



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

*Abril de 2020*

### INTRODUCCIÓN

La indemnización de daños debidos a contaminación ocasionados por derrames procedentes de petroleros está regida por un régimen internacional elaborado bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI). El marco original de dicho régimen fue el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Convenio del Fondo de 1971). Este régimen 'antiguo' fue enmendado en 1992 mediante 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 debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (Fondo de 1971) dejó de existir el 31 de diciembre de 2014. Por otra parte, un gran número de Estados han denunciado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por consiguiente, esta nota trata del 'nuevo régimen', es decir, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

El **Convenio de Responsabilidad Civil de 1992** determina la responsabilidad de los propietarios de buques por daños debidos a contaminación por hidrocarburos. El Convenio establece el principio de la responsabilidad objetiva de los 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 que depende del arqueo de su buque.

El **Convenio del Fondo de 1992**, concebido para complementar el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, establece un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización pagadera aplicable en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil es insuficiente. El **Fondo internacional de indemnización de daños debidos a 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 31 de marzo de 2020, 140 Estados habían ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o se habían adherido a él y 117 Estados habían ratificado el Convenio del Fondo de 1992 o se habían adherido a él. La lista de los Estados Partes figura en el anexo.

## CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE 1992

### Ámbito de aplicación

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

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 abarca los daños debidos a 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 fuera del buque por una contaminación. Por lo que se refiere a daños al medio ambiente (aparte de la pérdida de beneficios resultante del deterioro del medio ambiente) la indemnización está limitada a los costes efectivamente cubiertos o que vayan a cubrirse de las medidas razonables de restauración del medio ambiente contaminado.

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

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 abarca los derrames de **hidrocarburos transportados como carga y/o en los depósitos de combustible** procedentes de naves aptas para la navegación marítima cargadas, y en ciertos casos sin carga, construidas o adaptadas para el transporte de hidrocarburos a granel como carga (excluidos los buques de carga seca).

Los daños ocasionados por **hidrocarburos no persistentes**, tales como gasolina, dieseloil ligero, queroseno, etc., no están cubiertos por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

### Responsabilidad objetiva

Al propietario de un buque tanque le cabe la responsabilidad objetiva (es decir, es responsable aun en la ausencia de culpa) de los daños ocasionados por la contaminación resultante de un derrame de hidrocarburos procedentes de su buque como consecuencia de un siniestro. El propietario queda exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 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 en el 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 de 1992. El 1 de noviembre de 2003 los límites se aumentaron en aproximadamente un 50,37 % como se indica a continuación. Los límites aumentados que se aplican a los siniestros ocurridos a partir de esa fecha son:

- a) para un buque que no exceda de 5 000 unidades de arqueo bruto: 4 510 000 DEG (USD 6,16 millones)<sup><1></sup> ;
- b) para un buque de un arqueo comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades: 4 510 000 DEG (USD 6,16 millones) más 631 DEG (USD 861) por cada unidad de arqueo adicional; y
- c) para un buque cuyo arqueo sea igual o superior a 140 000 unidades: 89 770 000 DEG (USD 122,52 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 los 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 de 1992, solo 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 al margen del Convenio a personas que no sean las propietarias del buque. 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), el gestor naval o armador del buque o cualquier persona que realice operaciones de salvamento o tome medidas preventivas. El propietario tiene derecho a interponer un 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 enarbolen el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 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 de 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 contaminación.

#### Competencia de los tribunales

Solo pueden promoverse reclamaciones de indemnización en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 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 quienes sufren daños debidos a 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 de 1992 en los siguientes casos:

- a) el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio porque puede acogerse a una de las exenciones que permite el Convenio; o
- b) el propietario del buque es financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones en virtud del Convenio 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.

<sup><1></sup> 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 31 de marzo de 2020, es decir, 1 DEG = USD 1,3648.

Para constituirse en Partes en el Convenio del Fondo de 1992 los Estados deben constituirse también en Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 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 según la definición de 'buque' establecida (es decir, toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga).

#### Límite de indemnización

La cuantía máxima de indemnización pagadera por el Fondo de 1992 en lo que respecta a un siniestro ocurrido antes del 1 de noviembre de 2003 era de 135 millones de DEG (USD 184,25 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque (o por su asegurador) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El límite se aumentó en un 50,37 % a 203 millones de DEG (USD 277,05 millones) el 1 de noviembre de 2003. El límite aumentado se aplica solo a siniestros ocurridos en dicha fecha o después.

#### Competencia de los tribunales

Las demandas de indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 contra el Fondo de 1992 solo pueden interponerse en los tribunales del Estado Parte en el Convenio en cuyo territorio, mar territorial o ZEE, o zona equivalente, se produjeron los daños.

La experiencia derivada de siniestros pasados ha demostrado que la mayor parte de las reclamaciones se liquidan extrajudicialmente.

#### La organización del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 tiene una **Asamblea** integrada por representantes de todos los Estados Miembros. La Asamblea es el órgano rector supremo del Fondo de 1992, y celebra sesiones ordinarias una vez al año. La Asamblea elige un **Comité Ejecutivo**, integrado por 15 Estados Miembros. La función principal del 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 26 funcionarios.

#### Financiación del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 se financia mediante contribuciones recaudadas de toda persona que haya recibido en un año civil más de 150 000 toneladas de crudos 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 de cada contribuyente. Los Estados Miembros deben comunicar anualmente al Fondo de 1992 el nombre y la dirección de las personas que en dichos Estados se hallen obligadas a pagar contribuciones, así como la cantidad de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por dichas personas. Este principio se aplica ya sea el receptor de los hidrocarburos una autoridad estatal, una compañía propiedad del Estado o una compañía privada. Excepto en el caso de personas asociadas (filiales y entidades bajo control común), solo se deberá notificar sobre personas que hayan recibido más de 150 000 toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución en el año pertinente.

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

#### *Pago de contribuciones*

El Fondo de 1992 recauda **contribuciones anuales** para hacer frente a los pagos de indemnización y a los gastos administrativos previstos para el año siguiente. La Asamblea decide cada año la cuantía que se debe recaudar. El Fondo de 1992 cuenta con un Fondo General que cubre los gastos administrativos. El Fondo General cubre también los pagos de indemnización y los gastos relacionados con reclamaciones si la cantidad total pagadera por el Fondo de 1992 no excede de una cantidad dada por siniestro (4 millones de DEG). Si debido a un siniestro el Fondo de 1992 debe hacer frente a importantes pagos de indemnización y gastos relacionados con reclamaciones, se establece un Fondo de Reclamaciones Importantes a fin de cubrir la cuantía que exceda el monto pagadero con el Fondo General en relación con ese siniestro.

El Director expide una factura a cada contribuyente una vez que la Asamblea adopta una decisión respecto de la recaudación de las contribuciones anuales. Cada contribuyente paga una cantidad específica por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos. 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 solo se facture una cantidad total específica inferior para su pago a más tardar el 1 de marzo del año siguiente; el monto restante, o parte del mismo, se facturará en una fecha posterior en ese mismo año, si fuese necesario.

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

#### *Nivel de las contribuciones*

Los pagos efectuados por el Fondo de 1992 por 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 para el Fondo General y para los Fondos de Reclamaciones Importantes durante el periodo de 2013 a 2019. El historial pormenorizado de las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992, así como información adicional, se puede encontrar pulsando [aquí](#).

Contribuciones anuales	Fecha límite de pago	Fondo	Total de contribuciones (£)	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (£)
2013	01.03.2014	Fondo General	3 300 000	0,0021077
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Prestige</i>	2 500 000	0,0018429
		Fondo de 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 de Reclamaciones Importantes del <i>Alfa I</i>	6 400 000	0,0041634
2017	01.03.2018	Fondo General	1 500 000	0,0009734
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Agia Zoni II</i>	26 000 000	0,0168720
2018	01.03.2019	Fondo General	5 900 000	0,0037193
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Agia Zoni II</i>	10 000 000	0,0064666
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Alfa I</i>	1 675 000	0,0010836
Reembolso		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Volgoneft 139</i>	-3 675 000	-0,0024278
2019	01.03.2020	Fondo General	2 300 000	0,0014586
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Agia Zoni II</i>	5 000 000	0,0032333
		Fondo de Reclamaciones Importantes del <i>Nesa R3</i>	3 600 000	0,0022823

## PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO

El Protocolo relativo al Fondo Complementario entró en vigor el 3 de marzo de 2005 y se creó así un tercer nivel en el régimen de responsabilidad e indemnización que brinda una indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 para la indemnización de daños debidos a contaminación en los Estados que sean Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario. En consecuencia, la cuantía total disponible para la indemnización de cada siniestro por daños debidos a contaminación en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario asciende a 750 millones de DEG (USD 1 023,6 millones), incluida la cuantía pagadera en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, que asciende a 203 millones de DEG (USD 277,05 millones).

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

La afiliación al Fondo Complementario es optativa y todo Estado que sea Miembro del Fondo de 1992 puede adherirse al Fondo Complementario. El Fondo Complementario es administrado por la Secretaría del Fondo de 1992 pero cuenta con su propia Asamblea, integrada por representantes de sus Estados Miembros. A la fecha, 32 Estados han ratificado el Protocolo o se han adherido a él.

Pagará contribuciones anuales al Fondo Complementario toda persona que en cada Estado Miembro haya recibido durante cualquier año civil una cantidad de hidrocarburos superior a 150 000 toneladas tras su transporte marítimo hasta los puertos e instalaciones terminales de ese Estado. Sin embargo, el sistema de contribuciones para el Fondo Complementario difiere del sistema del Fondo de 1992 en que existe un mínimo de un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en un año por cada Estado Miembro. En los Estados Miembros en que la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por los contribuyentes sea menor al millón de toneladas, los contribuyentes deberán pagar su parte sobre la base de los hidrocarburos que reciban y el Estado deberá asumir la obligación de pagar la cantidad restante de contribuciones adeudadas al Fondo Complementario.

El Fondo Complementario tiene un Fondo General que solo cubre gastos administrativos. Por esta razón se establecerá un Fondo de Reclamaciones para todo siniestro por el que el Fondo Complementario tenga que pagar indemnización. No se han producido siniestros que hayan afectado al Fondo Complementario.

Las contribuciones más recientes para el Fondo Complementario se recaudaron en 2017, cuando la Asamblea del Fondo Complementario decidió reembolsar £830 000 a contribuyentes de los 19 Estados Miembros que habían pagado contribuciones de 2006 al Fondo General. Decidió también recaudar contribuciones por la suma de £1,5 millones de los contribuyentes de los 31 Estados que al momento de la celebración de la sesión de abril de 2017 de la Asamblea eran Parte en el Protocolo relativo al Fondo Complementario, como se muestra en el siguiente cuadro:

Contribuciones anuales	Año de recepción de hidrocarburos	Fecha límite de pago	Total de contribuciones (£)	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución (£)
2017	2016	01.03.2018	1 500 000	0,0014891<2>
<b>Reembolso</b>				
2006	2005	01.03.2018	-830 000	-0,0010249

## STOPIA Y TOPIA

El régimen internacional de responsabilidad e indemnización creado por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 tenía por objeto lograr una distribución proporcional entre los sectores naviero y petrolero de las consecuencias económicas de los derrames en el mar de hidrocarburos procedentes de buques tanque. A fin de corregir el desequilibrio creado por la constitución del Fondo Complementario, que sería financiado por el sector petrolero, el International Group of P&I Associations (un grupo de 13 mutuas de seguros que entre ellas facilitan seguro de responsabilidad a aproximadamente el 98 % de la flota mundial de buques tanque) introdujo dos acuerdos, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA) 2006 y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (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 2006, el propietario del buque devolverá al Fondo de 1992 los pagos de indemnización que haya hecho a reclamantes hasta la suma de 20 millones de DEG (USD 27,3 millones). Y en virtud del TOPIA 2006, el propietario del buque reembolsará al Fondo Complementario 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 adquirida en la tramitación de reclamaciones 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.

<2> 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 aquellos contribuyentes de los 19 Estados Miembros que habían contribuido a la recaudación de 2006. Se tomó nota de que se había aplicado un límite a la recaudación de contribuciones de 2006, en virtud del artículo 18.1 del Protocolo relativo al Fondo Complementario (*Disposiciones transitorias*) y que se aplicaría también al reembolso de dichas contribuciones. A continuación se facilita información sobre la deducción por el límite de recaudación y el reembolso adicional:

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



## CONCLUSIONES

Las ventajas para un Estado de constituirse en Parte en el Convenio de Responsabilidad Civil de 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 realizado gastos en operaciones de limpieza o en medidas preventivas y para los organismos privados y particulares que hayan sufrido daños como resultado de la contaminación. Por ejemplo, los pescadores cuyas redes hayan quedado impregnadas por hidrocarburos tienen derecho a indemnización, y también se indemnizará por pérdida de ingresos a hoteleros en lugares de veraneo situados en la costa y a pescadores. Se procede así con independencia del pabellón del buque tanque, el dueño de los hidrocarburos o el lugar en que ocurrió el siniestro, siempre que los daños se produzcan en un Estado Parte.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 proporcionan un ámbito de aplicación más amplio respecto de varios puntos y límites de indemnización mucho mayores 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 (los Convenios de 1992). Los Convenios de 1992 entrarían en vigor para el Estado en cuestión 12 meses después de haber depositado su instrumento o instrumentos de adhesión.

Se aconseja a los Estados que ya son Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 que denuncien ese Convenio en el momento en que depositen sus instrumentos de los Protocolos de 1992, de modo que la denuncia 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, el Estado tendrá que considerar si, en vista de su situación concreta, la ratificación del Protocolo o la adhesión al mismo le resulta de beneficio.

\* \* \*

**ANEXO**

**Estados Partes tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992  
como en el Convenio del Fondo de 1992  
al 31 de marzo de 2020  
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo de 1992)**

**116 ESTADOS EN LOS QUE EL CONVENIO DE 1992 ESTÁ EN VIGOR**

Albania	Gabón	Nueva Zelanda
Alemania	Georgia	Omán
Angola	Ghana	Países Bajos
Antigua y Barbuda	Granada	Palau
Argelia	Grecia	Panamá
Argentina	Guinea	Papúa Nueva Guinea
Australia	Guyana	Polonia
Bahamas	Hungría	Portugal
Bahréin	India	Qatar
Barbados	Irán (República Islámica del)	Reino Unido
Bélgica	Irlanda	República Árabe Siria
Belice	Islandia	República de Corea
Benín	Islas Cook	República Dominicana
Brunéi Darussalam	Islas Marshall	República Unida de Tanzania
Bulgaria	Israel	Saint Kitts y Nevis
Cabo Verde	Italia	Samoa
Camboya	Jamaica	San Vicente y las Granadinas
Camerún	Japón	Santa Lucía
Canadá	Kenya	Senegal
China <sup>&lt;3&gt;</sup>	Kiribati	Serbia
Chipre	Letonia	Seychelles
Colombia	Liberia	Sierra Leona
Comoras	Lituania	Singapur
Congo	Luxemburgo	Sri Lanka
Côte d'Ivoire	Madagascar	Sudáfrica
Croacia	Malasia	Suecia
Dinamarca	Maldivas	Suiza
Djibouti	Malta	Tailandia
Dominica	Marruecos	Tonga
Ecuador	Mauricio	Trinidad y Tobago
Emiratos Árabes Unidos	Mauritania	Túnez
Eslovaquia	México	Turquía
Eslovenia	Mónaco	Tuvalu
España	Montenegro	Uruguay
Estonia	Mozambique	Vanuatu
Federación de Rusia	Namibia	Venezuela (República Bolivariana de)
Fiji	Nicaragua	
Filipinas	Nigeria	
Finlandia	Niue	
Francia	Noruega	

*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*

Gambia

30 de octubre de 2020

**Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario**  
al 31 de marzo de 2020  
(y que por lo tanto son Miembros del Fondo Complementario)

**32 ESTADOS PARTES EN EL PROTOCOLO RELATIVO AL FONDO COMPLEMENTARIO**

Alemania	Estonia	Montenegro
Australia	Finlandia	Noruega
Barbados	Francia	Nueva Zelanda
Bélgica	Grecia	Países Bajos <sup>&lt;4&gt;</sup>
Canadá	Hungría	Polonia
Congo	Irlanda	Portugal
Croacia	Italia	Reino Unido
Dinamarca	Japón	República de Corea
Eslovaquia	Letonia	Suecia
Eslovenia	Lituania	Turquía
España	Marruecos	

**Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992,**  
**pero no en el Convenio del Fondo de 1992**  
al 31 de marzo de 2020  
(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

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

Honduras	26 de junio de 2020
----------	---------------------

**Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969**  
al 31 de marzo de 2020

**32 ESTADOS PARTES EN EL CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL de 1969**

Arabia Saudita	Emiratos Árabes Unidos	Libia
Azerbaiyán	Georgia	Maldivas
Benín	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	Kazajstán	Senegal
Egipto	Kuwait	Turkmenistán
El Salvador	Líbano	

*Un Estado que ha depositado un instrumento de denuncia y para el que el Convenio de  
Responsabilidad Civil de 1969 dejará de estar en vigor en la fecha indicada*

Gambia	30 de octubre de 2020
--------	-----------------------

<sup><4></sup> Países Bajos, Aruba, Curazao y Sint Maarten son asociados autónomos dentro del Reino de los Países Bajos. El Fondo Complementario no se ha extendido a Aruba, Curazao ni Sint Maarten.