



FACULTAD DE DERECHO

RESPONSABILIDAD CIVIL AMBIENTAL Y CAMBIOS LEGISLATIVOS A PARTIR DEL *CASO PRESTIGE*

Autor: Laura Rivera Fernández

5º E3 C

Derecho Civil - Derecho Ambiental

Tutor: Pilar López de la Osa Escribano

Madrid
Abril de 2017

RESUMEN

El presente trabajo académico constituye una revisión de la literatura acerca del Derecho Ambiental, sus orígenes y los principios que lo rigen. Sin embargo, el corazón del trabajo viene conformado por la responsabilidad civil ambiental tras los desastres ambientales derivados de accidentes humanos. Para poder explicar más en profundidad esta responsabilidad desde el punto de vista legal, se recurre a la exposición del caso del *Prestige*, el buque petrolero naufragado frente a las costas gallegas en 2002. De esta forma, se comprueba cuál era la situación normativa previa al suceso, así como los posteriores cambios legislativos, tanto a nivel europeo como español, que se sucedieron fruto de la presión social y el despertar de la conciencia ambiental.

PALABRAS CLAVE

Contaminación; Derecho Ambiental; Hidrocarburos; Medio Ambiente; *Prestige*; Responsabilidad Civil Ambiental

ABSTRACT

The presented academic work constitutes a revision of the literature surrounding environmental law, its origins and the principles that govern it. However, the core of the work is made up of civil environmental responsibility in the light of environmental disasters caused by human accidents. In order to explain in more detail this responsibility from a legal point of view, the case of the *Prestige*, the oil tanker shipwrecked off the Galician coast in 2002, is used. The situation before and after the event are compared, as well as the subsequent legislative changes at both European and Spanish level produced by social pressure and increasing public environmental awareness.

KEY WORDS

Civil Environmental Responsibility; Environment; Environmental Law; Hydrocarbons; Pollution; *Prestige*

Si supiera que el mundo se ha de acabar mañana, yo hoy aún plantaría un árbol

Martin Luther King, JR.

INDICE

| | |
|---|-----------|
| LISTADO DE ABREVIATURAS | 4 |
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 5 |
| 2. LOS ORÍGENES DEL DERECHO AMBIENTAL..... | 7 |
| 3. LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO AMBIENTAL..... | 10 |
| 3.1 Principio de cooperación..... | 10 |
| 3.2 Principio de prevención | 10 |
| 3.3 Principio de precaución..... | 11 |
| 3.4 Principio de internalización de costes ambientales (Principio “quien contamina, paga”)..... | 12 |
| 3.5 Principio de responsabilidad común pero diferenciada | 13 |
| 3.6 Principio de desarrollo sostenible | 13 |
| 4. EL ORIGEN DEL DERECHO AMBIENTAL EN ESPAÑA | 15 |
| 4.1 Constitución Española..... | 16 |
| 5. LA PROTECCIÓN DEL DERECHO AMBIENTAL A TRAVÉS DE LOS DISTINTOS ORDENAMIENTOS JURÍDICOS EN ESPAÑA | 19 |
| 6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EXPRESIÓN “DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE” | 22 |
| 7. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE | 23 |
| 8. EL CASO DEL PRESTIGE | 25 |
| 8.1 Hechos..... | 25 |
| 8.2 Actuaciones judiciales..... | 26 |
| 8.3 Consecuencias jurídicas del caso | 29 |
| 8.3.1 Los Real Decreto-Ley 4/2003 y 4/2004 | 29 |
| 8.3.2 Fondo Complementario Internacional..... | 33 |
| 8.3.3 La Directiva 2004/35/CE..... | 34 |
| 8.3.4 Ley de Responsabilidad Medioambiental 26/2007 | 35 |
| 8.3.5 Garantías Financieras | 39 |
| 8.3.6 Otras consecuencias jurídico-civiles del caso Prestige | 40 |
| 9. CONCLUSIONES | 40 |
| BIBLIOGRAFÍA | 45 |

LISTADO DE ABREVIATURAS

| | |
|-------|---|
| AESA | Agencia Europea de Seguridad Marítima |
| CC | Código Civil |
| CE | Constitución Española |
| CLC | Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 |
| CP | Código Penal |
| FIDAC | Los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos |
| ICO | Instituto de Crédito Oficial |
| LEC | Ley de Enjuiciamiento Civil |
| LRM | Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental. |
| OMI | Organización Marítima Internacional |
| PNUMA | Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente |
| SOLAS | Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar |
| STS | Sentencia Tribunal Supremo |
| TCE | Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea |
| TUE | Tratado de la Unión Europea |
| UE | Unión Europea |

1. INTRODUCCIÓN

Exxon Valdez, Braer, Jessica, Erika, Prestige... son nombres que a todo el mundo le suenan. Con el avance de las tecnologías de la información cualquier suceso ocurrido en una parte remota del mundo puede ser mediatizado a la otra punta del globo en cuestión de minutos, uniendo en un mismo sentimiento de tristeza y desesperación a personas de diferente raza, cultura, edad, género o religión.

No hay quien no recuerde la marea de chapapote que perturbó la preciosa naturaleza de las costas atlánticas españolas en el 2002 tras el naufragio del petrolero *Prestige*. En especial, el recuerdo que no se podrá nunca olvidar es el de las miles de personas enfundadas en monos blancos y venidas de todas las partes de mundo afanándose codo con codo para limpiar el mar, y de la arena y de las rocas el alquitrán que había llegado a la costa.

El pueblo gallego, apoyado por todo aquel que se quiso unir, se alzó al grito de *Nunca máis* (en castellano, “Nunca más”) portando pancartas con el mismo lema y con la bandera gallega de fondo, siendo sustituido el blanco por el negro como símbolo de la afrenta que había sufrido el hogar de Breogán. Las protestas culminaron con la creación de una plataforma que llevaba por nombre el lema, *Nunca máis*, a través de la cual se intentaba (y todavía se intenta) reclamar responsabilidades ambientales, judiciales y políticas por la tragedia. Posteriormente se ha convertido en un movimiento contra todo desastre ecológico ocurrido en Galicia, como la oleada de incendios que en 2006 convirtieron el verde de la frondosidad de la naturaleza gallega, al gris de la ceniza que queda tras la combustión de miles y miles de hectáreas de bosque.

Lo ocurrido en Galicia es solo un ejemplo entre cientos de los actos reivindicativos que mueven a las personas a levantarse y luchar por sus derechos y por la protección del medio en el que vivimos, así como de exigir las responsabilidades que corresponden cuando el daño ya es irreversible. Todas estas acciones han tenido sus consecuencias – incluidas las legislativas – y ello ha dado lugar al desarrollo del Derecho Ambiental.

El Derecho Ambiental, como veremos a continuación, nació fruto de la necesidad de proteger de una forma más adecuada el medio en el que el ser humano desenvuelve su cotidianidad, de forma que se anticipe la prevención al lamento. Tanto el ordenamiento

jurídico comunitario como el español han abierto los ojos al problema y poco a poco han ido poniendo medios para que la protección del aire, de las aguas y de la tierra, así como de todos los seres vivos que en ellos habitan, se realice de forma más efectiva, a la vez que también han comenzado a destacar lo necesario que es el intentar siempre restituir en la medida de lo posible el daño ya acaecido.

La pretensión de este trabajo no es otra que la de llevar a cabo una revisión de la literatura para poder, en primer lugar, acercar al lector a los orígenes del Derecho Ambiental y posteriormente ver, en el caso concreto del *Prestige*, cuáles han sido las consecuencias legislativas de la presión social ejercida tras el suceso.

Comenzaremos el viaje transportándonos a los orígenes de la Unión Europea y al momento en el que el prematuro Derecho Ambiental empezó a asomar en las conciencias europeas, así como en los textos normativos comunitarios. A continuación, se profundizará en los principios rectores de esta rama del Derecho, con el fin de entender mejor los objetivos que persigue y su funcionamiento.

Dentro de Europa no queda otra que mirar a España para poder descubrir cuál fue el desarrollo del Derecho Ambiental en nuestro país, así como la importancia decisiva que tuvo para el mismo la Constitución Española de 1978. Hablaremos también de su protección y pondremos el foco de atención en la responsabilidad civil derivada de los daños al medio ambiente.

Antes de terminar, viajaremos a Galicia, para explicar brevemente el caso del *Prestige* y ver el antes y el después de la regulación sobre la responsabilidad civil ambiental y la protección del medio ambiente. Finalmente, acabaremos por centrarnos en el hito legislativo más importante que tuvo lugar tras el *Prestige*, que fue la promulgación de la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental.

Comencemos, pues, el viaje.

2. LOS ORÍGENES DEL DERECHO AMBIENTAL

No es posible explicar ningún principio de Derecho Ambiental¹ sin antes aclarar qué se entiende por Derecho Ambiental y cuáles son sus orígenes. Los diferentes eruditos sobre la materia, han aportado diversas definiciones a lo largo de los años. Por ejemplo, JAQUENOD lo define como:

Disciplina jurídica que investiga, estudia y analiza las diferentes relaciones entre los bienes naturales y la actividad antrópica, orientando la regulación jurídica de las conductas y actitudes humanas respecto al uso, explotación y aprovechamiento de recursos naturales, conservación de la naturaleza y protección del ambiente².

Por su parte, siguiendo a FERNANDEZ DE GATTA en palabras de MARTÍN MATEO, se podría entender por Derecho Ambiental como:

Aquel derecho o sistema orgánico de normas, que protege o tutela los sistemas naturales que hacen posible la vida; es decir, el aire, el agua y el suelo. Siendo su finalidad prevenir y subsanar las perturbaciones que alteran los equilibrios naturales, producidas por los seres humanos y sus actividades [...] Aún más, este conjunto de normas que constituye el Derecho Ambiental, regula las diferentes conductas humanas que deterioran el medio ambiente para prevenirlas, reprimirlas o para obligar a repararlas³.

Como dice NAVARRO “es un derecho muy joven, pues se conforma por normas que se promulgan a partir de la década de los años setenta del siglo XX [...] y no se puede hablar con seriedad de Derecho Ambiental hasta bien entrado el siglo XX”⁴. De hecho, hasta el siglo XIX solo se hablaba de *naturaleza* ya que el término *ambiente* no existía con el sentido actual con el que lo conocemos⁵. Pero, ¿qué fue realmente lo que propició su desarrollo?

Parece indudable que desde hace unas décadas existe una creciente conciencia ecológica que ha ayudado a que se lleven a cabo necesarias reformas institucionales , pero

¹ Al igual que MARTÍN MATEO, se usará el término Derecho Ambiental en vez del concepto de Derecho del medio ambiente por considerarlo más adecuado. (MARTÍN MATEO, R., *El ambiente como objeto del Derecho en Derecho y medio ambiente*, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Madrid, 1981).

² JAQUENOD DE ZSÖGÖN, S., *Iniciación al Derecho ambiental*, 1ª ed., Dykinson, Madrid, 1996, pp. 221-222.

³ FERNÁNDEZ DE GATTA, D., *Derecho Ambiental: aspectos generales sobre la protección jurídica del medio ambiente*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2007, p. 2.

⁴ NAVARRO MENDIZÁBAL, I. A., *El Derecho Ambiental: un joven en edad de crecer, pero con problemas metodológicos*, Universidad Pontificia Comillas – ICADE, Madrid, 2005, p. 14.

⁵ LÓPEZ SELA, P. L. y FERRO NEGRETE, A. *Derecho Ambiental*, IURE editores, México, 2006, pp. 4-6.

que todavía requieren de largos procesos para poder constituirse como soluciones viables a los problemas del ambiente ocasionados, en su mayoría por las sociedades industrializadas⁶. Existe un importante dilema entre progreso económico y respeto al medio ambiente y salvaguardia de los recursos naturales. GARCÍA LÓPEZ lo explica muy bien:

Una cosa es el crecimiento y otra muy distinta es el desarrollo. [...] Por eso, en el actual contexto mundial se debe entender por desarrollo aquel proceso que, además de potenciar los recursos de un país o una región, satisfaga los objetivos de incrementar la economía, elevar la calidad de vida de la población y respetar el equilibrio del ecosistema, contribuyendo en la medida de lo posible a reparar los daños ya causados⁷.

Y, ¿cuáles son estos problemas ambientales de los que tanto se habla y que según autores como NAVARRO constituyen uno de los problemas más importantes de nuestra época⁸? La contaminación del agua puede ser considerado como el primero, por ser un recurso vital para el ser humano y encontrarse su suficiencia cuestionada en la actualidad, debido a la creciente desertización; la contaminación del aire, debido a las actividades industriales y comerciales, que generan gases contaminantes que se acumulan en la atmósfera; la degradación del suelo, ya que los residuos vertidos en él terminan por incorporarse a la cadena alimenticia; el cambio climático y el calentamiento de la Tierra (el conocido *efecto invernadero*), que provoca el sobrecalentamiento terrestre y el deshielo de los casquetes polares, así como la subida del nivel de los mares causando inundaciones; el daño a la capa de ozono, que trae como consecuencia la destrucción de la protección natural contra los rayos ultravioleta; y, por último, la lluvia ácida, que formada por la mezcla del vapor de agua con humos tóxicos, contamina campos y cualquier tipo de recurso hídrico⁹.

Como reacción a estos problemas de los que los cuales la gente va tomando conciencia, surgieron los primeros movimientos ecologistas allá por la década de los 60

⁶ MARTÍN MATEO, R., *Derecho Ambiental, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1977, p. 10.*

⁷ GARCÍA LÓPEZ, T., *Perspectiva jurídica del principio quien contamina paga*, *Dereito*, 2001, Vol. 10, núm. 1, pp. 46-69. (Disponible en: https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/7732/pg_051-072_dereito10-1.pdf;jsessionid=82082D8E24A8532AC949455F3F254079?sequence=1; última consulta 14/04/2017).

⁸ NAVARRO MENDIZÁBAL, *op. cit.*, p. 16.

⁹ LÓPEZ SELA, P.L. y Ferro Negrete, A. *Derecho Ambiental, op. cit.*, pp. 27-29.

y 70 del siglo XX¹⁰ – algunos con trasfondo político – pero no será hasta más adelante cuando surja la primera legislación relacionada con el Derecho Ambiental. Es por ello que NAVARRO habla del problema del “desfase temporal” entre las situaciones de desarrollo industrial que generan el daño al ambiente y la posterior legislación que busca protegerlo¹¹.

El primer hito destacable en el inicio de la creación del Derecho Ambiental se produce con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano celebrada en Estocolmo en junio de 1972 con el objetivo de “ofrecer a los pueblos del mundo inspiración y guía para mejorar y preservar el medio humano”, tal y cómo se establece en su capítulo I¹². Fruto de esta Conferencia en la que se hizo balance de los efectos de la actividad humana en el medio ambiente mundial, nació la Declaración de Estocolmo. En dicha Declaración “se propugnan metas y objetivos amplios de política ambiental, más que posiciones normativas detalladas”. Sin embargo, sí que sirvió para aumentar la concienciación y “activar la actividad legislatora en materia de Derecho Ambiental Internacional”¹³. De hecho, muchos de sus principios trascienden en posteriores tratados internacionales relacionados con la materia.

Consecuencias reseñables de esta Conferencia de Estocolmo fueron la creación del Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente (en adelante, PNUMA) o el establecimiento del Día Mundial del Medio Ambiente (5 de junio)¹⁴, así como la publicación del informe del Club de Roma *Los límites del crecimiento*. Pero, su legado

¹⁰ Como bien dice FERNÁNDEZ DE GATTA, estos movimientos ecologistas fueron incitados por pensadores aislados y científicos como B. RUSEELL o R. CARSON, por informes de Organismos de relevancia mundial (por ejemplo los informes redactados para el club de Roma), por los movimientos de protesta en las universidades americanas de 1965, así como el “mayo francés” del 68, así como por los numerosos accidentes ambientales ocurridos durante ese período (por ejemplo el “smog” de Londres de 1952 o los accidentes nucleares en la antigua Unión Soviética). FERNÁNDEZ DE GATTA, *op. cit.*, p. 1-2.

¹¹ NAVARRO MENDIZÁBAL, *op. cit.*, p. 19.

¹² Naciones Unidas, *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano*, Nueva York, 1973, Capítulo I, p. 3

¹³ HANDL, G, *Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Declaración de Estocolmo), de 1972, y Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, de 1992*, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2012. (Disponible en: http://legal.un.org/avl/pdf/ha/dunche/dunche_s.pdf; última consulta 4/03/2017)

¹⁴ MARTÍN MATEO, *op. cit.*, p. 18.

más importante sin duda lo constituyen los principios generales del Derecho Ambiental, de los cuales hablaremos en más profundidad a continuación.

3. LOS PRINCIPIOS GENERALES DEL DERECHO AMBIENTAL

Al buscar entre las fuentes información sobre los principios de Derecho Ambiental, lo que más llama la atención en un primer momento es la falta de unanimidad que existe sobre los mismos, tanto para indicar cuáles son, como para denominarlos, como para explicar su contenido¹⁵. Si bien, por otra parte, su origen en los ámbitos internacional, europeo y nacional es prácticamente simultáneo¹⁶.

3.1 Principio de cooperación

Como bien dice LOZANO, este principio se encuentra recogido en un gran número de textos internacionales, como la Declaración de Estocolmo (principio 24), la Carta Mundial de la Naturaleza (principio 21.a)) o la Declaración de Río (principio 27). Este principio vendría a manifestarse en el deber de promover “la conclusión de tratados y otros instrumentos internacionales [...] así como la realización de actividades conjuntas y otras medidas pertinentes a fin de asegurar la aplicación efectiva del derecho internacional para la protección del medio ambiente”¹⁷.

Esta cooperación se ejemplificaría, en supuestos como el intercambio de información relevante para la protección del medio ambiente, la asistencia técnica y financiera a países que se encuentren en una situación de necesidad o el deber de notificar inmediatamente situaciones de emergencia, así como de socorrer a los Estados afectados.

3.2 Principio de prevención

Considerado como la regla de oro del Derecho Ambiental, este principio parte de la idea formulada por ALENZA: “constituye un axioma que la evitación de riesgos es preferible al remedio del mal causado”¹⁸. Es decir, este principio implicaría, en primer

¹⁵ BARRENA A. M., *La génesis y los principios del Derecho Ambiental*, Revista Electrónica Direito e Política da Unavali, 2010, v.5, núm.2.

¹⁶ ALONSO GARCÍA, E. y LOZANO LUCANDA, B., *Diccionario de Derecho Ambiental*, 1ª edición, Iustel, Madrid, 2006, p. 985.

¹⁷ LOZANO, B., *Derecho Ambiental Administrativo*, Dykinson, 2012, p. 74.

¹⁸ ALENZA, J.F., *Manual de Derecho Ambiental*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2001, p. 44.

término, la prohibición de contaminar y, para el caso de que no fuese posible conseguir una contaminación cero, se interpretaría en el sentido de “reducir la contaminación y su nocividad para el medio”¹⁹.

Viene recogido en el artículo 174.2 del Tratado de la Unión Europea (en adelante, TUE), el cual viene a decir que la política ambiental de la Comunidad se basará, entre otros, en el principio de acción preventiva. A su vez, también se encuentra normativizado en el principio 17 de la Declaración de Río, el cual establece:

Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente.

Este principio, por tanto, vendría a poner de relieve las ventajas que presenta la prevención de la contaminación frente a la aplicación de medidas correctivas.

3.3 Principio de precaución

Su origen se remonta al Derecho alemán y a la obra de Ulrich BECK, *La sociedad del riesgo*. En ella, aun todavía con la tragedia de Chernobyl latente, el autor plantea la confrontación entre modernidad y desarrollo industrial y las posibles consecuencias que esta tiene: incalculables, imprevisibles e incontrolables para la sociedad²⁰. De esta forma aparece el principio de precaución que, como dice BARRENA, está “basado en tres afirmaciones: la vulnerabilidad del ambiente, las limitaciones de la ciencia para predecir de modo anticipatorio y con exactitud los daños que se le pueden causar al medio ambiente y la alternativa de procesos y productos menos dañinos”²¹.

Este principio se afianzó cuando fue incluido en el principio 15 de la Declaración de Río, que dice así:

Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la

¹⁹ ALIENZA, J. F., *op. cit.*, p. 44

²⁰ MEDINA, A. L., *Tema 5: La técnica, la sociedad del riesgo y el principio precautorio*. (Disponible en: <https://sites.google.com/site/1danamedina/leccion-5-otros-servicios-de/apuntes-de-2-de-secundaria/temario-de-laboratorio-de-informatica/bloque-iii-la-tecnica-y-sus-implicaciones-en-la-naturaleza/tema-la-tecnica-la-sociedad-del-riesgo-y-el-principio-precautorio>; última consulta 21/03/2017).

²¹ BARRENA, A. M., *op. cit.*, p. 98.

adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.

Por tanto, como bien resume BARRENA, este principio “trataría de prohibir la realización de actividades potencialmente peligrosas para el medio ambiente, aun sin haberse probado, de manera exhaustiva, una relación causa-efecto entre las mismas y los daños a producir”²². O como BETANCOR simplificaría, establece un protocolo de actuación en situaciones de incertidumbre científica²³.

3.4 Principio de internalización de costes ambientales (Principio “quien contamina, paga”)

El principio Contaminador-Pagador fue objeto de múltiples interpretaciones hasta que por fin se adoptó la de “quien contamina paga”²⁴. Pero, ¿qué se entiende por este axioma? Según JAQUENOD, este principio no debe ser empleado en el sentido de aplicar al responsable, directo o indirecto de una infracción ambiental, una multa. Al contrario, si se hiciese uso de esta interpretación, nos podríamos encontrar con sujetos que preferirían pagar una sanción pecuniaria y seguir produciendo el daño, “puesto que los beneficios que tiene siempre serán mayores que la cantidad que deba pagar”²⁵. Es aquí donde reside el riesgo mayor que entraña este principio. Como dice ALENZA, el “precio que debe pagarse por contaminar no debe resultar rentable en comparación con el coste de los mecanismos anticontaminantes”²⁶.

El principio 16 de la Declaración de Río normativiza este principio estableciendo lo siguiente:

Las autoridades nacionales deberían procurar fomentar la internalización de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debería, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales.

Parece que, para algunos autores, este principio también se relacionaría con el principio de precaución, ya que también subsumiría aquellos casos en los que se efectúa

²² BARRENA, A. M., *op. cit.*, p. 100.

²³ BETANCOR, A., *Instituciones de Derecho Ambiental*, La Ley, Madrid, 2008.

²⁴ Deriva de un anglicismo: *The polluter pays principle* (PPP).

²⁵ JAQUENOD, S., *El Derecho Ambiental y sus Principios Rectores*, 3ª ed., Dykinson, Madrid, 1991, p. 309

²⁶ ALIENZA, J. F., *op. cit.*, p. 46

un pago previo por la contaminación que se realiza como consecuencia de determinadas actividades que benefician de forma generalizada a la sociedad, al tiempo que esta misma también saca provecho de las medidas preventivas adoptadas por los organismos e instituciones públicos. Así, mediante tasas, cánones o impuestos ambientales, por ejemplo, se repercutiría “el coste ambiental al precio de los productos contaminantes”²⁷. De hecho, en el prefacio del *Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental* de 9 de febrero de 2000 se lanza una pregunta en estrecha relación con este principio: “¿Es la sociedad en su conjunto (o, lo que es el contribuyente) quien debe pagar la factura [la reparación del daño] o ha de hacerlo el causante de la contaminación, siempre que sea posible establecer su identidad?”.

En la práctica, este principio parece quedar en entredicho cuando nos enfrentamos a cuestiones como la de: ¿quién paga los daños ocasionados en la capa de ozono del planeta? ¿Y quién paga por los daños causados por un petrolero que se hunde en altamar?

3.5 Principio de responsabilidad común pero diferenciada

Este principio viene consagrado en el principio 7 de la Declaración de Río, el cual establece:

En vista de que han contribuido en distinta medida a la degradación del medio ambiente mundial, los Estados tienen responsabilidades comunes, pero diferenciadas. Los países desarrollados reconocen la responsabilidad que les cabe en la búsqueda internacional del desarrollo sustentable, en vista de las presiones que sus sociedades ejercen en el medio natural y de las tecnologías y los recursos financieros de que disponen.

Este principio, aunque parece no ser más que el reflejo de un compromiso adquirido por los países desarrollados a ayudar a los estados que todavía se encuentran en vías de desarrollo, ha sido interpretado por algunos juristas internacionales como una admisión de la culpa que han tenido los países desarrollados en la degradación ambiental ocurrida durante las últimas décadas²⁸.

3.6 Principio de desarrollo sostenible

²⁷ ALENZA, J. F., *op. cit.*, p. 46

²⁸ LÓPEZ, H., *La regulación del desarrollo sustentable en el Derecho Internacional y el derecho Comparado. El fin del Derecho Ambiental y el nacimiento del Derecho de la sostenibilidad*, cap. 9, p. 452, en obra colectiva, *Ambiente, Derecho y sustentabilidad*, La Ley, p. 200. Cfr. HUNTER, D., SOMMER, J. y VAUGHAN, S. *Concepts and Principles of International Environmental Law. An Introduction*, Environment and Trade Series, PNUMR, 1994, p. 11.

El principio de desarrollo sostenible fue recogido en el *Informe Brundtland de 1987*²⁹, el cual lo define como “el desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para asumir sus propias necesidades”. Por su parte, el Doctor en Derecho, JUSTE relaciona el desarrollo sostenible con la economía diciendo que el desarrollo sostenible “traduce una evolución marcada por el tránsito hacia la denominada economía ambiental, que constituye una nueva frontera del pensamiento económico de nuestros días”³⁰.

El concepto de desarrollo sostenible fue recogido en el principio 4 de la Declaración de Río, el cual establece que “A fin de alcanzar el desarrollo sustentable, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada”.

También resultó ser de gran interés y utilidad para el desarrollo de este principio la obra de ELKINGTON publicada en 1997, *Cannibals With Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. En ella se completa la definición del principio mediante la “triple cuenta de resultados” (*The Triple Bottom Line – TBL*), un método según el cual a la hora de evaluar el progreso de una compañía no solo se tengan en cuenta los resultados económicos, sino también los impactos ambientales y sociales³¹.

²⁹ BRUNDTLAND, G., *Our common future*, Oxford University Press, 1991.

³⁰ JUSTE, J., *Derecho Internacional del Medio Ambiente*, MacGraw-Hill, Madrid, 1999, p. 32.

³¹ ELKINGTON, J., *Cannibals With Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*, Capstone Publishing Ltd, 1997.

4. EL ORIGEN DEL DERECHO AMBIENTAL EN ESPAÑA

Según JARIA en España, la aparición del Derecho Ambiental puede dividirse en varias etapas³². El germen, que dio inicio a la primera de ellas (1972-1985) lo constituyó la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico. Durante esta época, el *corpus* legislativo del Derecho Ambiental destacaba por su falta de coherencia, que reflejaba la falta de presión social del momento. La Ley de Aguas de 1985 y la promulgación de la Constitución Española (en adelante, CE) con el artículo 45, serán los únicos hitos destacables en esta época en la que el Derecho Ambiental parecía crecer dentro del seno del Derecho Administrativo.

El art. 45 de la CE tiene una grandísima relevancia, especialmente si tenemos en cuenta el contexto jurídico y político internacional en el que vio la luz: poco después de la Conferencia de Estocolmo y ante un entorno de creciente preocupación por el contexto ambiental. Como dice GÓMEZ PUERTO, era la primera vez que se incorporaba “en nuestro Derecho Constitucional la noción de calidad de vida y se constitucionalizaba el deber de conservar el entorno”³³.

La segunda etapa (1986-2007) tiene como punto de partida el ingreso de España en la entonces Comunidad Económica Europea. Es en ese momento cuando se produce una verdadera eclosión legislativa en España, consecuencia del Derecho Comunitario “impulsado por los países donde el movimiento ambientalista tiene mayor relieve”³⁴, que se manifestará a través de la transposición de numerosas Directivas. Destacan de esta etapa la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, o la normativa relativa al cambio climático y el control de emisiones que se inicia con el Real Decreto-Ley 5/2004, de 27 de agosto, por el que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Además, destaca también la modificación del Código Penal en 1995 que fomenta el tratamiento penal de las cuestiones ambientales, así como importantes Sentencias del Tribunal Constitucional relacionadas

³² JARIA, J., *Lecturas esenciales sobre el Derecho Ambiental español*, IUCN Academy of Environmental Law, Tarragona, 2014.

³³ GÓMEZ, A., *Aspectos jurídicos y administrativos de la protección del medio ambiente en España (I)*, Noticias Jurídicas, Córdoba, 2008. (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4386-aspectos-juridicos-y-administrativos-de-la-proteccion-del-medio-ambiente-en-espana-i/>; última consulta 15/03/2017)

³⁴ JARIA, J., *op. cit.*, p. 15

con la materia. Se produce, de esta forma, “un solapamiento de los títulos competenciales comunitario, estatal y autonómico”³⁵.

Por último, en la tercera etapa (2008-actualidad), lo más destacable es la ralentización del proceso legislativo del Derecho Ambiental debido a la crisis económica que ha hecho que la Unión Europea emplee los fondos y recursos disponibles en poner solución a otros problemas que considera prioritarios.

4.1 Constitución Española

Esta creciente preocupación por el medio ambiente que se vivió en Europa a partir de las últimas décadas del siglo XX tiene su reflejo en el art. 45 de la CE. Cabe decir que por la época de la promulgación de la CE de 1978, en el Derecho Comparado tampoco existían grandes atisbos de la influencia del Derecho Ambiental, si bien sí que se puede encontrar alguna referencia en la Constitución portuguesa de 1976 o la Constitución de la República Italiana de 1947³⁶. De esta forma, el art. 45 de la CE reza:

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.
3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Como bien analiza FERNÁNDEZ DE GATTA, este artículo recoge el “derecho y el deber de proteger el medio ambiente, incluyendo el mismo como un principio económico y social, como la fijación de un fin de los Poderes Públicos”. El segundo punto implica la asunción de la protección del medio ambiente como una función pública y, el tercero, establece las

³⁵ GÓMEZ, A., *op. cit.* (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4386-aspectos-juridicos-y-administrativos-de-la-proteccion-del-medio-ambiente-en-espana-i/>; última consulta 16/03/2017)

³⁶ GALINDO, F., *Sinopsis artículo 45 Constitución Española*. Página web oficial del Congreso, 2008. (Disponible en: <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/sinopsis/sinopsis.jsp?art=45&tipo=2>; última consulta 20/03/2017).

consecuencias del incumplimiento de la normativa ambiental: sanciones administrativas, sanciones penales y reparación del daño causado³⁷.

Su ubicación en la Carta Magna deja claro que constituye uno de los principios rectores de la política social y económica. Y aunque subyace algo de debate, parece que es considerado como un derecho subjetivo y de tercera generación, Por ello, algunos autores parece que incluso abogan por hablar de un principio de *in dubio pro naturaleza*³⁸.

Como bien dice GÓMEZ, los principios contenidos en el art. 45 CE dependerán de lo dispuesto en el art. 53.3 CE, el cual se encarga de regular la eficacia normativa³⁹ y dice textualmente:

El reconocimiento, el respeto y la protección de los principios reconocidos en el Capítulo Tercero informarán la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos. Sólo podrán ser alegados ante la jurisdicción ordinaria de acuerdo con lo que dispongan las leyes que los desarrollen.

Lo que viene a decir este precepto es que el art. 45 es dependiente de las leyes que desarrollen su contenido. Por lo que si hablamos de potestad normativa, cabe decir que la legislación básica del art. 45 CE corresponde al Estado en competencia exclusiva (art. 149.1.23ª), sin perjuicio de la adaptación que realice cada Comunidad Autónoma en su normativa⁴⁰. Como bien dice FERNÁNDEZ DE GATTA, las Comunidades Autónomas tienen competencia para “desarrollar las bases estatales, dictar normas adicionales de protección del medio ambiente y, en general, la gestión y ejecución de la normativa ambiental”⁴¹. Mientras, a las Entidades Locales quedarán relegadas aquellas competencias dispuestas “en la legislación estatal o en la normativa autonómica aplicable”⁴².

³⁷ FERNÁNDEZ DE GATTA, D., *Derecho Ambiental: aspectos generales sobre la protección jurídica del medio ambiente*, Texto de la conferencia actualizada impartida en el Seminario sobre “el Derecho y la Cooperación Ibérica”, organizado por el Centro de Estudios Ibéricos en la ciudad de Guarda (Portugal) el 16 de abril de 2004, p. 5 (Disponible en: [file:///C:/Users/Laura/Downloads/Dialnet-DerechoAmbiental-1010577%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Laura/Downloads/Dialnet-DerechoAmbiental-1010577%20(3).pdf); última consulta: 23/03/2017).

³⁸ BONILLA, J.J., *Aproximación a la protección del medioambiente en España y en el resto de la Unión Europea*, Revista Espacio y Tiempo, 2015, núm. 29, pp. 71-84.

³⁹ GÓMEZ, A., *op. cit.*

⁴⁰ MEDINA, A. L., *op. cit.* (Disponible en: <https://sites.google.com/site/1danamedina/leccion-5-otros-servicios-de/apuntes-de-2-de-secundaria/temario-de-laboratorio-de-informatica/bloque-iii-la-tecnica-y-sus-implicaciones-en-la-naturaleza/tema-la-tecnica-la-sociedad-del-riesgo-y-el-principio-precautorio>; última consulta 21/03/2017)

⁴¹ FERNÁNDEZ DE GATTA, *op. cit.*, p. 5.

⁴² *Ibid.*

En palabras de DELGADO, “el artículo 45 reconoce indubitadamente la legitimidad del interés y el derecho individual al disfrute del medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona”⁴³, por lo que este derecho ha de ser tutelado por los tribunales, de acuerdo con el art. 24 CE.

⁴³ DELGADO, F., *Régimen Jurídico del Derecho Constitucional al Medio Ambiente*, Revista Española de Derecho Constitucional, Año 13, n.38, p. 57, 1993.

5. LA PROTECCIÓN DEL DERECHO AMBIENTAL A TRAVÉS DE LOS DISTINTOS ORDENAMIENTOS JURÍDICOS EN ESPAÑA

No se puede hablar de protección del Derecho Ambiental sin remitirnos nuevamente al principio “quien contamina, paga”. Como hemos visto, parece que este principio se asocia con una función preventiva, pero según GOMIS, en los últimos años “la doctrina viene reivindicando un concepto mucho más amplio que abarque la función reparadora del principio, contribuyendo, de este modo, a la identificación del principio con el fundamento último de la responsabilidad de daños”⁴⁴. Para apoyar esta afirmación, GOMIS se remite a autores como D’ASPREMONT y GERARD-VARET⁴⁵, así como PONTE⁴⁶.

Como explica LOZANO, los daños al medio ambiente pueden tener una doble dimensión: por una parte pueden producir daños en los bienes o derechos privados de las personas y, por otro, pueden ocasionar los llamados “daños ambientales autónomos” o “daños ecológicos”, los cuales no producen lesiones individualizadas, sino que son daños ocasionados a los recursos naturales⁴⁷. Por tanto, en palabras de LOZANO, estaríamos ante una *dimensión subjetiva* del daño y otra *objetiva o pública*, la cual ha motivado la aparición del sistema de responsabilidad ambiental.

Como hemos visto, el art. 45.3 CE dispone sanciones penales y administrativas, así como la reparación del daño ocasionado (principio “quien contamina paga”), para quienes incumplan la normativa ambiental, además de la correspondiente responsabilidad civil. Por tanto, y como dice FERNÁNDEZ DE GATTA⁴⁸, diversos ordenamientos regulan y articulan en la práctica la responsabilidad ambiental.

La protección ambiental en España está encomendada en primer lugar al Derecho Administrativo. De esta forma, nos podemos encontrar con dos tipos de sanciones

⁴⁴ GOMIS CATALÁ, L., *Responsabilidad por Daños al Medio Ambiente*, Aranzadi Editorial, Pamplona, 1998, p. 97.

⁴⁵ D’ASPREMONT, C. y GERARD-VARET, L. A., “*Un modèle de négociation internationale pour certains problèmes de pollution*”, *Revue d’Economie Politique*, núm. 4, 1984, pp. 600-603.

⁴⁶ PONTE, M. T., *La contaminación fluvial: cuestiones de responsabilidad internacional*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1989, p. 217.

⁴⁷ LOZANO, B., *Del daño tradicional al daño ambiental*, Sevilla, 2011, p. 2. (Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/justicia/portal/adriano/.content/recursosexternos/fomacion_juecesPonenciaSLC.pdf; última consulta 31/03/2017).

⁴⁸ FERNÁNDEZ DE GATTA, op. cit., p. 5.

administrativas, como señala MEJÍA. Por una parte, están las sanciones administrativas personales, las cuales consisten “en la suspensión o restricción de un derecho o de la autorización para el ejercicio de un derecho” – como por ejemplo el cierre de una obra o actividad – y, por otra parte, están las sanciones administrativas reales, consistentes “en sanciones pecuniarias – multas – o sustracción del ilícito – como el comiso de objetos al culpable de la infracción”. Además, siempre que sea posible habrá de procederse al resarcimiento de los daños y perjuicios ambientales⁴⁹.

Señala DE PALMA DEL TESO, que el objetivo del derecho administrativo sancionador “es la prevención de las conductas que ponen en peligro o lesionan los bienes jurídicos, para lo que se da un paso atrás y se lleva más a la prevención”. Esta afirmación vendría a contrastar el Derecho Administrativo, el cual sanciona las conductas menos graves, con el Derecho Penal, el cual se encarga de castigar “las conductas que dañan o afectan de una manera más gravosa al mismo bien jurídico”, por lo que se deduce que el primero tendría una competencia anterior al segundo⁵⁰.

DE LA CUESTA Y GUTIÉRREZ, por su parte, señalan las dificultades a las que se ha visto sometida la UE para introducir en el ordenamiento jurídico español tipos penales orientados a la protección ambiental⁵¹. La intervención penal, por tanto, sólo debe responder a casos de estricta necesidad como bien señalan autores como VERCHER⁵². Si bien, la instancia penal debe primar siempre que coincidan “tipos penales y administrativos en materia ambiental”⁵³, algo que suele suceder de forma constante,

⁴⁹ MEJÍA, H. A., *Responsabilidad ambiental administrativa: un análisis de la aplicación de los principios del derecho administrativo sancionador*, Revista Direito Econômico e Socioambiental, v.6, núm. 1, Curitiba, 2015, pp. 2-35. (Disponible en: <http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/06/doctrina41370.pdf>; última consulta 01/04/2017).

⁵⁰ DE PALMA DEL TESO, A., *El principio de culpabilidad en el derecho administrativo sancionador*, Tecnos, Madrid, 1996, p. 78.

⁵¹ El Consejo de Europa ha pedido de manera reiterada a los Estados miembros la introducción del Derecho Penal como medida de protección del ambiente. Prueba de ello es la *Resolución 77 (28) (Adoptada por el Comité de Ministros el 28 de septiembre de 1977, durante la 275 reunión de los Delegados de los Ministros) sobre la contribución del Derecho Penal a la protección del Medio Ambiente*. Esta Resolución queda firmemente respaldada por el Convenio de 4 de noviembre de 1998, sobre la protección del medio ambiente por el Derecho penal.

⁵² VERCHER, A., *Evolución jurisprudencial del delito contral el medio ambiente*, Revista Jurídica de Castilla y León, núm. 1, 2003, pp. 223-260.

⁵³ SANZ RUBIALES, I., *Derecho Administrativo Sancionador Ambiental: Experiencias en Colombia, España y Perú*, Ponencias de I Seminario Internacional de OEFA, Lima, 2014. (Disponible en: https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=6976; última consulta 01/04/2017).

como bien apunta SANZ, ya que en el ordenamiento español se recurre frecuentemente al principio *non bis in ídem*. Este principio adquiere especial relevancia cuando se trata de materia ambiental debido a la técnica de las “leyes penales en blanco” a la que recurre de forma reiterada el ordenamiento jurídico penal, remitiéndose al administrativo, como señala MEJÍA⁵⁴.

De esta forma, en el Código Penal de 1995 (en adelante, CP), se tipifican como delito la contaminación industrial (art. 325) o las agresiones a espacios naturales protegidos (arts. 330 y 338) o a la flora y fauna protegidas (arts. 332, 333 y 334), entre otros supuestos⁵⁵.

Por último, la responsabilidad ambiental puede ser civil, “exigible de acuerdo con las normas jurídico-privadas – principalmente el Código Civil (en adelante, CC) – y ante la jurisdicción correspondiente”⁵⁶. Será conveniente realizar el estudio de esta responsabilidad en un epígrafe aparte pero antes conviene profundizar en el concepto de “daños al medio ambiente”.

⁵⁴ MEJÍA, H. A., *op. cit.*, p. 24.

⁵⁵ PÉREZ DE GREGORIO, J. J., *El delito ecológico y la protección penal del medio ambiente*, Centro Nacional de educación ambiental, 1996. (Disponible en: http://www.mapama.gob.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/1996-gregorio_tcm7-187096.pdf; última consulta 01/04/2017).

⁵⁶ FERNÁNDEZ DE GATTA, *op. cit.*, p. 6.

6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EXPRESIÓN “DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE”

Es necesario ver un poco más en profundidad el concepto de “daños al medio ambiente” ya que como dice GOMIS, del alcance que se le dé a esta expresión va a depender en gran medida la configuración de todo el sistema de responsabilidad. Actualmente, el concepto de “daños al medio ambiente”, podría dividirse en dos categorías⁵⁷:

- ***Daños personales, patrimoniales o económicos (también llamado daño a las personas y sus bienes):*** dentro de este tipo de daños se incluirían los relativos a la salud e integridad física de las personas, los daños a sus bienes y los daños al ejercicio de actividades económicas. Todos estos daños quedarían bajo la tutela del Derecho Privado mediante el mecanismo de responsabilidad civil.
- ***“Daño ecológico puro”:*** definido como todo daño causado al medio natural para el que no existe un derecho a su reparación⁵⁸. Quedaría protegido mediante el Derecho público, especialmente a través de la responsabilidad administrativa y la responsabilidad penal.

A pesar de esta diferencia, la mayoría de los sistemas optan por realizar una *humanización* forzosa del “daño ecológico puro”⁵⁹ con el fin de llevar a cabo su reparación a través del mecanismo de la responsabilidad civil⁶⁰. Y es que como dice de NAVARRO, antes existía una gran carencia que no podía ser suplida por la responsabilidad civil clásica en casos de desastres ambientales como el del *Prestige*, que veremos a continuación, “pues únicamente podrían interponer la acción resarcitoria quienes efectivamente hubiesen sufrido un daño en su persona o patrimonio”⁶¹.

⁵⁷ Como bien apunta GOMIS, “una definición excesivamente restrictiva podría provocar, como se ha llegado a decir, una reducción de las oportunidades para el desarrollo sostenible y, por lo tanto, llegaría a cuestionar la eficacia del sistema. No obstante, por el contrario, una definición demasiado amplia podría ocasionar una pérdida de recursos y una carga excesiva para la industria y la sociedad a largo plazo”. (GOMIS, *op. cit.*, p. 63).

⁵⁸ DESPAX, M., *La pollution des aux et ses problèmes juridiques*, Litec, Paris, 1968, p. 122.

⁵⁹ GOMIS, *op. cit.*, p. 64.

⁶⁰ Autores como REHEBINDER justifican esta equiparación práctica entre los dos tipos de daños a través de la existencia de una coincidencia entre los intereses económicos del individuo y los intereses “ecológicos” de la colectividad” (*Le dommage écologique en Droit interne communautaire et comparé*, Actes du Colloque de la S.D.E.E, 1991, París, p. 100.

⁶¹ NAVARRO, I., *La responsabilidad civil y el prestige “El mar (y muchas otras cosas) están chapapoteados, ¿quién los deschapapoteará,* p. 601. (Disponbile en:

7. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS AL MEDIO AMBIENTE

Como dice CABANILLAS, ya en el *Libro Verde sobre la Reparación del Daño Ecológico* “se estudia la conveniencia de utilizar el mecanismo de la responsabilidad civil como medio para asignar la responsabilidad por los gastos necesarios en la restauración del medio ambiente”⁶². De esta forma, se concibe la responsabilidad civil como una herramienta jurídica y económica que obliga al causante de un daño a pagar una indemnización por los gastos de reparación del daño ocasionado. Esta responsabilidad deriva de la exigencia de la Unión Europea (en adelante, UE) recogida en el principio 13 de la Declaración de Río⁶³, la cual establece que los Estados Miembros deberán desarrollar legislaciones nacionales relativas “a la responsabilidad y la indemnización respecto de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales”.

Como apunta GONZÁLEZ, la responsabilidad por daños al medio ambiente es generalmente una responsabilidad extracontractual – también denominada aquiliana – y se encuentra reglada en los arts. 1902 a 1919 de CC, sin perjuicio de que existan ciertas relaciones donde sí exista un contrato previo. El art. 1908 del CC se configuraría como la base sobre la que descansa la responsabilidad civil por los daños al medio ambiente, según lo interpretan doctrina y jurisprudencia⁶⁴.

Si bien el Código Civil establecía como regla general la responsabilidad por culpa, actualmente este sistema se ha flexibilizado, optando por un sistema de responsabilidad extracontractual objetivo, fundado esencialmente en la existencia de un riesgo previo⁶⁵. De esta forma, para todas aquellas actividades que resultan beneficiosas para el individuo pero, que al mismo tiempo entrañen un riesgo para el resto, “el resarcimiento de daños y perjuicios se configura como una especie de contrapartida de la utilidad proporcionada por la actividad peligrosa⁶⁶.”

http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/anavarro03.pdf; última consulta 14/04/2017).

⁶² CABANILLAS, A., *La responsabilidad civil por inmisiones y daños al ambiente*, Ponencia presentada al I Congreso Nacional de Derecho Ambiental organizado por la Universidad Carlos III, Sevilla, 1995, p. 7.

⁶³ *Ibid.*, p. 8.

⁶⁴ GONZÁLEZ, R., *La responsabilidad por daños al medio ambiente*, Anuario Jurídico y Económico Escorialense, XLV, San Lorenzo del Escorial, 2012, pp. 179-192.

⁶⁵ MARTÍN MATEO, R., *Tratado de Derecho Ambiental*, vol. I, Madrid, 1991.

⁶⁶ GONZÁLEZ, R., *op. cit.*, p. 182.

En palabras de GOMIS, “el objetivo principal de todo sistema de responsabilidad consiste en compensar el daño causado a la víctima haciendo uso de un mecanismo judicial de corte claramente individualista inspirado en el *principio de justicia correctiva*”. De esta forma, el que provoque a otro un daño estará obligado a restituir el bien dañado a su estado anterior, pero, en los casos en los que esto no sea posible, deberá a “indemnizar por el deterioro producido”⁶⁷. Es aquí donde entraría en juego el anteriormente comentado principio de “quien contamina paga”. Como dice GONZÁLEZ, “si bien es imposible garantizar, que ciertas actividades no van a producir ningún daño al medio ambiente, si puede asegurarse, o al menos debería ser su objetivo, la total indemnización de los daños que se produzcan”⁶⁸.

⁶⁷ GOMIS, L., *op. cit.*, p. 93 (Disponible en: https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-C-1996-10000500074 ANUARIO DE DERECHO CIVIL La responsabilidad civil por inmisiones y da%F1os al medio ambiente; última consulta 01/04/2017).

⁶⁸ GONZÁLEZ, R., *op. cit.*, p. 180.

8. EL CASO DEL PRESTIGE

8.1 Hechos

Antes de entrar en profundidad a analizar los cambios legales que acarreó el caso *Prestige*, conviene recordar los antecedentes de hecho de un caso que conmocionó en su momento a la opinión pública⁶⁹:

El día 19 de noviembre de 2002 se hundía frente a la costa de Finisterre en Galicia el buque petrolero monocasco *Prestige*, el cual era propiedad de la naviera griega *Universe Maritime Ltd*. El buque había sido construido en Japón en 1976 y navegaba desde hacía 26 años bajo bandera de Bahamas. Mandaban el *Prestige*, el Capitán, el Primer Oficial y el Jefe de Máquinas, al tiempo que la tripulación la componían 24 marineros filipinos jóvenes e inexpertos en su mayoría.

El *Prestige* contaba con los correspondientes certificados de seguridad en los cuales se acreditaba que las condiciones para navegar de la embarcación eran acordes a las normas exigibles para ello. Sin embargo, *Repsol* y *BP* tenían descalificado al buque desde el año 1997 debido a su antigüedad y por no cumplir los requisitos de seguridad que las compañías exigían. A pesar de esto, el petrolero seguía navegando, y en el momento de producirse los hechos procedía de San Petesburgo, llevando una carga a bordo de 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado.

El 13 de noviembre de 2002 tras oírse a bordo una fuerte explosión, el buque quedó escorado y se produjo una abertura de considerables dimensiones en el casco del mismo, vertiéndose gran parte de su contenido a la mar. Las operaciones realizadas por el capitán para salvar la situación solo consiguieron empeorarla y finalmente el 19 de noviembre el petrolero, ya desierto, se partió en dos y se hundió a unas 138 millas de la costa gallega.

Se calcula que durante esos días el *Prestige* derramó 63.000 toneladas de fuel, contaminando 2.980 km de litoral costero, afectando incluso a la costa francesa. Todos los ecosistemas marinos quedaron afectados y decenas de miles de aves murieron a causa

⁶⁹ Estos antecedentes de hecho están extraídos de la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013, si bien constituyen un resumen de los antecedentes expuestos en la misma.

del chapapote. A su vez, numerosas empresas marisqueras y pesqueras se vieron afectadas, así como el turismo, sector que también sufrió su parte.

8.2 Actuaciones judiciales

El *Prestige* fue uno más de los numerosos casos de contaminación marítima por vertido de hidrocarburos que se produjeron durante las dos últimas décadas del siglo XX y la primera del siglo XXI. Si echamos la vista atrás, vendrán a nuestra memoria casos como el *Exxon Valdez* (1989) en Alaska, el *Aegen Sea* (1992) en A Coruña, el *Sea Empress* (1996) en el canal de Bristol (Reino Unido), *Erika* (1999) en Francia o el *Baltic Carrier-Tern* (2001) en Dinamarca⁷⁰. El *Prestige*, al igual que todos estos casos mencionados, como bien dice ÁLVAREZ sirvió para poner de manifiesto la supuesta insuficiencia de los medios normativos y técnicos existentes a nivel nacional y europeo” destinados a este tipo de sucesos⁷¹.

En el caso *Prestige*, la vía penal fue la que se instó en primer lugar siendo el principal objeto de acusación delitos previstos y penados en el Título XVI, Capítulo III del CP, titulado “De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente”⁷², si bien en palabras de ÁLVAREZ, ésta resultó ser un fracaso en cuanto a la dilación procesal y el retraso en el pago “de las compensaciones establecidas en los Convenios Internacionales en vigor⁷³.

Como dice BLASCO, las acusaciones personadas en el procedimiento fueron innumerables, si bien solo concurrieron tres acusados: el capitán del buque, el jefe de máquinas y el Director General de la Marina Mercante Española⁷⁴. Todos ellos resultaron absueltos por la sentencia dictada por la Audiencia Provincial de A Coruña, la cual adolece de una clara indeterminación y falta de concreción de las peticiones de responsabilidad civil, en palabras de BLASCO ya que según la autora, “teniendo en

⁷⁰ LÓPEZ de la OSA, P. y MOLINA, M. J., *Régimen Jurídico de la responsabilidad por daños ambientales: las modificaciones legislativas a raíz del siniestro del buque Prestige*, Madrid, 2014, pp. 5-6.

⁷¹ ÁLVAREZ, J. J., *El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades*, Valencia, 2012, p. 7.

⁷² BLASCO, E., *Idoneidad de la vía penal en el caso del “Prestige”*, Actualidad Jurídica Ambiental, Centro Internacional de Estudios de Derecho Ambiental (CIEDA-CIEMAT), 2013.

⁷³ ÁLVAREZ, J. J., *op. cit.*, p. 10.

⁷⁴ BLASCO, E., *op. cit.*, p. 2.

cuenta la duración de la instrucción, se debería haber concretado la razón de ser y la cuantía de las reclamaciones civiles efectuadas”⁷⁵.

El propio fiscal del caso aseguró en su momento que la finalidad principal de haber instado el proceso penal había sido la de conseguir el resarcimiento civil y de esta manera obtener “una reparación integral de los daños”. Al ser absuelto el capitán del buque, según el artículo 4 *Convenio de Responsabilidad Civil de 1992* (en adelante, CLC) que España había ratificado, no podía existir responsabilidad civil. Para que ello ocurriese habría sido necesario probar el dolo o al menos el dolo eventual⁷⁶.

Se intentó también por vía civil demandar en la jurisdicción norteamericana a la sociedad calificadora *American Bureau of Shipping* (ABS), alegando que ésta había actuado negligentemente al acreditar al buque apenas seis meses antes, pero esta vía también fracasó⁷⁷.

La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña fue finalmente revocada por la Sala Segunda del Tribunal Supremo, que en fecha de 14 de enero de 2016 condenó a dos años de prisión “al capitán del buque *Prestige*, como autor responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de daños catastróficos. La Sentencia del Tribunal Supremo (en adelante, STS) declaró la responsabilidad civil del condenado como responsable penal, así como la responsabilidad civil directa “con el mismo alcance de la aseguradora”, además de la responsabilidad civil subsidiaria de la propietaria del buque y del FIDAC⁷⁸, con los límites establecidos en el Convenio que corresponda⁷⁹.

⁷⁵ BLASCO, *op. cit.*, p. 11.

⁷⁶ PULIDO, J. L., *Comentarios a la sentencia del Prestige*, Consejo Consultivo para la Pequeña y Mediana Empresa (Ccopyme), 2013. (Disponible en: <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=86>; última consulta 03/04/2017).

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (en adelante, FIDAC), “son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) que facilitan la indemnizaciones de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros” (<http://www.iopcfunds.org/es/>)

⁷⁹ NOTICIAS.JURÍDICAS.COM, *TS: condena al capitán del Prestige por delito medioambiental y responsabilidad civil derivada del naufragio*, 2016. (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/actualidad/jurisprudencia/10822-ts:-condena-al-capitan-del-prestige-por-delito-medioambiental-y-responsabilidad-civil-derivada-del-naufrago/>; última consulta 05/04/2017).

En el plano normativo, al momento en el que tuvo lugar la tragedia, existían ya tres grandes bloques normativos relativos al Derecho Ambiental: la legislación interna española, la normativa convencional internacional y las reglas de Derecho Comunitario⁸⁰. En el plano convencional, destacan el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar* (en adelante, Convenio SOLAS⁸¹), el cual está considerado “como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes”⁸². La primera versión se adoptó en 1914 como consecuencia de la catástrofe del *Titanic* y las posteriores evoluciones han dado como resultado un instrumento convencional que sirve de mecanismo de control *ex ante*, que como bien dicen LÓPEZ DE LA OSA Y MOLINA incluye “políticas de abanderamiento, inspección, certificación o reclutamiento de la tripulación”⁸³, entre otras; así como mecanismos *ex post*, destinados a paliar los efectos de un desastre ya acontecido. Entre estas últimas medidas encontraríamos la imposición de multas, la imposición de la correspondiente responsabilidad civil o penal o el desprestigio que sufren las empresas contaminantes, como algunos ejemplos⁸⁴.

Tampoco podemos olvidarnos de dos instrumentos clave para sucesos como el del *Prestige* como son el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos* (Convenio de Responsabilidad Civil de 1969), el cual se centra en la responsabilidad civil del propietario del buque; así como el Convenio de 18 de diciembre de 1971⁸⁵, el cual constituye el Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio del Fondo de 191), que aspira a conseguir la reparación directa con cargo a un fondo⁸⁶. Ambos convenios fueron enmendados con dos Protocolos, conociéndose dichos convenios enmendados como el *Convenio de Responsabilidad Civil*

⁸⁰ ÁLVAREZ, J. J., *op. cit.*, p. 11.

⁸¹ Debido a sus acrónimos en inglés “Safety of Life at Sea”.

⁸² ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*, 2017. (Disponible en: [http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx); última consulta 05/04/2017).

⁸³ LOPEZ de la OSA, P. y MOLINA, M. J., *op. cit.*, p. 7.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ RCL 1982, 621, 981

⁸⁶ DEL OLMO, P. y PINTOS, J., *op. cit.*, p. 8.

de 1992 y el *Convenio del Fondo de 1992*⁸⁷, los cuales entraron en vigor en España en julio de 1996.

Cabe decir que mediante estos instrumentos normativos convencionales se protegía el “daño ecológico”, tal y como se deduce del artículo I. 6 del CLC de 1992, el cual establece que “la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse”. Por tanto, se prevé la indemnización por daños materiales, por los costes en los que se deba incurrir para la limpieza y la regeneración, a la vez que se pretende resarcir económicamente por el lucro cesante ocasionado en sectores dependientes del medio dañado, como pueden ser el pesquero o el hotelero. Como se puede notar, el daño personal quedaría fuera de esta protección. Aun así, el concepto de daño sigue siendo más amplio que el considerado como “daño tradicional”, el cual servía de poco para establecer las responsabilidades civiles en un suceso como este del *Prestige*⁸⁸.

También cabe destacar, en un segundo plano, otros convenios que han sido ratificados por España en la materia, como son el *Convenio Internacional para la Constitución de un Fondo Internacional para la Indemnización de Daños causados por la Contaminación Marina por Hidrocarburos* (FUND), el *Convenio MARPOL* para la prevención de la contaminación marina por vertido de buques, así como el *Convenio sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a la Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques*.

8.3 Consecuencias jurídicas del caso

8.3.1 Los Real Decreto-Ley 4/2003 y 4/2004

En un *paper* acerca de la responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos DEL OLMO y PINTOS planteaban lo siguiente:

⁸⁷ INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS, *Régimen internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*, 2017. (Disponible en: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/nota_explicativa_s.pdf; última consulta 05/04/2017).

⁸⁸ NAVARRO, I., *op. cit.*, p. 601. (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/anavarro03.pdf; última consulta 14/04/2017)

La situación creada por el naufragio del *Prestige* es favorable para conseguir avances sustanciales porque, como viene ocurriendo cada vez que se produce un accidente grave, ha activado la sensibilidad de quienes pueden y deben tomar decisiones de desarrollo y reforma jurídica⁸⁹.

En el mismo trabajo, ambos autores planteaban la insuficiencia de los Derechos marítimos tradicionales frente a los problemas actuales de vertidos de hidrocarburos. Incluso afirmaban la insuficiencia del artículo 1.902 CC debido a su arcaica idea de culpa, así como al complejo entramado de personajes que entraron en escena durante los fatídicos días del *Prestige*⁹⁰.

No es un secreto el hecho de que a raíz de lo ocurrido con el *Prestige*, la UE ha tomado más conciencia del problema y la lucha contra la contaminación procedente de buques se ha convertido en una de sus prioridades⁹¹.

Como hemos visto, hasta el 2003, el régimen de responsabilidad en relación al vertido de hidrocarburos en España, venía dispuesto por los tratados internacionales elaborados en el seno de la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI). Estos son los tratados a los que nos hemos referido: el *Convenio de Responsabilidad Civil de 1992* y el *Convenio del Fondo de 1992*. Como bien apuntan las Profesoras MOLINA Y LÓPEZ DE LA OSA, tras las tragedias del *Erika* y del *Prestige*, se adoptó un tercer instrumento, “el Protocolo que enmienda el Convenio del Fondo de 1992 [...] que prevé una indemnización adicional a la disponible en virtud del *Convenio del Fondo de 1992*”. Este instrumento es conocido como el *Protocolo relativo al Fondo Complementario*.

Otra de las principales consecuencias del caso *Prestige*, fue la publicación el 20 de junio de 2003, del Real Decreto Ley 4/2003 sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque *Prestige*. Como bien dice PÉREZ, este Real Decreto Ley prescribió la organización de

⁸⁹ DEL OLMO, P. y PINTOS, J., *Responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?*, Barcelona, 2003. (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/_documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

⁹⁰ DEL OLMO, P. y PINTOS, J., *op. cit.* (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/_documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

⁹¹ Puntos 32 a 34 de las conclusiones del Consejo Europeo de Copenhague de los días 12 y 13 de diciembre de 2002 y la declaración del Consejo de Justicia y Asuntos de Interior de 19 de diciembre de 2002.

un fondo de compensación como mecanismo de resarcimiento de daños⁹². Los artículos 1 y 2 de este instrumento normativo fueron a su vez modificados por el Real Decreto Ley de 2 de julio de 2004, el cual vio la luz como consecuencia del malestar de la ciudadanía.

El Real Decreto Ley 4/2004 subsanó algunas de las limitaciones establecidas en el Real Decreto Ley previo. En este último, se establecía en el artículo 1 un límite máximo de 160 millones de euros como cuantía que el Instituto de Crédito Oficial (en adelante, ICO⁹³) debía abonar en concepto de indemnización por los perjuicios particulares causados por la catástrofe⁹⁴. Por otra parte, se establecía simultáneamente una segunda limitación, correspondiente al previo ingreso en el ICO de los importes que correspondiesen al Estado⁹⁵ como consecuencia de la catástrofe⁹⁶. De esta forma, el favorable Real Decreto Ley 4/2004 eliminaba a través de su artículo 1.1 estas dos limitaciones. Además, en el artículo 2, bajo el título “Compensación de determinadas pérdidas económicas derivadas del accidente del buque *Prestige*” se regulaba la “compensación de algunos daños futuros que no habían sido tenidos en cuenta por la norma de 2003.

Estos Real Decretos sirvieron para agilizar los mencionados mecanismos para pagar, haciendo que los afectados se ahorrasen “largos y tediosos procesos de reconocimiento de indemnizaciones” así como un ahorro considerable en costes de litigación⁹⁷. Además, también se implementaban los Seguros Verdes como un medio preventivo que todas las empresas españolas debían implementar, si bien éstos preveían un carácter dispositivo en la correspondiente Directiva Europea⁹⁸.

⁹² PÉREZ, G. M., *La responsabilidad civil por daños al medio ambiente en el derecho comparado*, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, 2009, vol. XII, núm. 23, pp. 35-42.

⁹³ El ICO es considerada como la Agencia Financiera del Estado, ya que gestiona los fondos e instrumentos de financiación oficial a la exportación y al desarrollo. (Disponible en: <https://www.ico.es/web/ico/home>; última consulta 04/04/2017).

⁹⁴ PARDO, J. R., *La indemnización civil de los daños causados a particulares en el caso Prestige. Las actuaciones gubernativas*, Aranzadi Civil, núm. 15/2004, Pamplona, 2004. (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/_documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

⁹⁵ Estos fondos eran los procedentes del FIDAC así como otros mecanismos de financiación especial enumerados en el derogado artículo 2 del Real Decreto Ley 4/2003.

⁹⁶ Esta segunda limitación pretendía dar solución al problema de liquidez al que el Estado estaba haciendo frente (Diario La Voz de Galicia de 25 de junio de 2004, p. 14)

⁹⁷ PARDO, J. R., *op. cit.*, p. 6.

⁹⁸ PÉREZ, G. M., *op. cit.*, p. 40.

Tipología de daños

Antes de seguir estudiando las consecuencias jurídico-civiles del *Prestige*, conviene aclarar cuáles son los tipos de daños que se pueden observar en el caso, así como la distinta protección que la legislación correspondiente – además de los Real Decreto Ley 4/2003 y 4/2004 – le otorgaba.

El concepto jurídico de daño ha sido limitado por la jurisprudencia⁹⁹, de forma que se entiende que sólo se puede reclamar por los “daños ciertos, existentes, reales y efectivos y, por tanto, que la víctima pueda probar”¹⁰⁰. Además, según el artículo 217.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante, LEC), la carga de la prueba reside en el demandante. El concepto de “daño” en este caso, no queda definido taxativamente en nuestro Código Civil, como sucede en los ordenamientos jurídicos de otros Derechos comparados como el alemán. Es por ello que la jurisprudencia, la doctrina y los convenios serán los que tengan la última palabra respecto a qué daños son resarcibles. Por lo tanto, habrá que prestar especial atención tanto en el *Convenio de Responsabilidad Civil de 1992*, como en el Convenio del Fondo del mismo año, ya que el FIDAC es el que complementa el sistema convencional con determinados criterios¹⁰¹.

Por una parte, distinguiríamos los daños morales y, por otro, los materiales o patrimoniales:

Los daños patrimoniales son aquellos que lesionan un interés que se puede valorar económicamente, de forma que se traduce un menoscabo o detrimento en el patrimonio de la persona propietaria de dicho interés¹⁰². Estos daños patrimoniales se dividirían a su vez en daño emergente, el cual se define como la “disminución de valor o pérdida efectivamente sufrida”; y lucro cesante, el cual se refiere a las ganancias que la víctima deja de obtener¹⁰³.

⁹⁹ SSTS 3.ª de 6/3/1985 [R] 1985 como ejemplo.

¹⁰⁰ RUDA, A., *La tipología de los daños causados por el Prestige*, en GARCÍA, M. P. y ÁLVAREZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Peestige*, Iustel, Madrid, 2007, p. 56.

¹⁰¹ ASÚA, C. L., *La responsabilidad*, en PUIG, L., GETE-ALONSO, M. C., GIL J. y HUALDE, J. J., *Manual de Derecho Civil II – Derecho de Obligaciones*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 2000, p. 480.

¹⁰² ROCA, E., *Derecho de Daños*, 4ª ed., Tirant, Valencia, 2010, p. 141.

¹⁰³ RUDA, A., *op. cit.*, p. 69

Por su parte, los daños morales son aquellos que carecen de contenido económico, por lo que son referidos al sufrimiento o dolor causado a la víctima¹⁰⁴.

Los Real Decreto Ley 4/2003 así como 4/2004 se remiten a los convenios relacionados con la materia para establecer la tipología de daños que quedaría cubierta por el sistema de responsabilidad civil. Así, la prevención recogida en el artículo I.6 del Convenio internacional de 1992 sobre la Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, establece que su cobertura legal solo alcanza a los “daños debidos a la contaminación”, los que se deriven de las “medidas preventivas”, así como los otros perjuicios ocasionados por tales medidas¹⁰⁵.

Como bien dice PARDO con los “daños debidos a la contaminación”, que son los únicos que parece que pueden causar confusión, vienen definidos por lo dispuesto en el Protocolo de 1984 que enmienda el RCL de 1992. En este Protocolo se establece que los daños son todos aquellos producidos en el exterior de un buque “a consecuencia de un vertido o escape de hidrocarburos”. De esta forma, la indemnización se limitaría “al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse”¹⁰⁶. De estas palabras, así como de la interpretación hecha por la doctrina y por el mismo FIDAC del Convenio del Fondo parece deducirse que los daños morales no son resarcibles, así como los ecológicos no concretados “en medidas razonables y específicas”¹⁰⁷. De esa forma, solo se podría recuperar a determinados daños patrimoniales. La remisión hecha por los Real Decreto Ley 4/2003 y 4/2004 a la normativa convencional solo vendrían a confirmar estas líneas.

8.3.2 Fondo Complementario Internacional

Poco tiempo después de la tragedia del *Prestige*, el 3 de marzo de 2005 se creó un nuevo nivel de indemnización, a través de un *Fondo Complementario Internacional de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos* (Fondo Complementario), adoptado a raíz de un Protocolo adoptado en 2003. Este Fondo ofrecería una cuantía en

¹⁰⁴ SANTOS, J., *La responsabilidad civil*, 6ª ed., Montecorvo, Madrid, 1991, p. 155.

¹⁰⁵ DEL OLMO, P. y PINTOS, J., *op. cit.* (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

¹⁰⁶ PARDO, J. R., *La indemnización civil de los daños causados a los particulares en el caso Prestige. Las actuaciones gubernativas*, Aranzadi Civil, núm. 15/2004, Pamplona, 2004, p. 8.

¹⁰⁷ *Ibid.*

concepto de indemnización adicional a la disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992, ascendiendo dicha cuantía de forma considerable, ya que en la indemnización máxima pagadera por el Fondo era de 203 millones de DEG¹⁰⁸ y ahora el Fondo Complementario la aumentaba a 750 millones DEG¹⁰⁹.

8.3.3 La Directiva 2004/35/CE

Se podría decir que la consecuencia legislativa más importante del caso *Prestige* a nivel europeo fue la Directiva de la Unión Europea 2004/35/ CE, la cual constituye la antesala de la Ley de Responsabilidad Medioambiental española (en adelante, LRM). Esta directiva está basada en el *Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental*, presentado por la Comisión Europea en febrero de 2000, y que cimienta la estructura para un potencial régimen comunitario en materia de responsabilidad ambiental que tenga en el principio de “quien contamina paga” su rosa de los vientos¹¹⁰. Por tanto, la Directiva no nace de la nada, sino que constituye el culmen a un largo proceso “de consultas y estudios, también de dudas y vacilaciones”, desde su propuesta en 1989 como una iniciativa referida a la responsabilidad por daños a causa de residuos¹¹¹. En verdad, muchos autores como NOVELLI coinciden en señalar a esta Directiva como un instrumento que refleja “la renovación que se viene produciendo en los últimos tiempos en la teoría de la responsabilidad civil” en especial en el ámbito del Derecho Ambiental¹¹².

La Directiva 2004/35/CE sobre responsabilidad ambiental en relación con la prevención y reparación de los daños ambientales, fue publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de forma y está fundamentada en el apartado 2 del artículo 174 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (en adelante, TCE) así como en los principios de prevención y de “quien contamina paga”. Además, insiste mucho en el daño tanto *ex ante* como *ex post*, de forma que se incluyen tanto sanciones penales y

¹⁰⁸ Derechos Especiales de Giro. “El DEG es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros”. Vid: <http://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

¹⁰⁹ FIDAC, *Informe Anual 2009*, 2009, p. 7. (Disponible en: http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/2009_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf; última consulta: 05/04/2017).

¹¹⁰ OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE, *La Responsabilidad Ambiental: Nuevas propuestas normativas*, Zaragoza, 2005, p. 3.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 9.

¹¹² NOVELLI, M. H., *Consideraciones acerca de la Directiva 2004/35/CE sobre responsabilidad ambiental*, Revista Jurídica Cognitio Juris, núm. 4, João Pessoa, 2012.

administrativas como medidas tendentes “a la restauración del estado de las cosas a su estado original y primitivo”¹¹³, es decir, hace hincapié en el sistema de responsabilidad. La definición de daños que propugna, por otra parte, es bastante similar a la recogida en el Título XVI CP relativo a los delitos contra el medio ambiente.

Como se puede observar, la Directiva no es aplicable a los conocidos como “daños tradicionales”, los cuales mencionamos anteriormente. En otras palabras, no estarían subsumidos los “daños a los bienes y a las personas causados con ocasión de daños infringidos al medio ambiente”. La responsabilidad civil por estos daños sigue siendo relegada a la vía tradicional de la “responsabilidad extracontractual o aquiliana prevista en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil”¹¹⁴.

En cuanto a los caracteres definitorios de la Directiva destacan su irretroactividad, el ser una Directiva de mínimos. Por otra parte, también destaca el establecimiento de un doble sistema de responsabilidad: uno objetivo, el cual no exige culpa ni negligencia, ya que solo tendrá que probar la acción u omisión del supuesto que haya causado el daño o deterioro, así como su relación causal. Se establecería, de esta forma, un sistema básicamente administrativo de responsabilidad ambiental. Por otra parte, se invoca un régimen de responsabilidad subjetiva por el que se tendrá que probar la culpa o negligencia del operador en los supuestos de daños a especies y otros hábitats naturales que queden subsumidas en actividades que no estén enumeradas en el anexo III de la Directiva¹¹⁵.

Cabe mencionar, también, la puerta abierta que deja la Directiva a que los Estados Miembros constituyan garantías financieras con el objetivo de garantizar la reparación de los daños. Dicho tema de las garantías financieras será tratado dentro del epígrafe siguiente, relativo a la transposición de la Directiva 2004/35/CE.

8.3.4 *Ley de Responsabilidad Medioambiental 26/2007*

¹¹³ OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE, *op. cit.*, p. 10.

¹¹⁴ VÁZQUEZ, D., *Unión Europea: La Directiva sobre Responsabilidad Medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales: su transposición al Derecho Español*, Actualidad Jurídica Uría Menéndez, núm. 14, 2009, p. 73.

¹¹⁵ OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE, *op. cit.*, pp. 11-12.

Como ya se ha adelantado, la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2004/35CE. Ya hemos dicho que esta última disposición es una Directiva de mínimos, por lo que se entiende que los Estados miembros pueden adoptar disposiciones más exigentes o rigurosas de cara a prevenir y reparar los daños causados al ambiente¹¹⁶. En verdad, la Ley española sí que estipula unos estándares más altos respecto a algunos puntos concretos de la Directiva, pero lo que más llama la atención es el hecho de que las garantías financieras que la disposición europea disponía como preceptivas, son previstas como obligatorias por la LRM¹¹⁷.

Ya el preámbulo de la Ley resulta de gran interés. En el mismo, se justifican las causas que han dado lugar al nacimiento de la propia normativa, al referirse a la insuficiencia del artículo 45 CE así como a sus respectivos instrumentos jurídicos de desarrollo para llevar a cabo una efectiva protección ambiental. En el apartado I de este mencionado Preámbulo se establece lo siguiente:

Este mandato [el artículo 45 CE] ha sido objeto de desarrollo a través de diferentes normas jurídicas que, pese a su extensión y actualización, no han sido capaces de prevenir la producción reiterada de accidentes de diversa naturaleza que han tenido gravísimas consecuencias para el entorno natural. Ello pone de manifiesto la necesidad de contar con una legislación ambiental que instrumente nuevos sistemas de responsabilidad que prevengan eficazmente los daños medioambientales y, para los casos en los que estos lleguen a producirse, aseguren una rápida y adecuada reparación.

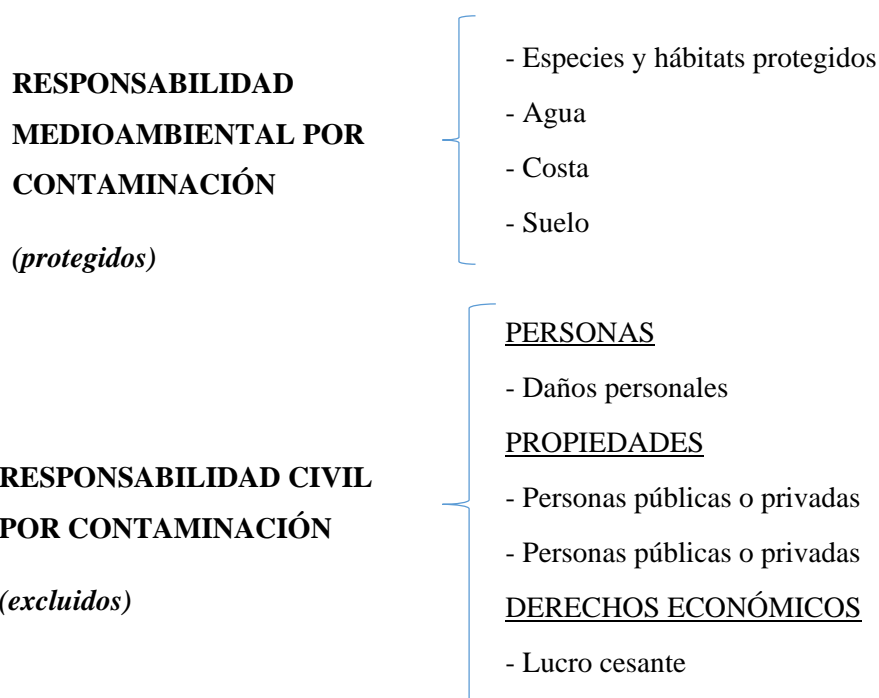
Es indiscutible que estas líneas se refieren, a catástrofes como la del derrame de petróleo del *Prestige*, entre otros muchos desastres naturales que han ocurrido en nuestro país durante las últimas décadas. Por tanto, estos sucesos no sólo han conmovido a la población, sino que también han servido para que los legisladores hayan impulsado medidas como esta Ley de Responsabilidad Ambiental, de forma que se adopten instrumentos más adecuados de cara a la prevención, así como a la exigencia de responsabilidades a los operadores correspondientes.

En cuanto a los bienes que protege, la LRM abarca la tutela de los bienes de naturaleza ambiental, quedando expresamente excluidos los daños tradicionales que

¹¹⁶ CEPYME ARAGÓN, *Guía de aplicación de la Ley de Responsabilidad Ambiental*, Zaragoza, 2009, p. 10. (Disponible en: <http://www.conectapyme.com/documentacion/2009-responsabilidad.pdf>; última consulta 06/04/2017).

¹¹⁷ A dichas garantías se le dedicará un apartado específico, p. 10

afecten a los particulares y a sus propiedades¹¹⁸. Los bienes que quedan bajo la tutela de la Ley quedan mejor expresados en el siguiente esquema:



Fuente: Fundación Centro de Recursos Ambientales de Navarra

La Ley de Responsabilidad Medioambiental está inspirada en dos importantes principios. Por una parte, en el principio de “quien contamina paga”, según el cual, como ya hemos visto, la responsabilidad económica que se derive de la reparación de un daño ambiental debe de ser soportada por el agente contaminante, por lo que estaríamos ante una responsabilidad objetiva impuesta al operador al margen de cualquier culpa, dolo o negligencia; por otra parte, encontramos el principio de prevención, el cual ya hemos dicho que viene a subrayar la importancia de adoptar medidas de protección del ambiente aun antes de que se produzca la lesión del mismo¹¹⁹.

La Ley incide también en la obligación de devolver los recursos naturales dañados a su estado original de forma que no solo exista una indemnización dineraria por parte del

¹¹⁸ DEL BURGO, I., *Guía de la Ley 26/07 de Responsabilidad Medioambiental y su desarrollo reglamentario*, Fundación Centro de Recursos Ambientales de Navarra, Pamplona, 2009 (Disponible en: http://www.crana.org/themed/crana/files/docs/187/167/e4guia_ley_responsabilidad_ambiental.pdf; última consulta 01/04/2017)

¹¹⁹ DEL BURGO, I., *op. cit.*, p. 22.

operador correspondiente, sino que también exista una “reparación según el estado original”, el cual, como dice ABBAD, “requiere garantizar la estructura y funcionalidad de los ecosistemas afectados”¹²⁰. De esta forma, se prima el valor ambiental.

El 17 de enero de 2014 fue aprobado el Proyecto de Ley para la reforma de la Ley de Responsabilidad Medioambiental por el Consejo de Ministros. En la nota del gabinete de prensa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, se declara lo siguiente de acuerdo al régimen administrativo de responsabilidad ambiental instaurado mediante la Ley original¹²¹: “Este régimen prevé que los operadores que ocasionen este tipo de daños o amenacen con causarlo deben adoptar las medidas necesarias para prevenirlos o, en el caso de que ya se hayan producido, devolver los recursos naturales dañados al estado en el que se encontraban”.

En esta nota de prensa, enfatiza el objetivo principal de la reforma, el cual es hacer énfasis en las medidas normativas de gestión del riesgo de contaminación como herramientas de prevención, a través de la normativa. Además, la reforma también sirve para “aclarar distintos aspectos relacionados con las garantías financieras”, como su constitución, con la finalidad de que se reduzcan las cargas administrativas de los operadores económicos¹²².

De todas formas, el dato más relevante que ofrece esta nueva reforma en relación con el caso *Prestige* es la ampliación que hace del concepto de daño ambiental, de forma que la responsabilidad pueda aplicarse también a las aguas marinas. Así, se modifica el artículo 2.1.b) de la LRM de manera que se hace efectiva en España la transposición de la Directiva 2013/30/CE sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro¹²³. La modificación, por tanto, deja la redacción del artículo 2.1.b) como sigue:

¹²⁰ ABBAD, T., *La valoración del bien ambiental como elemento del dictamen pericial en el delicto contra el medio ambiente y la ordenación del territorio*, Actualidad Jurídica Ambiental, núm. 48, 2015, p. 7.

¹²¹ Gabinete de Prensa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Nota de prensa: Aprobada la modificación de la Ley de Responsabilidad Ambiental para prevenir y reparar los daños ambientales*, 2014, p. 1. (Disponible en: http://www.mapama.gob.es/es/prensa/14.01.17%20Modificaci%C3%B3n%20Ley%20Responsabilidad%20Ambiental%202014-01-17-tcm7-312511_noticia.pdf; última consulta 07/04/2017).

¹²² *Ibid.*, p. 2.

¹²³ Boletín Oficial del Estado Num.162,4 julio 2014, Sec. I. pp. 52139 – 52148. Ley 11/2014.

Los daños a las aguas, entendidos como cualquier daño que produzca efectos adversos significativos tanto en el estado ecológico, químico y cuantitativo de las masas de agua superficiales o subterráneas, como en el potencial ecológico de las masas de agua artificiales y muy modificadas.

8.3.5 Garantías Financieras

Como ya se ha adelantado, la principal novedad que ha traído consigo el caso *Prestige* en relación al presente trabajo es el hecho de que las garantías financieras que se establecían como perceptivas en la Directiva 2004/35/CE, se constituyen mediante la Ley española en obligatorias a través de la disposición final cuarta de la Ley de Responsabilidad Medioambiental 26/2007. Por tanto, las garantías financieras serían un requisito imprescindible para aquellas empresas cuya actividad está incluida en el Anexo III de la LRM. Como dice la *Guía de Aplicación de la Ley de Responsabilidad Ambiental elaborada por el CEPYME de Aragón*, a través de estas garantías “se pretende garantizar que el operador dispone de recursos económicos para hacer frente a las medidas de prevención, evitación y reparación de posibles daños medioambientales”¹²⁴.

Esta misma guía explica que será la autoridad competente la encargada de determinar la cantidad fijada en concepto de garantía “según la intensidad y extensión del daño que la actividad del operador pueda causar”¹²⁵. Esta cantidad encuentra su límite en el art. 30 de la Ley 26/2007, la cual lo fija en los 20 millones. De todas formas, será necesario realizar un Estudio de Evaluación del Riesgo Medioambiental, de forma que se pueda determinar de forma más uniforme la cuantía necesaria para la cobertura.

Por su parte, la Guía elaborada por la *Fundación Centro de Recursos Ambientales de Navarra*, destaca que la garantía financiera será “ajena e independiente a la cobertura de cualquier otra responsabilidad penal, civil, administrativa, u otras”, además de que no se va a poder ver reducida o agotada “por gastos, reclamaciones o exigencias relacionadas con las responsabilidades medioambientales”¹²⁶.

¹²⁴ CEPYME ARAGÓN, *op. cit.*, p. 24. (Disponible en: <http://www.conectapyme.com/documentacion/2009-responsabilidad.pdf>; última consulta 13/04/2017).

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ DEL BURGO, I., *op. cit.*, p. 24. (Disponible en: http://www.crana.org/themed/crana/files/docs/187/167/e4guia_ley_responsabilidad_ambiental.pdf; última consulta 01/04/2017)

Encontraríamos tres modalidades de categorías financieras, según establece la LRM en su art. 26: Las pólizas de seguro: se suscriben con una entidad aseguradora autorizada en España; el aval bancario, que es concedido por alguna entidad financiera autorizada para operar en España; y la reserva técnica, la cual se constituye mediante la dotación de “un fondo ad hoc con materialización de inversiones financieras respaldadas por el sector público”¹²⁷.

8.3.6 Otras consecuencias jurídico-civiles del caso Prestige

Como complemento al sistema de las garantías financieras, el artículo 34 LRM también prevé la creación de un Fondo Estatal de Reparación de Daños Medioambientales, el cual será gestionado por el Ministerio de Medio Ambiente y sus recursos procederán de los Presupuestos Generales del Estado.

A su vez, el artículo 33 LRM también dispone la creación de un Fondo de Compensación de Daños Medioambientales constituido “por las aportaciones de los operadores que contraten un seguro para garantizar su responsabilidad medioambiental”. Este Fondo será administrado y gestionado por el Consorcio de Compensación de Seguros “de forma independiente financiera y contablemente respecto del resto de actividades que realiza”.

Otras consecuencias de la catástrofe han sido, por ejemplo, el impulso que ha experimentado la Agencia Europea de Seguridad Marítima. A pesar de ello, todavía es considerado insuficiente por la doctrina para “poner en marcha un sistema eficaz de seguridad marítima”, en especial en relación a la dotación presupuestaria que le es asignada así como a los poderes ejecutivos que detenta¹²⁸.

9. CONCLUSIONES

A lo largo de todo el trabajo se ha puesto en evidencia cómo el Derecho Ambiental ha ido evolucionando al tiempo que iba despertando la conciencia ecológica de la ciudadanía y de los legisladores, tanto a nivel europeo como nacional. Este despertar se

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*, (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/problemas_juridico-administrativos_planteados.pdf?311552; última consulta 05/04/2017).

ha producido en la mayoría de los casos de forma brusca, como consecuencia de trágicos sucesos que han dejado su huella imborrable en la memoria de las personas y de la naturaleza.

En el Derecho Ambiental esta brusquedad se traduce en un ordenamiento jurídico elaborado “a trompicones”, se podría decir, en el que distintas normas jurídicas se superponen en una amalgama legislativa poco uniforme y bastante desconcertante. Bien es cierto que todavía es un Derecho muy joven, de hecho, habría que pensar que hace un siglo no existía esta rama como tal. Ni si quiera se concebía la palabra “ambiente” con el sentido que denota en la actualidad.

En el Derecho Marítimo en concreto, la evolución a remolque de los grandes siniestros marítimos también es evidente. De hecho, fue después del accidente del petrolero francés *Torrey Canyon* frente a las costas francesas en 1967, al ver la insuficiencia normativa para hacer frente al suceso, que se tomaron las primeras medidas para buscar una uniformidad internacional legislativa en la materia. De esta forma, vieron la luz el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1969* o el CLC y el Convenio del Fondo de 1992.

A pesar de ello, en el Derecho del Mar, como sucede en otras ramas del Derecho Ambiental, existen todavía importantes lagunas y conflictos. Dos de ellos podrían ser, por una parte, los enormes márgenes de discrecionalidad de que disponen los Estados debido a la gran cantidad de Convenios que no son vinculantes. Consecuencia de esto, es que los distintos estados implicados en el tráfico marítimo cumplen la normativa de manera irregular; Por otra parte, encontramos el caso de las “banderas de conveniencia”, que viene a determinar aquellos casos en los que el transporte marítimo mundial se realiza mediante buques con banderas de países que proporcionan significativas ventajas fiscales y cuya normativa de control sanitario y de seguridad es extremadamente laxa en relación con otros países. Tal es el caso del *Prestige*, el cual navegaba con bandera de las Bahamas.

Además, en relación a la protección de las aguas, posiblemente también deba de reformarse y dotarse de mayores poderes a órganos como la OMI o la Agencia Europea de Seguridad Marítima (en adelante, AESA) de forma que se puedan ampliar los mecanismos de control y precaución.

En el seno de la comunidad europea bien es cierto que existe una preocupación creciente por la protección y el cuidado del ambiente pero, aun así, ésta todavía está a gran distancia de la conciencia ambiental que se posee en países como los sudamericanos. De hecho, las fuentes sobre Derecho Ambiental más abundantes y que resultan más fácilmente accesibles son aquellas elaboradas por autores latinoamericanos. Probablemente, esta mayor preocupación social y legislativa se deba a la gran diversidad y riqueza natural de la que gozan los países del sur del otro lado del océano Atlántico. Ello no quita para que ese sentimiento de defensa de la naturaleza también se deba transmitir a otras regiones del mundo que, si bien no son tan ricas en diversidad ni extensión, también tienen una naturaleza que proteger y cuidar, como es el caso de los países europeos.

Por su parte, la normativa nacional española en relación al Derecho Ambiental ha nacido y crecido contantemente guiada por las decisiones europeas. Como hemos visto, la LRM supuso un punto de inflexión incuestionablemente importante para la protección del ambiente en España, aunque, como dicen algunos ecologistas, “llegase con 28 años de retraso tras la Constitución”. A pesar de todo lo bueno que ha traído consigo la LRM, en el espacio que hay para la mejora todavía no se ve el horizonte.

Por otra parte, hay que señalar que la LRM constituye un complemento administrativo al tradicional sistema de responsabilidad civil. No olvidemos que el mecanismo de la responsabilidad civil sirve tanto como para resarcir económicamente a todas aquellas personas que hayan sufrido – o que sufran, si recordamos el lucro cesante – un perjuicio económico a causa de un accidente que ocasione daños en la naturaleza, así como para prevenir posibles actuaciones temerarias por parte de los operadores. A pesar de su importancia, se sigue echando en falta más normativa relativa al resarcimiento civil de los daños personales y materiales – tanto a nivel estatal como europeo – ya que los mismos no encuentran ningún tipo de amparo ni protección en esta LRM – ni en la Directiva que la LRM transpone -, si bien el *Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental* aconsejaba su cobertura en un posible régimen comunitario que se desarrollase con posterioridad.

Existen, por tanto, infinidad de problemas relacionados con los resarcimientos económicos por daños. Así, por ejemplo, a pesar de la obligatoriedad que la LRM estableció en relación a las garantías financieras, la normativa actual sigue siendo

extremadamente deficiente en relación a los temas de indemnizaciones. Para comprobarlo sólo hace falta echar un vistazo a la LRM y ver que el límite para las garantías se fija en los 20 millones de euros. No se puede obviar que ésta parece una cifra meramente simbólica al compararlas con los 4 mil millones que se calcula que el accidente del *Prestige*, costó al erario público¹²⁹.

Otro supuesto ejemplificador de estas carencias que todavía presenta la responsabilidad civil en los casos de delitos ambientales, también es el hecho de que la mayoría de los particulares perjudicados por el caso *Prestige* resultaron finalmente indemnizados a través de acuerdos transaccionales con el Ministerio de Hacienda. Esto, por una parte, resultó ser altamente beneficioso al poder recibir los afectados una cantidad económica determinada en concepto de resarcimiento por los daños sufridos, si bien también acarreó numerosas desventajas. La principal: el hecho de que la aceptación del acuerdo transaccional implicase el inmediato desistimiento y renuncia de todas las acciones judiciales que pudieran corresponderle a los afectados, así como cualquier reclamación indemnizatoria extrajudicial derivada del siniestro. Es por ello que la decisión del Gobierno de gestionar las indemnizaciones de esta forma es considerada por parte de la doctrina como un “chantaje” o “soborno legal”.

Para concluir, no se puede negar que el origen de todos los problemas no deja de ser el ritmo al que la sociedad está avanzando. En diez años el mundo cambia más de lo que antes lo hacía en siglos, y el Derecho Ambiental, el cual debería llevar su evolución de forma paralela al avance de la Humanidad, aparece como un ordenamiento rezagado y anticuado. Ya hemos visto como la Unión Europea ha impulsado de forma notable su desarrollo en los últimos años, pero éste todavía parece ser insuficiente – como también resultan ser inútiles los ordenamientos jurídicos estatales – ante desastres con tan grave alcance de daños como los del *Prestige*. No parece, a mi entender, una osadía decir que si bien toda iniciativa legislativa que se tome como medida para prevenir daños ambientales, así como para paliar sus efectos – tanto ecológicos como económicos – es muy loable, todas ellas siguen siendo insuficientes para hacer frente a la carrera por la industrialización y al desarrollo tecnológico en el que nos hemos subido y parece que no nos bajaremos. ¿Por qué, entonces, conformarnos solo con el desarrollo industrial? ¿Por

¹²⁹ http://www.udc.es/dep/ps/grupo/varios/prest_es.pdf

qué no llevar a cabo de forma simultánea el correspondiente y necesario desarrollo legislativo?

Quizás la respuesta a estas preguntas radique en la falta de implicación generalizada que parece demostrar el ser humano para el cuidado del medio en el que vive. La implicación parece hacer acto de presencia solamente a través de los arrebatos de empatía que nos trae la impotencia y la tristeza ajena ante catástrofes naturales que unen a la gente en la lucha contra la protección del hogar de todos los habitantes del mundo, que es este nuestro planeta. El período de prueba ha terminado. Es hora de darle al tema de la responsabilidad ambiental la importancia que se merece, para que ella deje de reclamarla a través de desastres como el *Prestige*. Es momento de que cada sujeto asuma su papel y se lleve a cabo el desarrollo legislativo que el Derecho Ambiental necesita.

BIBLIOGRAFÍA

ABBAD, T., *La valoración del bien ambiental como elemento del dictamen pericial en el delicto contra el medio ambiente y la ordenación del territorio*, Actualidad Jurídica Ambiental, núm. 48, 2015.

ALENZA, J.F., *Manual de Derecho Ambiental*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2001.

ALONSO GARCÍA, E. y LOZANO LUCANDA, B., *Diccionario de Derecho Ambiental*, 1ª edición, Iustel, Madrid, 2006.

ÁLVAREZ, J. J., *El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades*, Valencia, 2012.

ASÚA, C. L., *La responsabilidad*, en PUIG, L., GETE-ALONSO, M. C., GIL J. y HUALDE, J. J., *Manual de Derecho Civil II – Derecho de Obligaciones*, 3ª ed., Marcial Pons, Madrid, Barcelona, 2000.

BARRENA A. M., *La génesis y los principios del Derecho Ambiental*, Revista Electrónica Direito e Política da Unavali, 2010, v.5, núm.2.

BETANCOR, A., *Instituciones de Derecho Ambiental*, La Ley, Madrid, 2008.

BLASCO, E., *Idoneidad de la vía penal en el caso del “Prestige”*, Actualidad Jurídica Ambiental, Centro Internacional de Estudios de Derecho Ambiental (CIEDA-CIEMAT), 2013.

BONILLA, J.J., *Aproximación a la protección del medioambiente en España y en el resto de la Unión Europea*, Revista Espacio y Tiempo, 2015, núm. 29.

CABANILLAS, A., *La responsabilidad civil por inmisiones y daños al ambiente*, Ponencia presentada al I Congreso Nacional de Derecho Ambiental organizado por la Universidad Carlos III, Sevilla, 1995.

CEPYME ARAGÓN, *Guía de aplicación de la Ley de Responsabilidad Ambiental*, Zaragoza, 2009. (Disponible en: <http://www.conectapyme.com/documentacion/2009-responsabilidad.pdf>; última consulta 06/04/2017).

D'ASPREMONT, C. y GERARD-VARET, L. A., “*Un modèle de négociation internationale pour certains problèmes de pollution*”, *Revue d'Economie Politique*, núm. 4, 1984.

DE PALMA DEL TESO, A., *El principio de culpabilidad en el derecho administrativo sancionador*, Tecnos, Madrid, 1996.

Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, de 1992, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2012 (Disponible en: http://legal.un.org/avl/pdf/ha/dunche/dunche_s.pdf; última consulta 4/03/2017).

DEL BURGO, I., *Guía de la Ley 26/07 de Responsabilidad Medioambiental y su desarrollo reglamentario*, Fundación Centro de Recursos Ambientales de Navarra, Pamplona, 2009 (Disponible en: http://www.crana.org/themed/crana/files/docs/187/167/e4guia_ley_responsabilidad_ambiental.pdf; última consulta 01/04/2017).

DEL OLMO, P. y PINTOS, J., *Responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?*, Barcelona, 2003. (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/_documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

DELGADO, F., *Régimen Jurídico del Derecho Constitucional al Medio Ambiente*, *Revista Española de Derecho Constitucional*, Año 13, núm. 38.

DESPAX, M., *La pollution des aux et ses problèmes juridiques*, Litec, Paris, 1968.

FERNÁNDEZ DE GATTA, D., *Derecho Ambiental: aspectos generales sobre la protección jurídica del medio ambiente*, Universidad de Salamanca, Salamanca, 2007.

FERNÁNDEZ DE GATTA, D., *Derecho Ambiental: aspectos generales sobre la protección jurídica del medio ambiente*, Texto de la conferencia actualizada impartida en el Seminario sobre “el Derecho y la Cooperación Ibérica”, organizado por el Centro de Estudios Ibéricos en la ciudad de Guarda (Portugal) el 16 de abril de 2004. (Disponible en: [file:///C:/Users/Laura/Downloads/Dialnet-DerechoAmbiental-1010577%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Laura/Downloads/Dialnet-DerechoAmbiental-1010577%20(3).pdf); última consulta: 23/03/2017).

Gabinete de Prensa del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *Nota de prensa: Aprobada la modificación de la Ley de Responsabilidad Ambiental para prevenir y reparar los daños ambientales*, 2014. (Disponible en: http://www.mapama.gob.es/es/prensa/14.01.17%20Modificaci%C3%B3n%20Ley%20Responsabilidad%20Ambiental%202_tcm7-312511_noticia.pdf; última consulta 07/04/2017).

GALINDO, F., *Sinopsis artículo 45 Constitución Española*. Página web oficial del Congreso, 2008. (Disponible en: <http://www.congreso.es/consti/constitucion/indice/sinopsis/sinopsis.jsp?art=45&tipo=2>; última consulta 20/03/2017).

GARCÍA LÓPEZ, T., *Perspectiva jurídica del principio quien contamina paga*, Derecho, 2001, Vol. 10, núm. 1.

GÓMEZ, A., *Aspectos jurídicos y administrativos de la protección del medio ambiente en España (I)*, Noticias Jurídicas, Córdoba, 2008. (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4386-aspectos-juridicos-y-administrativos-de-la-proteccion-del-medio-ambiente-en-espana-i/>; última consulta 15/03/2017)

GOMIS CATALÁ, L., *Responsabilidad por Daños al Medio Ambiente*, Aranzadi Editorial, Pamplona, 1998.

GONZÁLEZ, R., *La responsabilidad por daños al medio ambiente*, Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLV, San Lorenzo del Escorial, 2012.

HUNTER, D., SOMMER, J. y VAUGHAN, S. *Concepts and Principles of International Environmental Law. An Introduction*, Environment and Trade Series, PNUMR, 1994.

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS, *Régimen internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*, 2017. (Disponible en: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/nota_explicativa_s.pdf; última consulta 05/04/2017).

JAQUENOD DE ZSÖGÖN, S., *Iniciación al Derecho ambiental*, 1ª ed., Dykinson, Madrid, 1996.

JAQUENOD, S., *El Derecho Ambiental y sus Principios Rectores*, 3ª ed., Dykinson, Madrid, 1991.

JARIA, J., *Lecturas esenciales sobre el Derecho Ambiental español*”, IUCN Academy of Environmental Law, Tarragona, 2014.

LÓPEZ de la OSA, P. y MOLINA, M. J., *Régimen Jurídico de la responsabilidad por daños ambientales: las modificaciones legislativas a raíz del siniestro del buque Prestige*, Madrid, 2014.

LÓPEZ SELA, P. L. y FERRO NEGRETE, A. *Derecho Ambiental*, IURE editores, México, 2006.

LÓPEZ, H., *La regulación del desarrollo sustentable en el Derecho Internacional y el derecho Comparado. El fin del Derecho Ambiental y el nacimiento del Derecho de la sostenibilidad*”, cap. 9.

LOZANO, B., *Del daño tradicional al daño ambiental*, Sevilla, 2011. (Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/justicia/portal/adriano/.content/recursosexternos/fomacion_juecesPonenciaSLC.pdf; última consulta 31/03/2017).

LOZANO, B., *Derecho Ambiental Administrativo*, Dykinson, 2012.

MARTÍN MATEO, R., *Derecho Ambiental*, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1977.

MARTÍN MATEO, R., *El ambiente como objeto del Derecho en Derecho y medio ambiente*, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Madrid, 1981.

MARTÍN MATEO, R., *Tratado de Derecho Ambiental*, vol. I, Madrid, 1991.

MEDINA, A. L., *Tema 5: La técnica, la sociedad del riesgo y el principio precautorio*. (Disponible en: <https://sites.google.com/site/1danamedina/leccion-5-otros-servicios-de/apuntes-de-2-de-secundaria/temario-de-laboratorio-de-informatica/bloque-iii-la-tecnica-y-sus-implicaciones-en-la-naturaleza/tema-la-tecnica-la-sociedad-del-riesgo-y-el-principio-precautorio>; última consulta 21/03/2017).

MEJÍA, H. A., *Responsabilidad ambiental administrativa: un análisis de la aplicación de los principios del derecho administrativo sancionador*, Revista Direito Econômico e Socioambiental, v.6, núm. 1, Curitiba, 2015, pp. 2-35. (Disponible en:

<http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/06/doctrina41370.pdf>; última consulta 01/04/2017).

Naciones Unidas, *Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano*, Nueva York, 1973, Capítulo I.

NAVARRO MENDIZÁBAL, I. A., *El Derecho Ambiental: un joven en edad de crecer, pero con problemas metodológicos*, Universidad Pontificia Comillas – ICADE, Madrid, 2005.

NAVARRO, I., *La responsabilidad civil y el prestige “El mar (y muchas otras cosas) están chapapoteados, ¿quién los deschapapoteará.* (Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/anavarro03.pdf; última consulta 14/04/2017).

NOTICIAS.JURÍDICAS.COM, *TS: condena al capitán del Prestige por delito medioambiental y responsabilidad civil derivada del naufragio*, 2016. (Disponible en: <http://noticias.juridicas.com/actualidad/jurisprudencia/10822-ts:-condena-al-capitan-del-prestige-por-delito-medioambiental-y-responsabilidad-civil-derivada-del-naufragio/>; última consulta 05/04/2017).

NOVELLI, M. H., *Consideraciones acerca de la Directiva 2004/35/CE sobre responsabilidad ambiental*, Revista Jurídica Cognitio Juris, núm. 4, João Pessoa, 2012.

OBSERVATORIO DE MEDIO AMBIENTE, *La Responsabilidad Ambiental: Nuevas propuestas normativas*, Zaragoza, 2005.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, *Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*, 2017. (Disponible en: [http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx); última consulta 05/04/2017).

PARDO, J. R., *La indemnización civil de los daños causados a los particulares en el caso Prestige. Las actuaciones gubernativas*, Aranzadi Civil, núm. 15/2004, Pamplona, 2004.

PARDO, J. R., *La indemnización civil de los daños causados a particulares en el caso Prestige. Las actuaciones gubernativas*, Aranzadi Civil, núm. 15/2004, Pamplona, 2004.

(Disponible en: http://campusdomar.es/observatorio/documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/apardog04.pdf; última consulta 04/04/2017).

PÉREZ DE GREGORIO, J. J., *El delito ecológico y la protección penal del medio ambiente*, Centro Nacional de educación ambiental, 1996. (Disponible en:

http://www.mapama.gob.es/es/ceneam/articulos-de-opinion/1996-gregorio_tcm7-187096.pdf; última consulta 01/04/2017).

PÉREZ, G. M., *La responsabilidad civil por daños al medio ambiente en el derecho comparado*, Prolegómenos: Derechos y Valores, Bogotá, 2009, vol. XII, núm. 23.

PONTE, M. T., *La contaminación fluvial: cuestiones de responsabilidad internacional*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1989.

PULIDO, J. L., *Comentarios a la sentencia del Prestige*, Consejo Consultivo para la Pequeña y Mediana Empresa (Ccopyme), 2013. (Disponible en: <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=86>; última consulta 03/04/2017).

REHEBINDER, *Le dommage écologique en Droit interne communautaire et comparé*, Actes du Colloque de la S.D.E.E, 1991, París.

ROCA, E., *Derecho de Daños*, 4ª ed., Tirant, Valencia, 2010.

RUDA, A., *La tipología de los daños causados por el Prestige*, en GARCÍA, M. P. y ÁLVAREZ, S., *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Peestige*, Iustel, Madrid, 2007.

SANTOS, J., *La responsabilidad civil*, 6ª ed., Montecorvo, Madrid, 1991.

SANZ RUBIALES, I., *Derecho Administrativo Sancionador Ambiental: Experiencias en Colombia, España y Perú*, Ponencias de I Seminario Internacional de OEFA, Lima, 2014. (Disponible en: https://www.oefa.gob.pe/?wpfb_dl=6976; última consulta 01/04/2017).

VÁZQUEZ, D., *Unión Europea: La Directiva sobre Responsabilidad Medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales: su transposición al Derecho Español*, Actualidad Jurídica Uría Menéndez, núm. 14, 2009, p. 73.

VERCHER, A., *Evolución jurisprudencial del delito contral el medio ambiente*, Revista Jurídica de Castilla y León, núm. 1, 2003.

Legislación

Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Declaración de Estocolmo), de 1972

Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el desarrollo, de 1992.

Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales (Diario Oficial de las Comunidades Europeas n° L 143 de 30 de abril de 2004).

Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental (Boletín Oficial del Estado de 24 de octubre de 2007)

Ley orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código penal (Boletín Oficial del Estado de 24 de noviembre de 1995)

Real Decreto Ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptan determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del buque "Prestige" (Boletín Oficial del Estado de 3 de julio de 2004)

Real Decreto-Ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque "Prestige" (Boletín Oficial del Estado de 21 de junio de 2003)