

## ANEXO 1

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN EL TEXTO DEL PLAN

## A) NOMENCLATURA DEL PLAN Y SIGLAS INTERNACIONALES

PCC.	Plan Centroamericano para Contingencias de derrames de hidrocarburos
PCN/PNC	Plan de Contingencia Nacional = Plan Nacional de Contingencia
PCL	Plan de Contingencia Local
CITC	Comisión Interinstitucional Técnica de Contingencias (a nivel nacional)
GAC	Grupo Asesor en Contaminación a nivel nacional
CO	Coordinador de Operaciones a nivel nacional (Jefe en el lugar del suceso = On Scene Commander)
CCC	Convenio nacional de cooperación mutua en contingencia (entre organismos nacionales de cada país)
POLREP	Pollution Report (Sistema de notificación de contaminación)
POLWARN	Pollution Warning (Alerta sobre contaminación)
POLINF	Pollution Information (Información sobre contaminación)
POLFAC.	Pollution Facilities (Facilidades sobre contaminación)
COCATRAM.	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
OMI	Organización Marítima Internacional (en inglés IMO)
ROCRAM-CA	Red Operativa de Cooperación Regional en Asuntos Marítimos de Centroamérica
TOVALOP.	Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (Acuerdo voluntario de los armadores de buques tanque relativo a la responsabilidad nacida de la contaminación por hidrocarburos).
CRISTAL	Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (Contrato relativo a un suplemento interino para cubrir la responsabilidad de los buques tanque nacida de la contaminación por hidrocarburos).
CLC 69.	Convenio de Responsabilidad Civil de 1969
FONDO 71	Convenio del Fondo, de 1971

**B) SIGLAS NACIONALES DE LOS PAISES PARTICIPANTES EN EL PLAN:****Costa Rica:**

CR:	Costa Rica
DGTM:	Dirección General de Transporte Marítimo (MOPT)
CNE:	Comisión Nacional de Emergencias
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
INCOP:	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
JAPDEVA:	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica
RECOPE:	Refinadora Costarricense de Petróleo
UCR:	Universidad de Costa Rica
INS:	Instituto Nacional de Seguros
ICT:	Instituto Costarricense de Turismo
MREL:	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
MH:	Ministerio de Hacienda
MGP:	Ministerio de Gobernación y Policía
DGA:	Dirección General de Aduanas
MIRENEM:	Ministerio de Recursos Naturales, Energía y Minas
DGME:	Dirección General de Migración y Extranjería
MSP	Ministerio de Seguridad Pública

**El Salvador:**

SV:	El Salvador
CEPA:	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
MN:	Marina Nacional
CDC:	Comité de Defensa Civil
CEN:	Comité de Emergencia Nacional (del Min. del Interior)
CEL:	Comisión Ejecutiva de Energía Hidroeléctrica del Río Lempa
SGRA	Secretaría General de la Renta de Aduana
DGM:	Dirección General de Migración
ISTU:	Instituto Salvadoreño de Turismo
CONAPE:	Comisión Nacional del Petróleo
CENDEPESCA:	Centro de Desarrollo Pesquero, Ministerio de Agricultura y Ganadería

**Guatemala:**

GT:	Guatemala
MDN:	Ministerio de Defensa Nacional
MFP:	Ministerio de Finanzas Públicas
CONE:	Comisión Nacional de Emergencias
MG:	Ministerio de Gobernación
CONAMA:	Comisión Nacional del Medio Ambiente
MEM:	Ministerio de Energía y Minas
DGH:	Dirección General de Hidrocarburos (del MEM)
MCTOP:	Ministerio de Comunicaciones Transportes y Obras Públicas
MAG:	Ministerio de Agricultura
INGUAT:	Instituto Guatemalteco de Turismo
DGA:	Dirección General de Aduanas
DGM:	Dirección General de Migración
ENP:	Empresa Nacional de Puertos (en formación)
DIGEBOS:	Dirección General de Bosques
MRE:	Ministerio de Relaciones Exteriores
USAC:	Universidad de San Carlos de Guatemala
SEGEPLAN:	Secretaría General de Planificación

Honduras

HN:	Honduras
ENP:	Empresa Nacional Portuaria
SMMN:	Superintendencia de Marina Mercante Nacional
FNH:	Fuerza Naval de Honduras
FFAA:	Fuerzas Armadas
COPEN:	Consejo Permanente de Emergencia Nacional
MRN-MH:	Ministerio de Recursos Naturales - Minas e Hidrocarburos
REFTEXSA:	Refinería Texaco S.A. (Puerto Cortés)
UNAH:	Universidad Nacional Autónoma de Honduras
ENEE:	Empresa Nacional de Energía Eléctrica
CONSUPLANE:	Consejo Superior de Planificación Económica
MRE:	Ministerio de Relaciones Exteriores
DGA:	Dirección General de Aduanas (Min. Hacienda y Crédito Público)
CBH:	Cuerpo de Bomberos de Honduras
DGM:	Dirección General de Migración (Ministerio de Gobernación y Justicia)
SECOPT:	Secretaría de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte
RENARE:	Dirección General de Recursos Naturales Renovables
SECTUR:	Secretaría de Turismo
CAP:	Comisión Administradora de Petróleos
SECPLAN:	Secretaría de Planeamiento

Nicaragua.

NI:	Nicaragua
DGTAN:	Dirección General de Transporte Acuático Nacional
DGA:	Dirección General de Aduanas
DGME:	Dirección General de Migración y Extranjería
DIRENA:	Dirección de Recursos Naturales y del Ambiente
INTURISMO:	Instituto Nacional de Turismo
INPESCA:	Instituto Nicaraguense de Pesca
MCT:	Ministerio de Construcción y Transporte
UNAN:	Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua
CIP:	Centro de Investigaciones Pesqueras
CIRA:	Centro de Investigación de Recursos Acuáticos
MGS:	Marina de Fuerza Sandinista
PETRONIC:	Petróleos de Nicaragua
DC:	Defensa Civil
PS:	Policía Sandinista

## A N E X O 2

GLOSARIO DE TERMINOS RELATIVOS AL PCC Y A LOS PCNTERMINOS RELATIVOS AL PCC

**ORGANISMO RECTOR (OR):** Entidad o institución que cada país ha designado para asumir la responsabilidad general de la respuesta ante los derrames de hidrocarburo; y que tiene, además, la facultad de adquirir compromisos de cooperación con sus equivalentes de la región; y que está representada por el funcionario más alto de la misma.

**COORDINADOR DE OPERACIONES (CO):** Funcionario estatal responsable de conducir las operaciones de control y limpieza de un derrame de hidrocarburos, y de movilizar los recursos necesarios en el lugar del suceso

**PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL (PCN):** Es el instrumento que define los mecanismos de organización, recursos y estrategias de un país para hacer frente a una emergencia de derrames de hidrocarburos, incluyendo la información básica necesaria, y las posibilidades de cooperación externa

**SISTEMA DE NOTIFICACION POLREP:** Es un sistema estandarizado de formato de mensajes sobre incidentes de contaminación marina, recomendado por la OMI y que está siendo adoptado a nivel mundial. El sistema de notificación POLREP (POLlution REPort) está conformado por tres tipos de mensajes:

- Parte I: POLWARN (POLlution WARning), para entregar el aviso inicial de contaminación o amenaza de ella;
- Parte II POLINF (POLlution INFormation), para entregar una información suplementaria detallada como asimismo notificaciones de situación;
- Parte III. POLFAC (POLlution FACilities), para solicitar ayuda en equipos, servicios o personal, y para materias de carácter operacional.

**OPERACIONES CONJUNTAS** Son aquellas acciones llevadas a cabo en forma coordinada por dos o más Estados para enfrentar un derrame en aguas limítrofes, compartidas o en proceso de delimitación. A menos que lo acuerden específicamente de otra forma, cada Estado asumirá el papel rector en las operaciones llevadas a cabo en sus respectivas zonas de responsabilidad.

**MAR TERRITORIAL:** Es la zona marítima donde el Estado ribereño extiende su soberanía más allá de su territorio y aguas interiores, hasta una anchura de 12 millas marinas medidas a partir de líneas de base definidas por la Convención (Ver Arts 2 y 3 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982)

**ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA:** Arca situada más allá del mar territorial que se extiende hasta las 200 millas marinas contadas desde las líneas de base definidas por la Convención (Ver Arts. 55-57 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982)

**ZONA DE RESPONSABILIDAD (DE UN OR EN EL PCC):** Es el área marítima en la cual cada país centroamericano tiene la función de vigilancia, control y aplicación de las medidas y acciones para el cumplimiento del PCN y del PCC en caso de derrames de hidrocarburos, y que está comprendida por.

- el mar territorial y la zona económica exclusiva de dicho Estado, que no se encuentren en proceso de delimitación con otro(s) Estado(s)
- otras zonas marítimas, en proceso de delimitación con otro(s) Estado(s), y que le han sido asignadas, con carácter temporal o rotativo, de común acuerdo con dichos Estados participantes en el PCC.

Queda especialmente indicado que los mapas y referencias gráficas o escritas sobre zonas de responsabilidad de los OR a que haga mención este Plan Centroamericano de Contingencias tienen un alcance exclusivamente operativo y no establecen precedente alguno, ni podrán invocarse como antecedente en reclamaciones respecto a la soberanía o a los límites marítimos oficiales de los países de la región.

#### TERMINOS RELATIVOS A LOS PCN (Anexo 1 de los PCN)

(Adjuntar fotocopias de los respectivos Anexos 1 de los PCN.)

A N E X O 3

**MAPAS INDICATIVOS DEL AMBITO GEOGRAFICO DEL PCC Y DE LAS  
ZONAS DE RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES**

(ADJUNTAR UN MAPA DE CENTROAMERICA CON LAS AREAS DE RESPONSABILIDAD DE CADA PAIS EN EL PCC, Y AMPLIACIONES DE CIERTAS AREAS LIMITROFES.

NOTA: ESTOS MAPAS NO ESTABLECEN PRECEDENTES RESPECTO A LIMITES O JURISDICCIONES NACIONALES. INDICAN SOLAMENTE UNA DISTRIBUCION DE ZONAS DONDE LE CORRESPONDERA ACTUAR A CADA OR, DESDE UN PUNTO DE VISTA DE SU CAPACIDAD PARA LLEGAR PRONTAMENTE A COMBATIR UN DERRAME DE HIDROCARBUROS. (VER DEFINICION EN EL ANEXO 2)  
ESTOS MAPAS SERAN ADOPTADOS DE COMUN ACUERDO ENTRE LOS OR DE LA REGION

A N E X O 4

**PLANES DE CONTINGENCIA NACIONALES  
DE LOS PAISES CENTROAMERICANOS**

ANEXO 4 - A: PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DE COSTA RICA

ANEXO 4 - B: PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DE EL SALVADOR

ANEXO 4 - C: PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DE GUATEMALA

ANEXO 4 - D: PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DE HONDURAS

ANEXO 4 - E: PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL DE NICARAGUA

(ADJUNTAR UNA COPIA DE CADA PLAN COMO REFERENCIA INFORMATIVA PARA LOS  
DEMÁS PAISES)

## A N E X O 5

### ORGANISMOS RECTORES DE LOS PAISES PARTICIPANTES EN EL PLAN

#### COSTA RICA

Organismo Rector: Comisión Nacional de Emergencias, a través de la Comisión Interinstitucional Técnica de Contingencias  
Director: (representante del MOPT/DGTM)  
Punto de contacto: ING. OSCAR SALGADO PORTUGUEZ  
Director General de Transporte Marítimo  
Dirección: Apartado Postal 10176 (1000)  
San José, Costa Rica  
Teléfonos: 330605/330703/330555  
Telex: 2493 MOPT CR  
Telefax: 504-

#### EL SALVADOR

Organismo Rector: Comité de Emergencia Nacional  
Director: (Secretario Ejecutivo, Ministerio del Interior)  
Punto de contacto: ~~ING. JOSÉ R. HERNÁNDEZ PLATERO~~ Lic. Germán Martínez  
Gerente General  
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)  
Dirección: Torre Roble, Bulevar de Los Héroes  
San Salvador, El Salvador  
Teléfonos: 24-1133/ San Salvador  
Telex: 301-20194  
Telefax: 503-2-240907/503-2-524001

#### GUATEMALA

Organismo Rector: Comisión Interinstitucional Técnica de Contingencias  
Director: Representante del MINCTOP  
Punto de contacto: ING. CÉSAR AUGUSTO QUIROZ SAMAYOA  
Asesor Técnico y Coordinador Nacional del Plan  
Dirección: Palacio Nacional,  
Tercer Nivel, Oficina No.15  
Ciudad de Guatemala  
Teléfonos: 83487, 537076, 21295 y 21296.  
Telex: 5704 - MINCTOP-GU



## HONDURAS

Organismo Rector: Jefatura de las Fuerzas Armadas  
Director: Cdte.  
Punto de contacto: Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Naval (?)  
T.N SANTIAGO VELASQUEZ  
Superintendencia de Marina Mercante Nacional  
Dirección: Superintendencia de Marina Mercante  
Tegucigalpa, Honduras  
Teléfonos: (504) 311880/311866/311868  
Telex: 1570 MAMER HO  
Telefax: 504-3-11872

## NICARAGUA

Organismo Rector: Ministerio de la Construcción y Transporte  
Director:  
Punto de contacto: ERNESTO J. RODRÍGUEZ RUEDA  
Director General de Transporte Acuático  
Dirección: Frente al Estadio Nacional Rigoberto López Pérez  
Managua, Nicaragua  
Teléfonos: 26928  
Telex: 2422 ENAP  
Telefax: 505-2-672155

A N E X O 6

**INVENTARIO DE EQUIPOS Y MATERIALES DISPONIBLES**  
**EN LOS PAISES PARTICIPANTES EN EL PCC**

(ADJUNTAR LAS LISTAS DE EQUIPOS DISPONIBLES EN CADA PAIS CENTROAMERICANO PARA APOYAR SU PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL), PREPARADAS DE ACUERDO AL FORMATO ESTABLECIDO EN DICHOS PCN).

## APENDICE

### DIRECTRICES PARA CONFECCIONAR LISTAS DE EQUIPO DE RESPUESTA

#### Barreras\*

- Tipos
- Longitud total
- Calado/francobordo y peso por unidad
- Equipo adicional de apoyo necesario
- Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, utilización en alta mar o en operaciones en aguas abrigadas)
- Tiempo de movilización\*\*
- Medios de transporte necesarios
- Transporte disponible
- Personal encargado de su manipulación
- Cálculo del costo de adquisición
- Cálculo del costo de alquiler por día

#### Raseras y otros medios de recogida\*

- Tipos, número total
- Peso y dimensiones por unidad
- Equipo adicional de apoyo necesario
- Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, utilización en alta mar o en operaciones en aguas abrigadas)
- Tiempo de movilización\*\*
- Medios de transporte necesarios
- Transporte disponible
- Personal encargado de su manipulación
- Cálculo del costo de adquisición
- Cálculo del costo de alquiler por día

#### Equipo para la contención de hidrocarburos\*

- Tipos, número total/capacidad
- Peso y dimensiones por unidad
- Equipo adicional de apoyo necesario
- Características de proyecto y utilización prevista (por ejemplo, utilización en alta mar o en operaciones en aguas abrigadas)
- Tiempo de movilización\*\*

---

\* Las dimensiones y los pesos se indicarán utilizando el sistema métrico decimal.

\*\* Tiempo que transcurre entre la petición de equipo, naves, etc. y la salida de éstos.

A N E X O 7

LISTA DE EXPERTOS NACIONALES (5) DESIGNADOS POR LOS OR  
DE LOS PAISES PARTICIPANTES EN EL PCC PARA PRESTAR  
ASESORIA TECNICA PARA EL CONTROL DE DERRAMES

COSTA RICA

- 1) (NOMBRE)  
(TITULO)  
(CARGO ACTUAL)  
(INSTITUCION)  
(TIPO DE CAPACITACION RECIBIDA)  
(EXPERIENCIA)  
(FUNCION PARA LA CUAL SE LO RECOMIENDA)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

EL SALVADOR

- 1)
- 2)
- 5)

GUATEMALA

- 1)
- 2)
- ..
- 5)

HONDURAS

- 1)
- 2)
- ..
- 5)

NICARAGUA

- 1)
- 2)
- .
- 5)

A N E X O 8

MAPAS DE AREAS CRITICAS EN LAS ZONAS COSTERAS DE CENTROAMERICA

(ADJUNTAR LOS MAPAS DE LAS AREAS CRITICAS CONSIDERADAS EN LOS PLANES DE CONTINGENCIA NACIONAL DE LOS PAISES PARTICIPANTES EN EL PCC)

A N E X O 9

MODELO DE NOTIFICACION POLREP

(ADJUNTAR UNA COPIA DEL APENDICE 2 DEL CAP. 4 (SIN EL CUADRO 2) DEL MANUAL SOBRE LA CONTAMINACION OCASIONADA POR HIDROCARBUROS PARTE II: PLANIFICACION PARA CONTINGENCIAS, PUBLICADO POR LA OMI (PAGS. 23-35) (No. de venta: 562 88.02.S)).

## APENDICE 2

### SISTEMA DE NOTIFICACION DE CONTAMINACION (POLREP)

En su octava reunión (Estocolmo, 8-11 de mayo de 1984), las Partes Contratantes del Acuerdo de Bonn decidieron adoptar el nuevo sistema de notificación POLREP a partir del 1 de enero de 1985, a reserva de su aprobación por los otros acuerdos internacionales interesados (BA 8/12/1, párrafo 5.47). El nuevo procedimiento fue adoptado por las Partes Contratantes del Acuerdo de Copenhague en agosto de 1984 y por el Grupo de expertos en cooperación para la lucha contra la contaminación (EGC) de la Comisión de Helsinki en septiembre de 1984. Por consiguiente, la fecha común para la aplicación del nuevo sistema POLREP en los tres acuerdos fue el 1 de enero de 1985.

### SISTEMA DE NOTIFICACION DE CONTAMINACION (POLREP)

1 El sistema de notificación de la contaminación tiene por objeto intercambiar información cuando haya ocurrido o existe la amenaza de que ocurra un suceso que cause contaminación del mar

2 El POLREP está dividido en tres partes

- |  |  |   |
|--|--|---|
| .1 Parte I o POLWARN<br>(números 1-5)    | <i>POLL</i> ution<br><i>WARN</i> ing     | da la primera información o aviso de contaminación o amenaza de contaminación                                       |
| .2 Parte II o POLINF<br>(números 40-60)  | <i>POLL</i> ution<br><i>IN</i> formation | da una notificación suplementaria detallada así como notificaciones de situación                                    |
| .3 Parte III o POLFAC<br>(números 80-99) | <i>POLL</i> ution<br><i>FAC</i> ilities  | trata de las peticiones de servicio o recursos contra la contaminación, así como de asuntos de carácter operacional |

3 La división en tres partes sólo tiene fines de identificación. Por esta razón no se utilizan números consecutivos. Esto permite que el receptor reconozca, mirando simplemente los números, si está tratando con la parte I (1-5), la

parte II (40-60) o la parte III (80-99) Este método de división no excluye en modo alguno el empleo de todos los números en una notificación completa, el uso por separado de números sueltos de una de las partes, o el uso de números sueltos de diferentes partes mezclados en una notificación.

4 Cuando la parte I se usa como alerta en el Convenio de Helsinki, el Acuerdo de Copenhague o el PLAN DANGER, tiene siempre que transmitirse con la prioridad de tráfico URGENTE, mientras que si se usa en el Acuerdo de Bonn, la prioridad URGENTE es facultativa.

5 La parte II es la consecuencia lógica de la parte I. Una vez transmitida la parte I, la Parte Contratante interesada puede informar a las otras Partes Contratantes interesadas de su evaluación de la naturaleza y magnitud del suceso empleando los números apropiados de la parte II

6 La parte III se destina exclusivamente a la petición de ayuda y a cuestiones conexas.

7 En el cuadro 1 se dan explicaciones detalladas de los diferentes números de las partes I, II y III de POLREP

8 En el cuadro 2 se dan tres ejemplos de POLREP en este sistema

9 Debe ser posible identificar cada POLREP, y la persona que lo recibe debe poder comprobar si ha recibido todas las notificaciones relativas a esa contaminación o amenaza de contaminación particular

10 La notificación POLREP se identifica con un número de orden, por ejemplo, "DK 2/3", que significa que es procedente de las autoridades danesas, relativa al segundo caso de contaminación, y que es la tercera notificación sobre ese caso.

11 La notificación POLREP final se indicará como sigue: "DK 2/5 FINAL", que indica que ésta es la quinta notificación y la última que se hará sobre el segundo caso de contaminación.

12 A fin de mantener a los receptores de POLREP informados de todas las notificaciones transmitidas, la persona que envía la notificación debe incluir información después del número de orden sobre quién ha recibido las notificaciones POLREP transmitidas anteriormente, por ejemplo

DK 2/5 - DK 2/1 a FRG y S  
 DK 2/2 a FRG  
 DK 2/3 a S  
 DK 2/4 a FRG y S

13 Con respecto a los números 5, 60 y 99 conviene subrayar que el acuse de recibo ACKNOWLEDGE por la autoridad nacional competente se hará con referencia al número de orden que corresponda

14 Al contestar a una notificación POLREP, tiene que usarse el número de orden utilizado por el país transmisor como referencia en la respuesta. Sin embargo, no es necesario que los países sigan el sistema POLREP al responder a las notificaciones POLREP.

15 Si la notificación POLREP se usa en ejercicios, el texto irá precedido por la palabra EXERCISE y terminado por esta palabra repetida tres veces. Cada una de las notificaciones posteriores referentes al ejercicio también irán precedidas y terminadas por la palabra EXERCISE.

16 Se adjunta una lista resumida de informaciones POLREP

Resumen del contenido de una notificación POLREP

	Dirección	de	a
	Grupo	Fecha	Hora
	Identificación		
	Número de orden		
PARTE I (POLWARN)	1	Fecha y hora	
	2	Situación	
	3	Suceso	
	4	Derrame	
	5	Acuse de recibo	
PARTE II (POLINF)	40	Fecha y hora	
	41	Situación	
	42	Características de la contaminación	
	43	Fuente y causa de la contaminación	
	44	Dirección y velocidad del viento	
	45	Corriente o marea	
	46	Estado de la mar y visibilidad	
	47	Deriva de la contaminación	
	48	Pronóstico	
	49	Identidad del observador y de los buques presentes	
	50	Medidas tomadas	
	51	Fotografías o muestras	
	52	Nombres de otros Estados informados	
	53-59	Disponibles	
	60	Acuse de recibo	



80	Fecha y hora
81	Peticion de asistencia
82	Coste
83	Medidas previas para la entrega
84	Lugar y forma en que se prestará la asistencia
85	Otros Estados a los que se pide asistencia
86	Traspaso del mando
87	Intercambio de información
88-98	Disponibles
99	Acuse de recibo

CUADRO 1

Contenido	Observaciones
DTG (Grupo Dia Hora)	Día y hora de redaccion del telex (DTG). Siempre seis numeros. Puede ir seguido de la indicación del mes. El DTG puede utilizarse como referencia
POLREP ACUERDO DE BONN/ NORDICO/BALTICO/DENGER	<p>Esta es la identificación del informe                      "POL..." indica que la notificación puede tratar de todos los tipos de contaminación (tanto hidrocarburos como otras sustancias perjudiciales)                      "...REP" indica que ésta es una notificación de un suceso que ha causado contaminación                      Puede contener hasta tres partes principales:</p> <p><i>Parte I</i> (POLWARN) es un <i>aviso inicial</i> (una primera informacion o alerta) de un siniestro o de la presencia de manchas de hidrocarburos o de sustancias perjudiciales. Esta parte de la notificación esta numerada de 1 a 5.</p> <p><i>Parte II</i> (POLINF) Es una notificación <i>detallada suplementaria</i> de la parte I. Esta parte de la notificación está numerada de 40 a 60.</p> <p><i>Parte III</i> (POLFAC) Es para peticiones de ayuda de otras Partes Contratantes, así como para cuestiones operacionales de la prestacion de ayuda Esta parte de la notificación está numerada de 80 a 99</p>

<p>POLREP ACUERDO DE BONN/ NORDICO/BALTICO/DENGER (continuación)</p>	<p><i>ACUERDO DE BONN</i> Es para identificar el acuerdo de que se trate (otras palabras claves "NORDIC" para el Acuerdo de Copenhague, 1971, "BALTIC" para el Convenio de Helsinki, 1974 y "DENGER" para el Plan conjunto germano-danes para contingencias marítimas, 1982)</p> <p>Las partes I, II y III pueden transmitirse todas juntas en una notificación o por separado. Además, pueden transmitirse números sueltos de cada parte por separado o combinados con números de las otras dos partes. No figurarán en el POLREP números sin texto adicional.</p> <p>Cuando se utilice la parte I como <i>aviso</i> de una amenaza grave, el telex ira encabezado con la palabra de prioridad de tráfico "URGENT"</p> <p>La autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible de <b>TODAS LAS NOTIFICACIONES POLREP</b> que contengan números de acuse de recibo (5, 60 ó 99).</p> <p>Las notificaciones POLREP deberán terminar siempre con un télex del Estado notificador, indicando que no pueden esperarse más comunicaciones operacionales sobre ese suceso particular</p>
--	--

Contenido	Observaciones
<p>DK 1/1</p>	<p>Debera ser posible identificar cada informe suelto, y el organismo receptor debera estar en condiciones de comprobar si se han recibo todos los informes del incidente de que se trate. Esto se hace utilizando un indentificador de nacion (DK, FRG, UK, PO, FI, etc ) seguido de un sistema de trazos, en el que el numero situado delante de un trazo indica el suceso al que se refiere la notificacion y el siguiente al trazo indica el numero actual de notificaciones realizadas sobre el suceso de que se trate</p> <p>POLREP BONN AGREEMENT DK 1/1 indica el primer informe de Dinamarca sobre el suceso de que se trate en la región del ACUERDO DE BONN</p> <p>POLREP BONN AGREEMENT DK 1/2 indicará, con arreglo al sistema descrito, el segundo informe sobre el mismo suceso.</p> <p>Si la contaminación causada por el suceso se divide en <i>manchas claramente definidas</i>, en este ejemplo 2, la frase POLREP BONN AGREEMENT 1, que se divide ahora en POLREP BONN AGREEMENT 2, y POLREP BONN AGREEMENT 3, deberá indicarse en la última notificación sobre el suceso identificado con el número 1 delante del trazo.</p> <p>Las primeras notificaciones sobre las dos manchas originadas por el suceso primeramente comunicado se numerarán entonces POLREP BONN AGREEMENT DK 2/1 y POLREP BONN AGREEMENT DK 3/1, pudiendo utilizar luego números consecutivos después del trazo</p>

Contenido	Observaciones
1 FECHA Y HORA	El día del mes, así como la hora del día en la que ocurrió el suceso, o si se desconoce la causa de la contaminación, la hora de la observación, deberán indicarse con seis números. La hora se expresará en GMT, por ejemplo, 091900z (es decir, el noveno día del mes respectivo a las 19 00 GMT)
2 SITUACION	Indica la situación principal del suceso en grados y minutos de latitud y longitud y puede, además, indicar la marcación y la distancia con respecto a un lugar conocido por el receptor.
3 SUCESO	Se indicará aquí la naturaleza del suceso, tal como ERUPCION DE POZO DE PETROLEO, VARADA DE BUQUE TANQUE, ABORDAJE DE BUQUES TANQUE, MANCHA DE HIDROCARBUROS, etc.
4 DERRAME	Naturaleza de la contaminación, tal como PETROLEO CRUDO, CLORO, DINITROL, FENOL, etc., así como la cantidad total en toneladas del escape o el caudal, y asimismo el riesgo de nuevos derrames. Cuando no hay contaminación sino una amenaza de contaminación, se anotarán las palabras NOT YET, seguidas del nombre de la sustancia, por ejemplo, NOT YET FUELOIL.
5 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible

#### Parte II (POLINF)

Contenido	Observaciones
40 FECHA Y HORA	El número 40 se refiere a la situación descrita en los números 41 a 60 si es distinta de la número 1.
41 SITUACION Y/O MAGNITUD DE LA CONTAMINACION SOBRE/ ENCIMA DE/EN EL MAR	Indica la situación principal de la contaminación en grados y minutos de latitud y longitud y, además, puede dar la distancia y la marcación de algún lugar prominente conocido por el receptor si es distinto del indicado en el número 2. Cantidad de contaminación estimada, (por ejemplo, dimensión de las zonas contaminadas, número de toneladas de hidrocarburos derramados si es distinto del indicado en el número 4, o número de contenedores, bidones, etc. perdidos). Indica la longitud y la anchura de la mancha en millas marinas, si no se ha indicado en el número 2.
42 CARACTERISTICAS DE LA CONTAMINACION	Indica el tipo de contaminación, por ejemplo, tipo de hidrocarburos con su viscosidad y punto de fluidez, sustancias químicas envasadas o a granel, aguas sucias. En el caso de sustancias químicas, indicar el nombre apropiado o el número de las Naciones Unidas, si se conoce. En todos los casos, indicar también la forma de presentación, por ejemplo, líquido, sólido flotante, hidrocarburos líquidos, fangos semilíquidos, conglomerados alquitranosos, hidrocarburos meteorizados, coloración del mar, vapor visible. Se indicará cualquier marca que tengan los bidones, contenedores, etc.

Contenido	Observaciones
43 FUENTE Y CAUSA DE LA CONTAMINACION	Por ejemplo, buque o actividad. Si es un buque, indicar si es el resultado de una descarga deliberada o un siniestro. En este último caso, dar una breve descripción. A ser posible dar el nombre, el tipo, el tamaño, el distintivo de llamada, la nacionalidad y el puerto de matrícula del buque contaminador. Si el buque sigue su ruta, indicar su rumbo, velocidad y destino.
44 DIRECCION Y VELOCIDAD DEL VIENTO	Indica la dirección y la velocidad en grados y en m/s respectivamente. La dirección se refiere siempre al lugar del que sopla el viento.
45 DIRECCION Y VELOCIDAD DE LA CORRIENTE Y/O LA MAREA	Indica la dirección y la velocidad de la corriente en grados y en nudos y décimas de nudo respectivamente. La dirección indica siempre el lugar hacia el que fluye la corriente.
46 ESTADO DE LA MAR Y VISIBILIDAD	El estado de la mar se indica por la altura de las olas en metros. La visibilidad se expresa en millas marinas.
47 DERIVA DE LA CONTAMINACION	Indica el rumbo y la velocidad de la contaminación en grados y en nudos y décimas de nudo respectivamente. En caso de contaminación del aire (nube de gas), la velocidad de la deriva se indica en m/s.
48 PRONOSTICO DEL EFECTO PROBABLE DE LA CONTAMINACION Y DE LAS ZONAS AFECTADAS	Por ejemplo, llegada a la playa con la hora estimada. Resultados de los modelos matemáticos.

Contenido	Observaciones
49 IDENTIDAD DEL OBSERVADOR/NOTIFICADOR IDENTIDAD DE LOS BUQUES PRESENTES	Indica quien ha notificado el suceso. Si es un buque debe indicarse el nombre, el puerto de origen, el pabellón y el distintivo de llamada. También deben indicarse en este número los buques presentes en el lugar del suceso dando su nombre, puerto de origen, pabellón y distintivo de llamada, especialmente si no ha podido identificarse al contaminador y se considera que la mancha es de origen reciente.
50 MEDIDAS TOMADAS	Todas las medidas tomadas para eliminar la contaminación.
51 FOTOGRAFIAS O MUESTRAS	Indica si se han tomado fotografías o muestras de la contaminación. Deberá darse el número de télex de la autoridad que ha tomado las muestras.
52 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANISMOS INFORMADOS	
53-59	<b>DISPONIBLES PARA CUALQUIER OTRA INFORMACION PERTINENTE</b> (por ejemplo, resultados de los análisis de las muestras o fotográficos, resultados de las inspecciones realizadas por los encuestadores, declaraciones de la tripulación del buque, etc.).
60 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible.

Contenido	Observaciones
80 FECHA Y HORA	El número 80 se refiere a la situación descrita abajo, si es distinta de los números 1 y/o 40.
81 PETICION DE ASISTENCIA	Tipo y magnitud de la asistencia pedida en forma de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- equipo especificado</li> <li>- equipo especificado con personal entrenado</li> <li>- equipos completos de intervención</li> <li>- personal especializado</li> </ul> con indicación del país al que se le hace la petición.
82 COSTE	Peticiones de información sobre los costos de la asistencia prestada para el país peticionario.
83 MEDIDAS PREVIAS PARA LA PRESTACION DE LA ASISTENCIA	Información sobre franquicia aduanera, acceso a las aguas territoriales, etc. en el país peticionario.
84 LUGAR Y FORMA EN QUE SE PRESTARA LA ASISTENCIA	Información sobre la prestación o entrega de la asistencia, por ejemplo, punto de reunión en el mar con información sobre las frecuencias que se utilizarán, distintivo de llamada y nombre del jefe supremo en el lugar del suceso del país solicitante, o autoridades en tierra y sus números de teléfono y de télex y las personas de enlace.
85 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANISMOS	Sólo se llenará si no está indicado en el número 81, por ejemplo, si ulteriormente se necesita más asistencia por parte de otros Estados.

Contenido	Observaciones
86 TRASPASO DEL MANDO	Cuando una parte importante de la contaminación por hidrocarburos o la amenaza grave de dicha contaminación se desplaza o se ha desplazado a la zona correspondiente a otra Parte Contratante, el país que ha ejercido el mando supremo de la operación puede pedir al otro país que lo asuma a su vez.
87 INTERCAMBIO DE INFORMACION	Cuando se ha concertado un acuerdo mutuo entre dos Partes sobre el traspaso del mando supremo, el país que traspasa el mando debe notificar al país que lo asume todos los datos pertinentes sobre la operación.
88-98	DISPONIBLES PARA OTRAS NECESIDADES O INSTRUCCIONES PERTINENTES
99 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utilice este número en el télex, la autoridad nacional competente deberá acusar recibo lo antes posible.

A N E X O 10

**EJEMPLO DE NOTIFICACION POLREP**

(ADJUNTAR UNA COPIA DEL CUADRO 2 DEL APENDICE 2 DEL CAP. 4 DEL MANUAL SOBRE LA CONTAMINACION OCASIONADA POR HIDROCARBUROS PARTE II: PLANIFICACION PARA CONTINGENCIAS, PUBLICADO POR LA QMI (PAGS. 36-39) (No. de venta: 562 88.02.S)).

CUADRO 2

POLREP

Ejemplo N° 1

Informe completo (partes I, II y III)

Dirección	De: DK
	A: FRG y NL
Grupo Fecha Hora	181100z junio
Identificación	POLREP ACUERDO DE BONN
Número de orden	DK 1/2 (DK 1/1 para FRG)
≠	≠
1 Fecha y hora	1 181000z
2 Situación	2 55° 30' N - 07° 00' E
3 Suceso	3 Abordaje de buques tanque
4 Derrame	4 Petróleo crudo, estimado en 3 000 toneladas
41 Situación y/o magnitud de la contaminación sobre/ encima de/en el mar	41 El petróleo está formando una mancha de 0,5 millas marinas hacia el sudeste. Anchura hasta de 0,3 millas marinas.
42 Características de la contaminación	42 Crudo de Venezuela. Viscosidad 3 780 Cs a 37,8°C. Bastante viscoso.
43 Fuente y causa de la contaminación	43 Buque tanque danés ESSO BALTICA de Copenhague, 22 000 TRB, distintivo de llamada xxx, por abordaje con el buque de carga a granel noruego AGNEDAL de Stavanger, 30 000 TRB, distintivo de llamada yyy. Dos tanques averiados en el ESSO BALTICA. Ninguna avería en el AGNEDAL.
44 Dirección y velocidad del viento	44 270 - 10 m/s

45 Dirección y velocidad de la corriente y/o marea	45 180 - 0,3 nudos.
46 Estado de la mar y visibilidad	46 Altura de las olas 2 m. 10 millas marinas.
47 Deriva de la contaminación	47 135 - 0,4 nudos.
48 Pronóstico del efecto probable de la contaminación y de las zonas afectadas	48 Podría llegar a la isla de Sylt, FRG, o más al Sur, a NL el 23 de este mes.
49 Identidad del observador/notificador. Identidad de los buques presentes	49 AGNEDAL, véase el número 43.
50 Medidas tomadas	50 Dos equipos de intervención daneses con gran capacidad mecánica se dirigen a la zona.
51 Fotografías o muestras	51 Se han tomado muestras de petróleo. Télex 64 471 SOK DK.
52 Nombres de otros Estados y organismos informados	52 FRG
53 Disponible	53 PLAN DANGER iniciado.
81 Petición de asistencia	81 Se han pedido a FRG 2 equipos de intervención con gran capacidad mecánica de recogida.
82 Coste	82 Se ha pedido a FRG el costo aproximado por día de asistencia prestada.
83 Medidas previas para la prestación de la asistencia	83 Se permitirá a las unidades FRG penetrar en aguas territoriales danesas con fines de lucha o en puertos daneses con fines logísticos informando previamente al jefe supremo en el lugar del suceso (SOSC).
84 Lugar y forma en que se prestará la asistencia	84 Punto de reunión 57° 30' N - 07° 00' E. Avisar por los canales 16 y 17 VHF al SOSC, Capitán de Corbeta Hansen en el GUNNAR SEIDENFADEN, distintivo de llamada OWAJ.
99 ACUSE DE RECIBO	99 ACUSE DE RECIBO

**POLREP**

*Ejemplo N° 2*

Notificación abreviada (números sueltos de la parte III)

Dirección	De: FRG
	A: DK
Grupo Fecha Hora	182230z junio
Identificación	POLREP ACUERDO DE BONN
Número de orden	Su referencia DK 1/2
≠	≠
80 Fecha y hora	80 182020z
82 Coste	82 Coste total por día será aproximadamente de . . . .
84 Lugar y forma en que se prestará la asistencia	84 Hora estimada de llegada de las unidades FRG a POLREP ACUERDO DE BONN DK 1/2, 182100z.

**POLREP**

*Ejemplo N° 3*

Notificación de ejercicio

Dirección	De: DK
	A: N
Grupo Fecha Hora	210940z junio
	URGENTE
	EJERCICIO
Identificación	POLREP ACUERDO DE BONN
Número de orden	DK 1/1
≠	≠
1 Fecha y Hora	1 210830
2 Situación	2 57° 50' N - 10° 00' E
3 Suceso	3 Abordaje de buques tanque
4 Derrame	4 Todavía no
5 Acuse de recibo	5 Acuse de recibo
	EJERCICIO EJERCICIO EJERCICIO



**A N E X O 11**

**ACUERDOS ESPECIFICOS SOBRE LA FINANCIACION DE OPERACIONES  
CONJUNTAS Y PRESTAMOS DE RECURSOS DENTRO DEL MARCO DEL PCC**

**(TEXTO PREPARADO DE COMUN ACUERDO POR LOS ASESORES LEGALES DE LOS OR  
PARTICIPANTES EN EL PCC, EN CONSULTA CON LAS EMPRESAS PROPIETARIAS DE LOS  
EQUIPOS)**

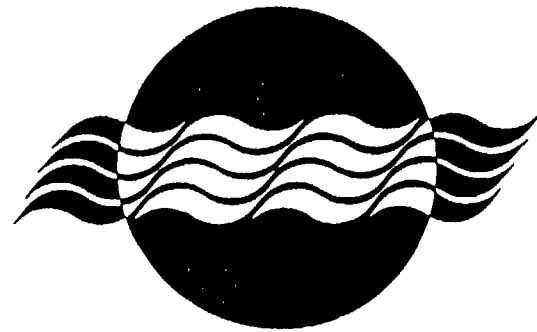
**A N E X O 12**

**RECOMENDACIONES PARA LA PREPARACION Y PRESENTACION DE DEMANDAS DE INDEMNIZACION POR DAÑOS PRODUCIDOS POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS**

(VERSION TRADUCIDA AL ESPAÑOL DEL MANUAL DE DEMANDAS DEL IOPC FUND)

International Oil Pollution Compensation Fund

# **CLAIMS MANUAL**



# 1 Introduction

This Manual is a guide for the filing of claims against the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund). Its purpose is to assist claimants in making claims against the IOPC Fund by listing the particulars which a claim should contain and by setting out how claims can best be made. It does not seek to set out legal details. In case of doubt it is recommended that legal advice be obtained.

Claims for compensation for oil pollution damage can be brought against the owner of the ship which caused the damage and, on the conditions set out below, also against the IOPC Fund. The basis for such claims are the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (Liability Convention or CLC) and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (Fund Convention), as implemented by national law. The person primarily liable for the damage is the shipowner; however, by constituting a limitation fund he can limit his liability to a maximum amount determined by the size of the ship. The IOPC Fund will pay compensation for oil pollution damage if the person suffering such damage has been unable to obtain full and adequate compensation for the damage under the terms of the Liability Convention,

- (a) because no liability for the damage arises under the Liability Convention;
- (b) because the owner liable for the damage under the Liability Convention is financially incapable of meeting his obligations in full;
- (c) because the damage exceeds the owner's liability under the Liability Convention as limited pursuant to that Convention.

Under certain circumstances the IOPC Fund is exempted from liability to pay compensation. The IOPC Fund's procedure regarding the settlement of claims is contained in the IOPC Fund's Internal Regulations.

The Liability Convention and the Fund Convention provide for compensation for oil pollution damage up to an amount of at present 675 million (gold) francs per any one incident (as at January 1982 equivalent to US \$52.3 million). This amount may be increased by the IOPC Fund's Assembly up to 900 million (gold) francs. The oil causing the damage must have been "persistent" and must have escaped or been discharged from a sea-going vessel actually carrying oil in bulk as cargo. Only damage caused on the territory, including the territorial sea, of a State party to the Fund Convention can be claimed against the IOPC Fund. The term "pollution damage" is defined as "loss or damage caused outside the ship carrying oil by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur, . . .". It covers the costs of reasonable preventive measures taken after an incident has occurred and further loss or damage caused by preventive measures, including the costs of preventive measures taken outside the territorial sea to prevent the territory or territorial sea of a Contracting State being polluted.

Claimants should be aware of the fact that the length of time within which claims will be settled by the IOPC Fund depends largely on how long it takes for claimants to provide the IOPC Fund with the information required. It is therefore in the interest of claimants to follow this Manual as closely as possible. However, it is suggested that claimants should always get in contact with the Director of the IOPC Fund as soon as possible after the incident and discuss with him the presentation of claims which they may have.

## **Who is eligible to claim?**

Any person who has suffered pollution damage may make a claim against the IOPC Fund. It may be any individual or partnership or any public or private body, including a State or any other public authority.

It is the claimant's option whether to request an appropriate organisation or authority or a lawyer to represent his interests and to file the claim against the IOPC Fund on his behalf. In some cases, it may be helpful for several claimants suffering similar damage to present co-ordinated claims.

## **3 To whom should a claim be addressed?**

Any claimant may make his claim directly to the IOPC Fund at the following address:

International Oil Pollution Compensation Fund  
4 Albert Embankment  
London SE1 7SR  
telephone: 01-582 2606      telex: 23588

## **4 Within what period has a claim to be made?**

It is in the interest of claimants to make their claims as soon as possible after the damage has occurred. If a formal claim cannot be made shortly after the incident, the IOPC Fund would appreciate being notified as soon as possible of the claimant's intention to file a claim at a later stage.

Rights to compensation shall be extinguished unless an action is commenced within three years of the date on which the damage occurred. However, "in no case may an action be brought after six years from the date of the incident which caused the damage. Since these "actions" mean court actions, claimants would be advised to bring their claims against the IOPC Fund well in advance of the expiry of the dates mentioned above, in order to be in a position to bring court actions within that period should they feel it necessary to sue the IOPC Fund for compensation. Such a court action would be necessary if the claimant and the IOPC Fund could not agree on an amicable settlement of the claim.

## **5 How should a claim be presented?**

A claim against the IOPC Fund should be made in writing (including cable or telex) and must be supported by the appropriate documentation (eg invoices and vouchers). If the

documentation is very voluminous, claimants should discuss its presentation with the Director. The Director may request the claimant to provide further information. Claimants are informed that the working languages of the IOPC Fund are English and French; it would therefore facilitate speedy settlement if claims were to be submitted in one of these languages.

## 6 What particulars should a claim contain?

Each claim should contain the following particulars:

- (a) the name and address of the claimant and his representative, if any;
- (b) the identity of the ship involved in the incident;
- (c) the date, the place and specific details of the incident;
- (d) the type of oil and the kind of pollution damage as well as the place where it was experienced;
- (e) the amount of the claim.

Depending on the amount claimed and the kind of pollution damage suffered, a claim should be broken down into different items. Examples of claims which may be admissible under the Fund Convention and under the relevant national law and how they may be broken down are given below.

### 6.1 Costs of prevention and clean-up of pollution

- 6.1.1 Summary of events including a description of the work carried out in different areas and of the working methods chosen in relation to the circumstances prevailing during the incident.
- 6.1.2 Analytical and/or circumstantial evidence linking the oil pollution with the ship involved in the incident (eg chemical analysis, relevant wind and current data, observations of floating oil movements).

- 6.1.3 Dates on which work was carried out (weekly or daily costs).
- 6.1.4 Labour costs (number and categories of labourers, rates of pay, days/hours worked, total costs).
- 6.1.5 Material costs (types of materials used, rate of hire or cost of purchase, quantity used, total costs).
- 6.1.6 Transport costs (number and types of vehicles used, number of days/hours operated, rate of hire or cost of purchase, total cost).

### 6.1.7 Costs of final disposal of recovered oil.

### 6.2 Replacement and repair costs

- 6.2.1 Extent of pollution damage to property.
- 6.2.2 Description of the item written off or damaged and needing replacement or repairs (eg fishing net, sail, boat), including description of its location at the time of oil pollution damage.
- 6.2.3 Cost of replacement or of repair work.
- 6.2.4 Age of item to be replaced.
- 6.2.5 Labour costs incurred.

### 6.3 Economic loss

- 6.3.1 Nature of loss, including demonstration that loss resulted directly from the incident.
- 6.3.2 Comparative figures for profits earned in previous periods and for the period during which damage was suffered.
- 6.3.3 Method of assessment of loss.

6.4 There may be other categories of claims. There may also be proceeds from the sale of recovered oil which have to be set off against the claim. In all cases, the break-down of the amount claimed has to be done in such a way that the IOPC Fund is in a position to assess the amount of damage suffered on the basis of the facts and the documentation presented.

## **7 Claims procedure**

Claims submitted to the IOPC Fund will be dealt with promptly. Claims arising out of incidents in respect of which the aggregate amount of all claims is not likely to exceed the limit of 25 million (gold) francs (approximately US \$2 million) can be settled by the Director without prior approval of the IOPC Fund's Executive Committee. These claims will normally be paid out with minimum delay. Under certain conditions and within certain limits, the Director can make provisional payments before the final settlement of a claim if this is necessary in order to mitigate undue financial hardship to a victim.

Generally, the IOPC Fund will try to co-operate closely with the ship's liability insurer (P & I Club). The investigation into the incident and the assessment of the damage will be done jointly by the P & I Club and the IOPC Fund. It will not normally be necessary, therefore, for claims for pollution damage and for the documentation to be submitted to the P & I Club and the IOPC Fund separately. However, notice of a claim against the IOPC Fund should always be given to the IOPC Fund.

## 7 Claims procedure

Claims submitted to the IOPC Fund will be dealt with promptly. Claims arising out of incidents in respect of which the aggregate amount of all claims is not likely to exceed the limit of 25 million (gold) francs (approximately US \$2 million) can be settled by the Director without prior approval of the IOPC Fund's Executive Committee. These claims will normally be paid out with minimum delay. Under certain conditions and within certain limits, the Director can make provisional payments before the final settlement of a claim if this is necessary in order to mitigate undue financial hardship to a victim.

Generally, the IOPC Fund will try to co-operate closely with the ship's liability insurer (P & I Club). The investigation into the incident and the assessment of the damage will be done jointly by the P & I Club and the IOPC Fund. It will not normally be necessary, therefore, for claims for pollution damage and for the documentation to be submitted to the P & I Club and the IOPC Fund separately. However, notice of a claim against the IOPC Fund should always be given to the IOPC Fund.