

EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

Nota explicativa preparada por la Secretaría de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación

Enero de 2012

1 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 de 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.

Dado el número de recientes denuncias del Convenio del Fondo de 1971, este Convenio dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Asimismo, gran número de Estados han denunciado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969. Por consiguiente, esta nota trata principalmente 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 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 que está vinculada al arqueo de su buque.

El **Convenio del Fondo de 1992**, que es complementario al Convenio de Responsabilidad Civil de 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 de 1992**, por lo general llamado **FIDAC 1992** o **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. La Organización tiene su sede en Londres.

Al 1 de enero de 2012, 127 Estados habían ratificado el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 o se habían adherido a este, y 109 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.

2 Convenio de Responsabilidad Civil de 1992

2.1 Ámbito de aplicación

El Convenio de Responsabilidad Civil de 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 de 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 aún cuando no ocurra derrame de hidrocarburos, siempre y cuando haya una amenaza grave e inminente de daños por contaminación.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 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 diesel ligero, keroseno, etc., no están comprendidos dentro del ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

2.2 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. 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 respecto al mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

2.3 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. Se aumentaron los límites en aproximadamente un 50,37% el 1 de noviembre de 2003 como sigue. Los límites elevados 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 Derechos Especiales de Giro (DEG) (US\$6,9 millones);
- b) para un buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5 000 y 140 000 unidades de arqueo, 4 510 000 DEG (US\$6,9 millones) más 631 DEG (US\$969) 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 (US\$137,8 millones)^{<1>}.

^{<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 30 de diciembre de 2011, es decir, 1 DEG = US\$1,53527.

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.

2.4 Encauzamiento de la responsabilidad

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, sólo pueden promoverse reclamaciones de daños por contaminación contra la persona inscrita como propietario del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar una indemnización a personas que no sean los propietarios de buques 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.

2.5 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 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 la contaminación.

2.6 Competencia de los tribunales

Sólo 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.

3 Convenio del Fondo de 1992

3.1 Indemnización complementaria

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 de 1992 en los siguientes casos:

- a) el propietario del buque está exento de responsabilidad en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 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 de 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 de 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 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 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).

3.2 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 DEG (US\$207 millones), incluida la suma efectivamente pagada por el propietario del buque (o por su aseguradora) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El límite se aumentó en un 50,37% a 203 millones DEG (US\$311,7 millones) el 1 de noviembre de 2003. El límite elevado se aplica sólo a siniestros que ocurren en dicha fecha o después.

3.3 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.

3.4 Organización del Fondo de 1992

El Fondo de 1992 consta de una **Asamblea** que está 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 de 1971 y el Fondo Complementario (véase las secciones 4 y 6.2 más adelante). La Secretaría común tiene al frente un Director y, en la actualidad, está compuesta por 26 funcionarios.

3.5 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 fuel oil 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 ya sea que el receptor de los hidrocarburos es una autoridad gubernamental, 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. El término **recibido** hace referencia a 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. También, se tiene en cuenta, para los efectos de contribución, 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. Cada contribuyente paga una suma específica por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida. La cantidad de recaudación se decide cada año en la Asamblea.

El Director emite una factura para cada contribuyente una vez que la Asamblea ha decidido recaudar las contribuciones anuales. 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 la contaminación por hidrocarburos pueden variar considerablemente de un año a otro, lo que da como resultado fluctuaciones en el nivel de las contribuciones. Las contribuciones recaudadas por el Fondo de 1992 durante los años 1996-2010 se exponen en el cuadro a continuación:

Contribuciones Anuales	Fecha de vencimiento	Total de Contribuciones £	Contribución por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución £
1996	01.02.1997	4 000 000	0,0110440
	01.09.1997	10 000 000	0,0188066
1997	01.02.1998	9 500 000	0,0114295
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	30 000 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
1998	01.02.1999	28 200 000	0,0400684
	01.09.1999	9 000 000	0,0134974
1999	Crédito: 01.03.2000	-3 700 000	-0,0056367
	01.09.2000	53 000 000	0,0552651
2000	01.03.2001	49 500 000	0,0545770
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	43 000 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2001	01.03.2002	41 000 000	0,0428439
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	21 000 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2002	01.03.2003	31 000 000	0,0274518
2003	01.03.2004	82 000 000	0,0052994
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	40 500 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2004	01.03.2005	37 800 000	0,0273362
2005	01.03.2006	0	
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	5 500 00	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2006	01.03.2007	3 000 000	0,0020156
2007	01.03.2008	3 000 000	0,0019699
2008	01.11.2008	50 000 000	0,0328304
2008	01.03.2009	10 000 000	0,0064870
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	85 500 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2009	01.03.2010	0	
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	95 000 000	<i>(No se efectuó recaudación diferida)</i>
2010	01.03.2011	53 800 000	0,0351858
	<i>Recaudación máxima diferida</i>	65 000 000	

4 Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

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, 27 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 de contaminación en los Estados que sean Miembros del Fondo Complementario asciende a 750 millones DEG (US\$1 151,5 millones), incluidas las cuantías pagaderas en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992, 203 millones DEG (US\$311,7 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.

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

El Fondo Complementario, que es administrado por la Secretaría del Fondo de 1992 (ver sección 3.4), tiene su propia Asamblea constituida por representantes de sus Estados Miembros.

5 STOPIA 2006 Y TOPIA 2006

El régimen internacional de indemnización de dos niveles creado por los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 tenía por objeto conseguir un reparto equitativo, entre los sectores naviero y petrolero, de las consecuencias económicas de los derrames de hidrocarburos de petroleros 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 aseguradoras mutuos que entre ellos facilitan seguro de responsabilidad al 98% aproximado de la flota mundial de petroleros) ha introducido, con carácter voluntario, un paquete de indemnización que consiste en dos acuerdos, el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños petroleros (STOPIA) 2006, y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (TOPIA) 2006. Estos acuerdos contractualmente vinculantes entraron en vigor el 20 de febrero de 2006.

El Fondo de 1992 y el Fondo Complementario seguirán siendo, respecto a los siniestros cubiertos por el STOPIA 2006 y el TOPIA 2006, responsables de indemnizar a los demandantes según lo dispuesto en el Convenio Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario, respectivamente. Los Fondos serán entonces resarcidos por el propietario del buque conforme al STOPIA 2006 y al TOPIA 2006. En virtud del STOPIA 2006 la cuantía de limitación se aumenta con carácter voluntario a 20 millones DEG (US\$30,7 millones) para los petroleros de hasta 29 548 toneladas de arqueo bruto por daños en Estados Miembros del Fondo de 1992. En virtud del TOPIA 2006, el Fondo Complementario tiene derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque del 50 % de los pagos de indemnización que haya hecho a los demandantes, si en el siniestro interviniera un buque al que se aplique el acuerdo.

El STOPIA 2006 y el TOPIA 2006 prevén además que después de 10 años se debería llevar a cabo un examen de la experiencia de las reclamaciones por daños debidos a la contaminación durante el periodo 2006-2016, y posteriormente a intervalos de cinco años.

6 El régimen 'antiguo': el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971

6.1 Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 entró en vigor en 1975. Al 1 de enero de 2012, 37 Estados eran Partes en el Convenio (como se enumera en el anexo).

Los rasgos principales del Convenio son los mismos que los del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, salvo los siguientes puntos.

A diferencia del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el Convenio de 1969 se limita a los daños ocasionados por contaminación sufridos en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio. Además, se aplica solamente a los daños causados o a las medidas adoptadas después de haber ocurrido un siniestro en el que se haya producido una fuga o descarga de hidrocarburos. El Convenio no se aplica, por tanto, a medidas destinadas a eliminar la amenaza, es decir, a medidas preventivas tan eficaces que no llega a producirse ningún derrame de hidrocarburos desde el buque tanque en cuestión.

El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 se aplica únicamente a los buques que efectivamente transportan hidrocarburos a granel como carga, es decir, buques tanque cargados. Por consiguiente, el Convenio de 1969 no abarca los derrames de combustible de buques tanque que viajan en lastre, ni tampoco los derrames de combustible de buques que no sean buques tanque.

En virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, el límite de responsabilidad del propietario del buque es mucho menos elevado que en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, es decir, 133 DEG (US\$204) por tonelada de arqueo del buque o 14 millones DEG (US\$21,5 millones), si esta cuantía es inferior.

El propietario del buque puede perder el derecho a limitar su responsabilidad si un demandante demuestra que el siniestro se produjo como resultado de la falta personal (la 'falta concreta o culpa') del propietario.

Las reclamaciones de daños por contaminación en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 sólo pueden promoverse contra la persona inscrita como propietaria del buque tanque en cuestión. Esto no impide que las víctimas puedan reclamar indemnización a otras personas que no sean el propietario, fuera del marco del Convenio. No obstante, el Convenio prohíbe las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario. El propietario tiene derecho a recurrir contra terceros de conformidad con la legislación nacional.

6.2 Convenio del Fondo de 1971

El Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971, por lo general llamado FIDAC 1971 o Fondo de 1971, se estableció en virtud del Convenio del Fondo de 1971 cuando este Convenio entró en vigor en 1978. El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002 y no se aplica a siniestros que ocurran después de esa fecha.

La cuantía total de indemnización pagadera por el Fondo de 1971 por un siniestro es mucho menos elevada que la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992, es decir 60 millones DEG (US\$92,1 millones), incluida la suma en efecto pagada por el propietario del buque (o por su aseguradora) en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969.

En la gran mayoría de los siniestros de los que se ha ocupado el Fondo de 1971, todas las reclamaciones se han liquidado extrajudicialmente.

Antes de que se liquide el Fondo de 1971, este tiene que cumplir con sus obligaciones de pagar indemnización a las víctimas de siniestros que ocurrieron cuando el Convenio del Fondo de 1971 estaba en vigor. Durante el periodo de liquidación, el Fondo de 1971 se rige por un Consejo Administrativo integrado por todos los Estados que fueran Parte en el Convenio del Fondo de 1971. Como se indica anteriormente (sección 3.4), el Fondo de 1971 comparte una Secretaría con el Fondo de 1992.

El Fondo de 1971 se ha financiado del mismo modo que el Fondo de 1992.

7 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 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.

Como se ha mencionado anteriormente, el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 han sido denunciados por varios Estados, y el Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002. Además, el Convenio de Responsabilidad Civil de 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 1971) 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 de 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 redundará en el interés de ese Estado.

* * *

ANEXO

Estados Partes tanto en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 como en el Convenio del Fondo de 1992

al 1 de enero de 2012

(y que por lo tanto son Miembros del Fondo de 1992)

<i>105 Estados para los que el Convenio del Fondo de 1992 está en vigor</i>		
Albania	Filipinas	Nigeria
Alemania	Finlandia	Noruega
Angola	Francia	Nueva Zelandia
Antigua y Barbuda	Gabón	Omán
Argelia	Georgia	Países Bajos
Argentina	Ghana	Panamá
Australia	Granada	Papua Nueva Guinea
Bahamas	Grecia	Polonia
Bahrein	Guinea	Portugal
Barbados	Hungría	Qatar
Bélgica	India	Reino Unido
Belice	Irlanda	República Árabe Siria
Benin	Islandia	República de Corea
Brunei Darussalam	Islas Cook	República Dominicana
Bulgaria	Islas Marshall	República Islámica del Irán
Cabo Verde	Israel	República Unida de Tanzania
Camboya	Italia	Saint Kitts y Nevis Samoa
Camerún	Jamaica	San Vicente y las Granadinas
Canadá	Japón	Santa Lucía
China ^{<2>}	Kenya	Seychelles
Chipre	Kiribati	Sierra Leona
Colombia	Letonia	Singapur
Comoras	Liberia	Sri Lanka
Congo	Lituania	Sudáfrica
Croacia	Luxemburgo	Suecia
Dinamarca	Madagascar	Suiza
Djibouti	Malasia	Tonga
Dominica	Maldivas	Trinidad y Tabago
Ecuador	Malta	Túnez
Emiratos Árabes Unidos	Marruecos	Turquía
Eslovenia	Mauricio	Tuvalu
España	México	Uruguay
Estonia	Mónaco	Vanuatu
Federación de Rusia	Mozambique	Venezuela (República Bolivariana de)
Fiji	Namibia	
<i>4 Estados que han depositado un instrumento de adhesión, pero para los que el Convenio del Fondo de 1992 no entra en vigor hasta la fecha indicada</i>		
Serbia		25 de mayo de 2012
Senegal		2 de agosto de 2012
Palau		29 de septiembre de 2012
Montenegro		29 de noviembre de 2012

**Estados Partes en el
Protocolo relativo al Fondo Complementario**

al 1 de enero de 2012

(y que por lo tanto son Miembros del Fondo Complementario)

<i>27 Estados Partes en el Protocolo relativo al Fondo Complementario</i>		
Alemania	Estonia	Lituania
Australia	Finlandia	Marruecos
Barbados	Francia	Noruega
Bélgica	Grecia	Países Bajos
Canadá	Hungría	Polonia
Croacia	Irlanda	Portugal
Dinamarca	Italia	Reino Unido
Eslovenia	Japón	República de Corea
España	Letonia	Suecia
<i>1 Estado que ha depositado un instrumento de adhesión, pero para el que el Protocolo no entra en vigor hasta la fecha indicada</i>		
Montenegro		29 de noviembre de 2012

**Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992,
pero no en el Convenio del Fondo de 1992**

al 1 de enero de 2012

(y que por lo tanto no son Miembros del Fondo de 1992)

<i>19 Estados para los que el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 está en vigor</i>		
Arabia Saudita	Islas Salomón	República de Moldova
Azerbaiyán	Líbano	Rumania
Chile	Kuwait	Turkmenistán
China	Mongolia	Ucrania
Egipto	Pakistán	Vietnam
El Salvador	Perú	Yemen
Indonesia		

Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969

al 1 de enero de 2012

<i>37 Estados Partes en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969</i>		
Arabia Saudita	Georgia	Maldivas
Azerbaiyán	Ghana	Mauritania
Benin	Guatemala	Mongolia
Brasil	Guinea Ecuatorial	Nicaragua
Camboya	Guyana	Perú
Chile	Honduras	República Árabe Siria
Costa Rica	Indonesia	República Dominicana
Côte d'Ivoire	Jamahiriya Árabe Libia	Saint Kitts y Nevis
Ecuador	Jordania	Santo Tomé y Príncipe
Egipto	Kazajstán	Senegal
El Salvador	Kuwait	Serbia
Emiratos Árabes Unidos	Líbano	Turkmenistán
Gambia		

Nota: El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002