables puede ser difícil en una situación de emergencia. Se aconseja por tanto que los Estados negocien antes los precios con empresas locales o, al menos, indaguen las

tarifas aplicables.

- 5.1.3 Si el Estado afectado demuestra, en su reclamación, que ha negociado las mejores tarifas dada la situación, los FIDAC han de indemnizarlo basándose en los precios que haya obtenido.

5.2 Ejemplo del marco para la intervención de compañías privadas

Marco para la intervención de compañías privadas en Francia

- 5.2.1 En Francia, se recomienda a las prefecturas marítimas y a la prefectura del distrito que suscriban contratos públicos previamente, con uno o varios proveedores, para suministrar servicios y materiales necesarios para luchar contra la contaminación (transporte y tratamiento de desechos, limpieza y reparación de equipo...), tanto en el mar como en tierra.
- 5.2.2 Sin embargo, esta solución no brinda todas las garantías, porque es difícil prever con antelación los recursos necesarios para enfrentarse a un siniestro de contaminación hipotético. Si esos contratos no se han suscrito o si resultan estar mal adaptados a la contaminación del caso, las autoridades podrán emplear poderes de incautación.
- 5.2.3 Las facturas relativas a la intervención de proveedores privados se añaden a la reclamación, junto con un resumen de las intervenciones. No obstante, el Gobierno francés no tiene la responsabilidad de justificar los métodos empleados por las compañías que han sido designadas, ni tampoco los servicios desempeñados por posibles subcontratistas.

6 Medida que se ha de adoptar

6.1 Asamblea del Fondo de 1992

Se invita a la Asamblea del Fondo de 1992 a que tenga a bien votar sobre las siguientes propuestas que facilitarán los intercambios entre los Estados y los FIDAC en caso de un derrame de hidrocarburos:

- i) Si ocurre un desastre, el Estado afectado debe informar a los FIDAC lo antes posible de los métodos empleados para calcular sus daños y los tipos de pruebas que tiene intención de presentar en apoyo de su reclamación;
 - ii) Si los FIDAC desean obtener más pruebas, deben pedir las al Estado afectado cuando aún están en marcha las operaciones de limpieza, a fin de permitir al Estado recopilar tales pruebas;
 - iii) Los FIDAC deben tener en cuenta las especificidades administrativas y presupuestarias de cada Estado y no deben pedir a un Estado afectado que se ajuste a las prácticas de otros Estados;
 - iv) Los FIDAC deben realizar lo antes posible una evaluación de los daños del Estado afectado, incluso si este se coloca último en la cola en la lista de beneficiarios de la indemnización;
 - v) Los FIDAC deben utilizar los datos e instrumentos de información disponibles en el momento del desastre, a fin de evaluar las decisiones adoptadas por las autoridades. Debe haber indemnización por las medidas que resultaron ser infructuosas pero que se consideraron necesarias por las autoridades; y
 - vi) Los FIDAC deben indemnizar a los Estados basándose en las tarifas que hayan podido negociar con las compañías privadas, y no según las que se aplican cuando no hay emergencia.
-