



International Oil Pollution
Compensation Funds

Fonds internationaux
d'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación por
hidrocarburos

NOTA EXPLICATIVA

Febrero de 2018

INTRODUCCIÓN

La indemnización de daños debidos a la contaminación ocasionados por derrames procedentes de buques tanque está regida por un régimen internacional elaborado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI). El esquema conceptual del régimen fue inicialmente el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo de 1971). Este régimen 'antiguo' se enmendó en 1992 con dos Protocolos, y los Convenios enmendados se conocen como el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Los Convenios de 1992 entraron en vigor el 30 de mayo de 1996.

El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. El Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Fondo de 1971) dejó de existir con efecto a partir del 31 de diciembre de 2014. Asimismo, gran número de Estados han denunciado el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969. Por consiguiente, esta nota trata del 'nuevo régimen', es decir, el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

El **Convenio de Responsabilidad Civil, 1992** determina la responsabilidad de los propietarios de buques por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. El Convenio establece el principio de la responsabilidad objetiva de propietarios de buques y crea un sistema de seguro de responsabilidad civil obligatorio. El propietario del buque está normalmente autorizado a limitar su responsabilidad a una cuantía vinculada al arqueo de su buque.

El **Convenio del Fondo de 1992**, que es complementario al Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, establece un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil aplicable es insuficiente. El **Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992**, por lo general llamado **Fondo de 1992**, se estableció en virtud del Convenio del Fondo de 1992. El Fondo de 1992 es una organización intergubernamental de ámbito mundial establecida con el objeto de administrar el régimen de indemnización creado por el Convenio del Fondo de 1992. Al constituirse en Parte en el Convenio del Fondo de 1992, un Estado pasa a ser Miembro del Fondo de 1992. Los FIDAC tienen su sede en Londres.

Al 7 de febrero de 2018, 137 Estados habían ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 o se habían adherido a este, y 115 Estados habían ratificado el Convenio del Fondo de 1992 o se habían adherido al mismo. La lista de los Estados Partes figura en el anexo.

CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, 1992

Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 se aplica a los **daños debidos a la contaminación por hidrocarburos** resultantes de derrames de hidrocarburos **persistentes** procedentes de **buques tanque**.

El Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 abarca los daños debidos a la contaminación sufridos en el **territorio, mar territorial, o zona económica exclusiva (ZEE)**, o zona equivalente de un Estado Parte en el Convenio. El Estado de abanderamiento del buque tanque y la nacionalidad del propietario del buque son irrelevantes para determinar el ámbito de aplicación.

La expresión '**daños ocasionados por contaminación**' se define como pérdidas o daños causados por la contaminación. Respecto de los daños ambientales (aparte de la pérdida de beneficios resultante del deterioro del medio ambiente) la indemnización está limitada a gastos contraídos o que se vayan a contraer por concepto de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.

La noción de daños ocasionados por contaminación incluye medidas, dondequiera que se tomen, para prevenir o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación en el territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente de un Estado Parte en el Convenio (**'medidas preventivas'**). Los gastos contraídos por las medidas preventivas son recuperables aun cuando no ocurra derrame de hidrocarburos, siempre y cuando haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.

El Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 comprende los derrames de **hidrocarburos de la carga o de combustible**, procedentes de naves aptas para la navegación marítima cargadas, y en ciertas circunstancias sin carga, construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga (pero no buques de carga seca).

Los daños ocasionados por **hidrocarburos no persistentes**, tales como gasolina, aceite diésel ligero, queroseno, etc., no están comprendidos dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

Responsabilidad objetiva

El propietario de un buque tanque tiene la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aún en ausencia de falta) de los daños causados por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos procedente de su buque como consecuencia de un siniestro. El propietario queda exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 solamente si demuestra que:

- a) los daños se debieron a un acto de guerra o a un desastre natural grave, o
- b) los daños se debieron totalmente al sabotaje de terceros, o
- c) los daños se debieron totalmente a la negligencia de las autoridades públicas respecto al mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

Limitación de la responsabilidad

El propietario de un buque tiene derecho normalmente a limitar su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. Se aumentaron los límites en aproximadamente un 50,37 % el 1 de noviembre de 2003 como sigue. Los límites aumentados que se aplican a los siniestros que ocurren a partir de esa fecha son:

- a) para un buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto, 4 510 000 de Derechos Especiales de Giro (DEG) (USD 6,54 millones)^{<1>};
- b) para un buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 4 510 000 de DEG (USD 6,54 millones) más 631 DEG (USD 915) por cada unidad de arqueo adicional;
y
- c) para un buque cuyo arqueo sea igual o superior a 140 000 unidades, 89 770 000 de DEG (USD 130,2 millones).

Si se demuestra que los daños por contaminación fueron resultado de la actuación u omisión personales del propietario del buque, cometidas con intención de causar daños, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños, el propietario del buque perderá el derecho a limitar su responsabilidad.

Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, sólo pueden promoverse reclamaciones de daños por contaminación contra la persona inscrita como propietaria del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean las propietarias del buque en cuestión fuera del marco de dicho Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario, miembros de la tripulación, el práctico, el fletador (incluido el fletador a casco desnudo), naviero o armador del buque, o cualquier persona que lleve a cabo operaciones de salvamento o medidas preventivas. El propietario tiene derecho a iniciar una acción de recurso contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

Seguro obligatorio

El propietario de un buque tanque que transporte como carga más de 2 000 toneladas de hidrocarburos persistentes está obligado a mantener un seguro que cubra su responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Los buques tanque deben llevar a bordo un certificado que atestigüe la cobertura del seguro. Este certificado también es obligatorio para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 cuando entren o salgan de un puerto o instalación terminal de un Estado Parte en dicho Convenio.

Las reclamaciones de daños por contaminación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 pueden promoverse directamente contra el asegurador u otra persona que proporcione la garantía financiera para cubrir la responsabilidad del propietario por daños debidos a la contaminación.

Competencia de los tribunales

Sólo pueden promoverse reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 contra el propietario del buque o su asegurador ante los tribunales del Estado Parte en ese Convenio en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se produjeron los daños.

CONVENIO DEL FONDO DE 1992

El Fondo de 1992 indemniza a los que sufren daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992 que no obtienen indemnización plena en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 en los siguientes casos:

^{<1>} La unidad de cuenta de los Convenios de 1992 es el Derecho Especial de Giro (DEG) como lo define el Fondo Monetario Internacional. En este documento, el DEG se ha convertido a dólares de los EE. UU. al tipo de cambio aplicable el 7 de febrero de 2018, es decir, 1 DEG = USD 1,450435.

- a) el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 porque puede acogerse a una de las exenciones con arreglo a ese Convenio; o
- b) el propietario del buque es financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, y su seguro es insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización de los daños por contaminación; o
- c) la cuantía de los daños rebasa el límite de responsabilidad del propietario del buque en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

Para constituirse en Partes en el Convenio del Fondo de 1992, los Estados deben constituirse también en Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.

El Fondo de 1992 no paga indemnización si:

- a) los daños ocurrieron en un Estado que no era Miembro del Fondo de 1992; o
- b) los daños por contaminación fueron consecuencia de un acto de guerra u ocasionados por un derrame procedente de un buque de guerra; o
- c) el demandante no puede demostrar que los daños fueron consecuencia de un siniestro relacionado con uno o más buques tal como queda definido (es decir, naves aptas para la navegación marítima o artefactos flotantes en el mar de cualquier tipo construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga).

Límite de indemnización

La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 en lo que respecta a un siniestro que ocurrió antes del 1 de noviembre de 2003 era de 135 millones de DEG (USD 195,8 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque (o por su aseguradora) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992. El límite se aumentó en un 50,37 % a 203 millones de DEG (USD 294,4 millones) el 1 de noviembre de 2003. El límite aumentado se aplica sólo a siniestros que ocurren en dicha fecha o después.

Competencia de los tribunales

Las acciones judiciales por indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 contra el Fondo de 1992 sólo pueden interponerse ante los tribunales del Estado Parte en ese Convenio en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se produjeron los daños.

La experiencia en siniestros pasados ha demostrado que la mayor parte de las reclamaciones se han liquidado extrajudicialmente.

Organización del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 consta de una **Asamblea** integrada por representantes de todos los Estados Miembros. La Asamblea es el órgano rector supremo del Fondo de 1992, y celebra sesiones una vez al año. La Asamblea elige al **Comité Ejecutivo** integrado por 15 Estados Miembros. La función principal de este Comité es aprobar la liquidación de reclamaciones.

El Fondo de 1992 comparte una Secretaría con el Fondo Complementario. La Secretaría común tiene al frente un Director y en la actualidad está compuesta por 27 funcionarios.

Financiación del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 se financia mediante contribuciones que se imponen a toda persona que haya recibido durante un año civil más de 150 000 toneladas de petróleo crudo y fueloil pesado (**hidrocarburos sujetos a contribución**) en un Estado Parte en el Convenio del Fondo de 1992.

Base de las contribuciones

La recaudación de contribuciones se calcula a partir de informes sobre hidrocarburos recibidos por cada contribuyente. Los Estados Miembros deben informar anualmente al Fondo de 1992 el nombre y dirección de toda persona obligada a contribuir en ese Estado, así como la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por dicha persona. Esto se aplica tanto si el receptor de los hidrocarburos es una autoridad gubernamental, como si es una empresa propiedad del Estado o una empresa privada. Excepto en el caso de personas asociadas (filiales y entidades bajo control común), sólo se deberá notificar sobre personas que hayan recibido más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en el año pertinente.

Los hidrocarburos sujetos a contribución se contabilizan, para los efectos de contribución, cada vez que se **reciben** en los puertos o las instalaciones terminales de un Estado Miembro, tras haber sido transportados por mar. Por hidrocarburos recibidos se entiende la recepción de hidrocarburos en tanques o depósitos inmediatamente después de su transporte por mar. En este contexto el lugar de carga es irrelevante; los hidrocarburos pueden haber sido importados del extranjero, haberse transportado desde otro puerto del mismo Estado o transportado en buque desde una plataforma de producción mar adentro. A efectos de contribución, también se tienen en cuenta los hidrocarburos recibidos para su transbordo con destino a otro puerto o para su transporte ulterior a través de un oleoducto.

Pago de contribuciones

Las **contribuciones anuales** son recaudadas por el Fondo de 1992 para hacer frente a los pagos de indemnización y a los gastos administrativos previstos para el año siguiente. La Asamblea decide cada año la cantidad a recaudar. El Fondo de 1992 cuenta con un Fondo General que cubre los gastos administrativos. El Fondo General cubre además los pagos de indemnización y los gastos relativos a las reclamaciones en la medida en que la cantidad global pagadera por el Fondo no exceda de una cantidad dada por siniestro (4 millones de DEG). Si un siniestro da lugar a pagos importantes de indemnización y gastos relativos a las reclamaciones por parte del Fondo de 1992, se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes a fin de cubrir pagos superiores a la cantidad pagadera del Fondo General para dicho siniestro.

Una vez que la Asamblea adopta la decisión de recaudar contribuciones anuales el Director emite una factura para cada contribuyente. Cada contribuyente paga una suma específica por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida. Existe un sistema de facturación diferida mediante el cual la Asamblea fija la cantidad total a recaudar en contribuciones para un año civil determinado, pero decide que sólo se facture una cantidad total específica inferior para su pago a más tardar el 1 de marzo del año siguiente; la cantidad restante, o parte de la misma, se facturará posteriormente en ese año si fuese necesario.

Las contribuciones son pagaderas por cada contribuyente directamente al Fondo de 1992. Un Estado no es responsable por el pago de las contribuciones impuestas a los contribuyentes de dicho Estado, a menos que haya aceptado voluntariamente tal responsabilidad.

Nivel de las contribuciones

Los pagos efectuados por el Fondo de 1992 respecto a las reclamaciones de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos pueden variar considerablemente de un año a otro, lo que da como resultado fluctuaciones en el nivel de las contribuciones. En el cuadro a continuación se muestran las contribuciones más recientes recaudadas por el Fondo de 1992 con respecto al Fondo General y a los Fondos para Reclamaciones Importantes durante el periodo de 2013 a 2017. El historial pormenorizado de las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992, así como información adicional, se puede encontrar [aquí](#).

Contribuciones anuales	Fecha de vencimiento	Fondo	Total de contribuciones (£)	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (£)
2013	01.03.2014	Fondo General	3 300 000	0,0021077
		Fondo para Reclamaciones Importantes del <i>Prestige</i>	2 500 000	0,0018429
		Fondo para Reclamaciones Importantes del <i>Volgoneft 139</i>	7 500 000	0,0048892
2014	01.03.2015	Fondo General	3 800 000	0,0024779
2015	01.03.2016	Fondo General	4 400 000	0,0029061
2016	01.03.2017	Fondo General	9 700 000	0,0062582
		Fondo para Reclamaciones Importantes del <i>Alfa I</i>	6 400 000	0,0041634
2017	01.03.2018	Fondo General	1 500 000	0,0009734
		Fondo para Reclamaciones Importantes del <i>Agia Zoni II</i>	26 000 000	0,0168720

PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO

El 3 de marzo de 2005 se constituyó un tercer nivel de indemnización mediante un Fondo Complementario en virtud de un Protocolo adoptado en 2003. Hasta la fecha, 31 Estados han ratificado dicho Protocolo o se han adherido al mismo.

El Fondo Complementario ofrece una indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños de contaminación en los Estados que sean Parte en el Protocolo. En consecuencia, la cuantía total disponible para la indemnización de cada siniestro por daños debidos a la contaminación en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario asciende a 750 millones de DEG (USD 1 088 millones), incluidas las cuantías pagaderas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, 203 millones de DEG (USD 294,4 millones).

El Fondo Complementario pagará indemnización únicamente por daños de contaminación en caso de siniestros que ocurran tras la entrada en vigor del Protocolo para el Estado en cuestión.

La afiliación al Fondo Complementario es optativa, todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992 puede adherirse al Fondo Complementario.

Las contribuciones anuales al Fondo Complementario, respecto de cada Estado Miembro, serán pagadas por toda persona que durante cualquier año civil haya recibido hidrocarburos en cantidades que en total excedan de 150 000 toneladas tras su transporte marítimo hasta los puertos e instalaciones terminales en ese Estado. Sin embargo, el sistema de contribuciones para el Fondo Complementario difiere del sistema del Fondo de 1992 en que, a los efectos del pago de las contribuciones, se considerará que cada Estado Miembro recibe cada año como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución.

El Fondo Complementario tiene un Fondo General que solo cubre gastos administrativos. Por este motivo, se establecerá un Fondo de Reclamaciones para todo siniestro por el que el Fondo Complementario tenga que pagar indemnización. No se han producido siniestros en los que haya intervenido el Fondo Complementario. Las contribuciones recaudadas durante 2006 para hacer frente a los gastos administrativos del Fondo Complementario se exponen en el cuadro a continuación:

Contribuciones Anuales	Fecha de vencimiento	Total de Contribuciones (£)	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (£)
2006	01.03.2007	1 400 000	0,0017223 ^{<2>}

El Fondo Complementario, que es administrado por la Secretaría del Fondo de 1992, tiene su propia Asamblea constituida por representantes de sus Estados Miembros.

^{<2>}

Límite

En virtud del artículo 18 del Protocolo relativo al Fondo Complementario, la cuantía total de las contribuciones anuales pagaderas en un Estado Miembro durante un año civil no superará el 20 % de la cuantía total de las contribuciones con respecto a ese año civil. Cuando se recaudaron contribuciones para el Fondo General en 2006, el Japón notificó el 31,64 % del total de los hidrocarburos sujetos a contribución. Se aplicó un límite de recaudación para reducir el total de contribuciones del Japón al 20 % del total y la diferencia se redistribuyó entre los contribuyentes de los otros Estados Miembros. También se aplicó un límite al reembolso de las contribuciones de 2006 para asegurarse de que el reembolso a los contribuyentes se hiciera en la misma proporción a las contribuciones que pagaron. El artículo 18 dejó de tener efecto en 2010, cuando el tonelaje total notificado al Fondo Complementario superó los 1 000 millones de toneladas. El artículo ya no se aplica a las contribuciones del Fondo Complementario.

A continuación se suministran detalles sobre la deducción por el límite de recaudación de 2006 y la recaudación adicional:

	Contribución por tonelada £
Deducción por el límite de recaudación por tonelada para los contribuyentes del Japón	-0,0006334
Recaudación adicional por tonelada para los contribuyentes de otros Estados	0,0002931

En abril de 2017 la Asamblea del Fondo Complementario decidió reembolsar £830 000 a los contribuyentes de los 19 Estados Miembros que pagaron las contribuciones de 2006 al Fondo General. Además decidió recaudar contribuciones por valor de £1,5 millones de los contribuyentes de los 31 Estados Miembros actuales, como se indica en el cuadro siguiente:

Contribuciones anuales	Año de recepción de hidrocarburos	Fecha de vencimiento	Total de contribuciones (£)	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (£)
2017	2016	01.03.2018	1 500 000	0,0014891 ^{<3>}
Reembolso				
2006	2005	01.03.2018	-830 000	-0.0010249

STOPIA Y TOPIA

El régimen internacional de indemnización creado por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 tenía por objeto conseguir una proporción adecuada, entre los sectores naviero y petrolero, de las consecuencias económicas de los derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanques en el mar. A fin de corregir el desequilibrio creado por la constitución del Fondo Complementario, que será financiado por el sector petrolero, el International Group of P&I Clubs (un grupo de 13 mutuas de seguros que entre ellos facilitan seguro de responsabilidad al 98 % aproximado de la flota mundial de buques tanques) introdujo dos acuerdos, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanques pequeños (STOPIA) 2006, y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanques (TOPIA) 2006.

Estos acuerdos se conciertan voluntariamente entre los propietarios de buques con el fin de resarcir al Fondo de 1992 y el Fondo Complementario de los pagos de indemnización que hayan hecho con arreglo al Convenio. En virtud del STOPIA, el propietario del buque resarcirá al Fondo de 1992 de los pagos de indemnización que haya hecho a reclamantes hasta la suma de 20 millones de DEG (US\$ 29 millones). En virtud del TOPIA 2006, el propietario del buque resarcirá al Fondo Complementario en el 50 % de los pagos de indemnización que haya hecho a reclamantes.

Los acuerdos se revisaron y enmendaron en 2016 sobre la base de los 10 años de experiencia en la tramitación de reclamaciones adquirida desde su entrada en vigor. Las nuevas versiones, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 (enmendado en 2017) y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA) 2006 (enmendado en 2017), entraron en vigor el 20 de febrero de 2017.

CONCLUSIONES

^{<3>} En su sesión de abril de 2017 la Asamblea del Fondo Complementario decidió reembolsar £830 000 del Fondo General el 1 de marzo de 2018 a los contribuyentes de los 19 Estados Miembros que pagaron las contribuciones de 2006 al Fondo Complementario. Se tomó nota de que se había aplicado un límite máximo a la recaudación de contribuciones de 2006 de conformidad con el artículo 18.1 (Disposiciones transitorias) del Protocolo relativo al Fondo Complementario y que el límite máximo también se aplicaría al reembolso de esas contribuciones. La deducción del límite máximo y la recaudación adicional figuran a continuación:

	Recaudación por tonelada £
Deducción por el límite de recaudación aplicable al reembolso para los contribuyentes del Japón	0,0003794
Reembolso adicional para los contribuyentes en otros Estados	-0,0001765

Las ventajas para un Estado de constituirse en Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 pueden resumirse del siguiente modo. Si se produce un siniestro de contaminación en el que interviene un buque tanque, se dispone de indemnización para los gobiernos u otras autoridades que hayan incurrido en gastos por operaciones de limpieza o por medidas preventivas y para los organismos privados e individuos que hayan sufrido daños como resultado de la contaminación. Por ejemplo, los pescadores cuyas redes hayan quedado contaminadas tienen derecho a indemnización, y también se indemnizará por pérdida de ingresos a pescadores y hoteleros en lugares de veraneo situados en la costa. Esto es independiente del pabellón del buque tanque, la propiedad de los hidrocarburos o el lugar en que ocurrió el siniestro, siempre que los daños se produzcan dentro de un Estado Parte.

El Convenio de Responsabilidad Civil, 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 proporcionan un ámbito de aplicación más amplio respecto a varios puntos y límites de indemnización mucho más elevados que los Convenios en sus versiones originales. Por estas razones, se recomienda que los Estados que aún no lo han hecho, se adhieran a los Protocolos de 1992 que enmiendan el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo (y no a los Convenios de 1969) y de esta manera se constituyan en Partes en los Convenios en su forma enmendada por los Protocolos (Convenios de 1992). Los Convenios de 1992 entrarían en vigor para el Estado en cuestión 12 meses después de haber depositado su(s) instrumento(s) de adhesión.

Se aconseja a los Estados que ya son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969 que denuncien ese Convenio a la vez que depositen sus instrumentos respecto de los Protocolos de 1992, de modo que la denuncia de ese Convenio tenga efecto el mismo día en que los Protocolos de 1992 entren en vigor para ese Estado.

En cuanto al Protocolo relativo al Fondo Complementario, un Estado tendrá que considerar si, en vista de su situación concreta, la ratificación del Protocolo o la adhesión al mismo redundan en el interés de ese Estado.

* * *

ANEXO

**Estados Partes tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992
como en el Convenio del Fondo de 1992
al 7 de febrero de 2018
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo de 1992)**

114 ESTADOS EN LOS QUE EL CONVENIO DE 1992 ESTÁ EN VIGOR

Albania	Francia	Niue
Alemania	Gabón	Noruega
Angola	Georgia	Nueva Zelandia
Antigua y Barbuda	Ghana	Omán
Argelia	Granada	Países Bajos
Argentina	Grecia	Palau
Australia	Guinea	Panamá
Bahamas	Hungría	Papua Nueva Guinea
Bahrein	India	Polonia
Barbados	Irán (República Islámica del)	Portugal
Bélgica	Irlanda	Qatar
Belice	Islandia	Reino Unido
Benin	Islas Cook	República Árabe Siria
Brunei Darussalam	Islas Marshall	República de Corea
Bulgaria	Israel	República Dominicana
Cabo Verde	Italia	República Unida de Tanzanía
Camboya	Jamaica	Saint Kitts y Nevis
Camerún	Japón	Samoa
Canadá	Kenya	San Vicente y las Granadinas
China ^{<4>}	Kiribati	Santa Lucía
Chipre	Letonia	Senegal
Colombia	Liberia	Serbia
Comoras	Lituania	Seychelles
Congo	Luxemburgo	Sierra Leona
Côte d'Ivoire	Madagascar	Singapur
Croacia	Malasia	Sri Lanka
Dinamarca	Maldivas	Sudáfrica
Djibouti	Malta	Suecia
Dominica	Marruecos	Suiza
Ecuador	Mauricio	Tonga
Emiratos Árabes Unidos	Mauritania	Trinidad y Tabago
Eslovaquia	México	Túnez
Eslovenia	Mónaco	Turquía
España	Montenegro	Tuvalu
Estonia	Mozambique	Uruguay
Federación de Rusia	Namibia	Vanuatu
Fiji	Nicaragua	Venezuela (República Bolivariana de)
Filipinas	Nigeria	
Finlandia		

*Un Estado que ha depositado un instrumento de adhesión, pero para el que el
Convenio del Fondo de 1992 no entra en vigor hasta la fecha indicada*

Tailandia

7 de julio de 2018

Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario
al 7 de febrero de 2018
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo Complementario)

31 ESTADOS PARTES EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO

Alemania	Estonia	Montenegro
Australia	Finlandia	Noruega
Barbados	Francia	Países Bajos
Bélgica	Grecia	Polonia
Canadá	Hungría	Portugal
Congo	Irlanda	Reino Unido
Croacia	Italia	República de Corea
Dinamarca	Japón	Suecia
Eslovaquia	Letonia	Turquía
Eslovenia	Lituania	
España	Marruecos	

Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992,
pero no en el Convenio del Fondo de 1992
al 7 de febrero de 2018
(y que por lo tanto no son Miembros del Fondo de 1992)

23 ESTADOS EN LOS QUE EL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992 ESTÁ EN VIGOR

Arabia Saudita	Guatemala	Mongolia	Rumania
Azerbaiyán	Indonesia	Myanmar	Togo
Chile	Islas Salomón	Pakistán	Turkmenistán
China	Jordania	Perú	Ucrania
Egipto	Kuwait	República de	Viet Nam
El Salvador	Líbano	Moldavia	Yemen

Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil, 1969
al 7 de febrero de 2018

34 ESTADOS PARTES EN EL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, 1969

Arabia Saudita	Gambia	Líbano
Azerbaiyán	Georgia	Maldivas
Benin	Ghana	Mongolia
Brasil	Guatemala	Perú
Camboya	Guinea Ecuatorial	República Árabe Siria
Chile	Guyana	República Dominicana
Costa Rica	Honduras	Saint Kitts y Nevis
Côte d'Ivoire	Indonesia	Santo Tomé y Príncipe
Ecuador	Libia	Senegal
Egipto	Jordania	Turkmenistán
El Salvador	Kazajstán	
Emiratos Árabes Unidos	Kuwait	