



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA
ICAI ICADE CIHS



Máster Universitario en Negocio y Derecho Marítimo

Trabajo de Fin de Máster: La responsabilidad civil derivada del Hundimiento del Prestige.

Autora:

María Auxiliadora Navarro Tornay

Tutora:

Maidar Arrieta

Madrid, 30 de junio de 2022.

ÍNDICE

I.-INTRODUCCIÓN	5
II.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS: Breve alusión al hundimiento de los petroleros <i>Torrey Canyon</i> , <i>Amoco Cádiz</i> , <i>Exxon Valdez</i> , <i>Erika</i> y <i>Prestige</i>	9
III.- APROXIMACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO FRENTE A LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS.....	13
1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 contra la contaminación marítima derivada del vertido de hidrocarburos	13
1.1.-La importancia que cobra la Organización Marítima Internacional con respecto a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del mar.....	17
IV.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR HIDROCARBUROS	20
1. Introducción a la responsabilidad civil	20
2. La responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos. Concepto y regulación	25
2.1.- Convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969	28
2.2.- El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (el Convenio del Fondo).	34
3. Tipos de daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos.	37
4. La determinación de la responsabilidad	44
5. La determinación y calificación de la indemnización. El sistema de indemnización de daños y las reclamaciones ante los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.....	49
V.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CASO PRESTIGE.....	51
1.- Características técnicas del Producto y del Buque.....	52
1.1.-Características en producto transportado: Fuel Pesado o <i>Fuel Oil</i> y consecuencias de su vertido.	52
1.2.- Características técnicas del buque y consecuencias de su estado	54
2.- LA APLICABILIDAD DEL CLC 1992 Y DEL CONVENIO DEL FONDO DE 1992	56
3. LA DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL CONFORME A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE LA OMI.	57
4.- INICIO DEL PROCEDIMIENTO JUDICIAL	61

5.- LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CLC 1992 EN EL CASO PRESTIGE	64
6.- LA TIPOLOGÍA Y DETERMINACIÓN DE LOS DAÑOS APLICADO AL CASO DEL PRESTIGE.....	66
7.- LA DETERMINACIÓN Y REPARACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS CON RESPECTO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO Y AL AUTO DE EJECUCIÓN DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE LA CORUÑA.	74
VI.-CONCLUSIONES	78
VII.- FUENTES.....	81
Monografías y Revistas y Documentos académicos.	81
Textos Legales.....	86
Referencias bibliográficas y webgrafía.....	87

OBJETIVOS

El objetivo principal del presente trabajo de fin de máster es analizar la responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos, centrándonos en concreto en el caso Prestige, haciendo especial mención a los aspectos procesales del caso. Concretamente, se tratará de estudiar la determinación de la ley aplicable y la competencia judicial desde la perspectiva del derecho interno, así como su coexistencia con el derecho internacional y con los Convenios internacionales que han sido de aplicación.

En definitiva, se trata de un trabajo que pretende analizar el caso Prestige desde la perspectiva del Derecho Internacional con el fin de poder evaluar la regulación nacional e internacional de la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos.

Justificación del tema elegido

Elegir un tema de estudio no ha sido una cuestión fácil. Sin embargo, debido a unas prácticas que realicé en la multinacional Repsol Trading, surgió mi interés por la regulación de la contaminación del medio marino. Concretamente, sobre la responsabilidad civil derivada del vertido de hidrocarburos en el mar, pues fue precisamente en estas prácticas en las cuales pude hablar con un técnico que había estado inspeccionando y colaborando en la retirada del Prestige en las Costas Gallegas.

En ese momento pude reflexionar sobre las consecuencias que derivaron de una de las mayores catástrofes para la historia del medioambiente en España, teniendo en cuenta no solo los efectos medioambientales, pero en concreto la forma de resarcir por los daños provocados y en concreto en cuanto a la responsabilidad civil derivada de los mismos.

Así, me planteé estudiar en profundidad este tema, pues se trata de un tema muy amplio que abarca no solo la responsabilidad civil estrictamente, sino que abarca otros subtemas como son: la competencia judicial a la hora de delimitar cuál es el órgano judicial competente, cuál es la ley que aplica, es decir, conocer si aplica la normativa internacional, la nacional o ambas. En definitiva, me pareció un tema muy interesante que abarcaba muchos otros temas que sin duda me iban a aportar un gran conocimiento.

I.-INTRODUCCIÓN

Definir el «Derecho Marítimo» no es una tarea sencilla, desde el punto de vista conceptual se admiten diversas acepciones. En este sentido, podemos encontrar denominaciones entre las cuales podemos destacar: «Derecho Marítimo»; «Derecho Comercial Marítimo»; «Derecho Marítimo Internacional»; «Derecho del Mar»; «Derecho de la Navegación Marítima», entre otras.

Asimismo, son muchas las definiciones que se aceptan desde el punto de vista de la literatura jurídica. No obstante, en este caso nos inclinamos por la definición que se refiere al «Derecho Marítimo» como el Derecho de la navegación por mar, por ser ésta la que más se aproxima a la realidad del Derecho internacional uniforme. Así pues, cabe decir que:

“Las normas jurídicas formarán parte del Derecho marítimo cuando contemplen situaciones relacionadas con los vehículos de la navegación (construcción y adquisición, propiedad y registro de buques, etc.) con los sujetos que intervienen en la navegación (propietarios y armadores, gente de mar, etc.) con los contratos de utilización de las naves (fletamento, transporte en régimen de conocimiento, etc.), con los accidentes de la navegación (abordajes, salvamentos, etc.) o con el seguro marítimo”¹.

Asimismo, quedarán subsumidas en el Derecho marítimo aquellas relaciones de Derecho público que se refieran a la utilización de los espacios marítimos en lo que a la navegación se refiere, incluyendo de esta forma lo relativo a la seguridad del buque y de la navegación, la prevención de la contaminación de los espacios

¹ GABALDÓN GARCÍA, José Luis «Curso de Derecho marítimo internacional», Marcial Pons, Madrid, 2012. Página 37.

marinos y demás cuestiones que deben ser reguladas en el ámbito internacional y que guardan relación con la circulación de naves.

Además, cabe destacar la importancia del Derecho Marítimo en el Derecho Internacional Público, así podemos afirmar que: “el derecho del mar participa intensamente del carácter evolutivo y la flexibilidad del derecho internacional, pues el mar y sus recursos continúan siendo el escenario de vitales intereses políticos, estratégicos y económicos, ámbito esencial de investigación y desarrollo tecnológico, pero a la vez se ha puesto de manifiesto la limitación de sus recursos y su vulnerabilidad frente a la sobreexplotación o a la contaminación provocada por la actividad humana, no siendo siempre coincidentes los intereses de los distintos Estado, ni fáciles de conciliar entre ellos”². -

Sin embargo, no cabe afirmar que el Derecho marítimo sea un Derecho estrictamente público, pues cabe destacar que el Derecho privado también forma una parte importante del Derecho Marítimo. En este sentido, el Derecho privado se encarga de las relaciones jurídicas que vinculan a “*sujetos particulares, sean personas físicas o naturales (cualquier ciudadano) o personas jurídicas (como las sociedades civiles o mercantiles, etc.) y su objetivo principal es la protección de los intereses privados*”³.

Así pues, una vez que se ha abordado la definición del Derecho Marítimo, cabe profundizar en la problemática que se plantea a la hora de dilucidar sobre la regulación de la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos en el mar. Se trata pues, de una cuestión que ha suscitado múltiples conflictos y controversias entre Estados ribereños. Por tanto, es esta la principal motivación del desarrollo del presente trabajo de fin de máster, conocer la situación actual de la regulación tanto nacional como internacional a

² MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO, Jaime. «Manual de Derecho del Mar Vol.I», Página11.

³ GABALDÓN GARCÍA, José Luis «Curso de Derecho marítimo internacional», Marcial Pons, Madrid, 2012. Página 39.

la hora de delimitar la responsabilidad civil que se deriva como consecuencia del vertido de hidrocarburos en zonas marítimas con el fin de obtener una visión global del estado en el que se encuentra la mencionada regulación no solo en España, pero en el resto del mundo.

Sin embargo, no cabe ahondar más en el tema sin definir la contaminación marina. En este sentido, aludimos a la definición que realiza la GESAMP⁴ como: “la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o energía en el medio marino (incluidos los estuarios) causando efectos perjudiciales tales como daños a recursos vivos, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades marinas, incluida la pesca, el deterioro de la calidad del agua del mar, y la reducción de los atractivos naturales”.

Así como, tampoco podemos avanzar sin aportar una definición sobre la responsabilidad civil, la cual podemos definir conforme a la redacción del artículo 1902 del Código Civil y que establece las bases para la acción de resarcimiento que debe ejercer aquel que lleve a cabo el hecho culposo. Así pues, el citado precepto establece lo siguiente: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

En este sentido podemos decir que nuestro Código Civil regula de forma breve y concisa la relación de causalidad derivada del acto culposo que provoca un daño a un tercero. Por tanto, para aportar una definición aún más completa, es preciso acudir al artículo 1903 del Código Civil, el cual dispone que, la responsabilidad civil consiste en: “La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se deben responder”. Es decir, este precepto viene a establecer que no solo una persona es responsable de sus propios actos u

⁴ Grupo Mixto de Expertos OMI/FAO/ Unesco/OMM/OMS/OIEA/ Naciones Unidas/PNUMA sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación de las Aguas del Mar (GESAMP). Informe del vigesimoprimer periodo de sesiones, Londres 18-22 de febrero 1991.

omisiones, sino que también lo es de los actos u omisiones que lleven a cabo aquellos sobre los cuales ejerzan una responsabilidad.

Así pues, además de abordar la problemática ya planteada, por medio del presente trabajo de estudio realizaremos un análisis sobre el sistema de indemnizaciones a las víctimas afectas directa o indirectamente por la contaminación marítima derivada del vertido de hidrocarburos conforme a lo establecido por los convenios internacionales y el Fondo Internacional de Daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC).

II.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS: Breve alusión al hundimiento de los petroleros *Torrey Canyon*, *Amoco Cádiz*, *Exxon Valdez*, *Erika* y *Prestige*.

Concretamente, en lo que respecta al vertido de hidrocarburos en el medio marino, podemos aseverar que las normas se han ido desarrollando conforme han ido sucediendo accidentes que han requerido de un efectivo desarrollo normativo. En este sentido, podemos hacer referencia a los naufragios de petroleros que han tenido lugar en los últimos años.

En primer lugar, el hundimiento del *Torrey Canyon* que en 1967 provocó el vertido de 107.000 toneladas de petróleo en las costas de Cornwall, Inglaterra. El hundimiento de este petrolero fue especialmente importante, pues conforme a la OMI⁵, “intervino como catalizador de la labor en materia de responsabilidad e indemnización”⁶. Es decir, como consecuencia de dicho accidente, se crearon “normas uniformes en materia de indemnización por daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos”⁷.

Posteriormente, el 16 de marzo de 1978 tuvo lugar el naufragio del *Amoco Cádiz* en la Costa de la Bretaña francesa⁸ provocó el vertido de 227.000 toneladas de crudo⁹. Este acontecimiento también dio lugar a “la modificación de esas normas

⁵ La Organización Marítima Internacional- Es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Fue creada como consecuencia de la Convención de Ginebra que tuvo lugar en 1948 y actualmente es uno de los Órganos más importantes que intervienen en la regulación del Derecho Marítimo Internacional.

⁶<http://www.imo.org/home.asp> (Consultada en octubre de 2021) “el desastre del *Torrey Canyon* en 1967 ... fue asimismo el catalizador de los trabajos en materia de responsabilidad y compensación”.

⁷ DEL OLMO GARCÍA, Pedro y; PINTOS AGER, Jesús. «*Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos: ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?*». *InDret Privado, Revista para el Análisis del Derecho*. Nº2 - 2022 - ISSN 1698-739X. Barcelona, 2003. Página 3.

⁸ FOURCADE, Marion. «Cents and sensibility: Economic valuation and the nature of “Nature”». *Apuntes de Investigación del CECYP*, 2016, (27):92 -125. ISSN 0329-2142 // ISSNe 1851-9814. Argentina, 2016. Página 74.

⁹ FOURCADE, Marion. «Cents and sensibility: Economic valuation and the nature of “Nature”». *Apuntes de Investigación del CECYP*, 2016, (27):92 -125. ISSN 0329-2142 // ISSNe 1851-9814. Argentina, 2016. Página 88.

uniformes a través de los Protocolos de 1984 que, entre otras cosas, elevaron los topes indemnizatorios inicialmente previstos”¹⁰.

Asimismo, en 1989 se produjo el hundimiento del petrolero Exxon Valdez en Prince William, Alaska. Este accidente provocó el vertido de aproximadamente 41 millones de litros de crudo¹¹. Es precisamente, este acontecimiento el que dio lugar a la promulgación de “una ley especial interna –federal– sobre vertidos que no sólo regula la cuestión de la responsabilidad civil, sino también otras normas sobre seguridad de los buques, formación de tripulaciones, elaboración de un Plan Nacional de Emergencia, cooperación con Canadá en los Grandes Lagos, etc”¹².

Por su parte, el 12 de diciembre de 1999 se produjo el vertido de 31.000 toneladas de crudo en las costas de la Bretaña francesa, como consecuencia del hundimiento del *Erika*. Un accidente que siguiendo el patrón de la creación de nuevas normas en materia de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos, da lugar al desarrollo de la regulación de esta materia en el seno de la Unión Europea¹³.

Finalmente, debemos referirnos al Prestige como último gran suceso que se produjo en las costas gallegas en noviembre de 2003. Se trata de una de las catástrofes medioambientales más importantes de la historia de España, pues se trata de un petrolero que transportaba 70.000 toneladas de fuel que fueron vertidas en las costas de Galicia. Este hecho unido al gran tamaño del buque, a las corrientes y al largo tiempo que transcurrió hasta su hundimiento provocó

¹⁰ DEL OLMO GARCÍA, Pedro y; PINTOS AGER, Jesús. «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos: ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?». *InDret Privado, Revista para el Análisis del Derecho*. Nº2 - 2022 - ISSN 1698-739X. Barcelona, 2003. Página 4.

¹¹ROMERO, Sarah (17 de marzo de 2016). ¿Cómo ocurrió el desastre de Exxon Valdez? MUY INTERESANTE. Disponible en:<https://www.muyinteresante.es/naturaleza/articulo/como-ocurrio-el-desastre-de-exxon-valdez-921458225456>

¹² DEL OLMO GARCÍA, Pedro y; PINTOS AGER, Jesús. «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos: ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?». *InDret Privado, Revista para el Análisis del Derecho*. Nº2 - 2022 - ISSN 1698-739X. Barcelona, 2003. Pág.3-4

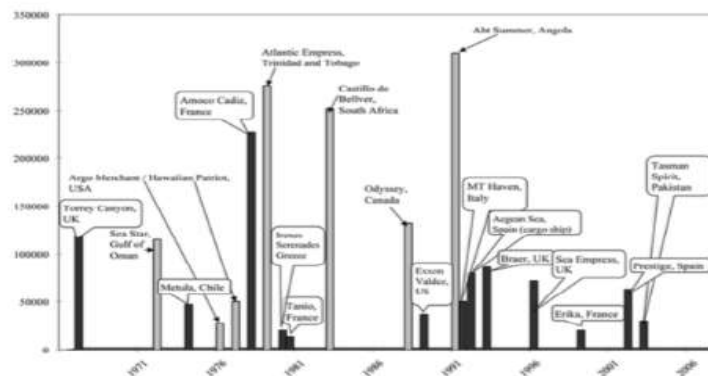
¹³ DEL OLMO GARCÍA, Pedro y; PINTOS AGER, Jesús. «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos: ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?». *InDret Privado, Revista para el Análisis del Derecho*. Nº2 - 2022 - ISSN 1698-739X. Barcelona, 2003. Página 3.

que la enorme mancha de fuel se trasladara a las costas de Asturias, País Vasco, Cantabria e incluso las costas del suroeste de Francia¹⁴.

Precisamente, al tratarse de un punto clave de estudio en el presente trabajo de fin de máster, ahondaremos más profundamente sobre este hundimiento en concreto en un momento posterior, pues sin duda se trata de un verdadero hito en cuanto a la regulación de la responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos en el medio marino. Así como, se trata de un acontecimiento de gran relevancia para el tema de estudio que nos ocupa.

Por todo lo expuesto, podemos concretar que en el presente apartado se ha realizado una introducción de los antecedentes más significativos que han tenido lugar en materia de vertido de hidrocarburos en el medio marino con anterioridad al hundimiento del Prestige. Así pues, a modo de introducción nos referimos a la siguiente figura que refleja los incidentes que han tenido lugar desde 1967 hasta 2007 y las toneladas de crudo vertidos en cada uno de ellos, por medio de un gráfico de barras tomando los datos recogidos en la International Tankers Owners Pollution Federation:

Figura 1. Incidentes individuales seleccionados (1967-2007), en toneladas de petróleo derramadas (incluye sólo embarcaciones). Los datos provienen de la International Tankers Owners Pollution Federation. Los incidentes en los que el petróleo alcanzó la costa (provocando daño ambiental mucho más visible) están indicados con barras oscuras y un rótulo.



¹⁴ Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria. «Vertidos de Petróleo y Salud Pública» *Gaceta Sanitaria*. Versión impresa ISSN 0213-9111. *Gac Sanit* Vol. 17 No.2 Barcelona.2003. Página 93.

Figura obtenida de Apuntes de Investigación del CECYP, 2016¹⁵

Como bien puede observarse en la figura reseñada, desde el año 1967 hasta el 2007 han sido muchos los accidentes que se han producido en el mar y que han derivado en contaminación marítima. Por ende, han sido múltiples los casos que han requerido de una fuerte legislación al respecto con el fin de establecer la responsabilidad de los intervinientes en estos sucesos, así como, la determinación del resarcimiento correspondiente a los damnificados por los hechos.

¹⁵ FOURCADE, Marion. «Cents and sensibility: Economic valuation and the nature of “Nature”». *Apuntes de Investigación del CECYP*, 2016, (27):92 -125. ISSN 0329-2142 // ISSNe 1851-9814. Argentina, 2016

III.- APROXIMACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO FRENTE A LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS

1. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 contra la contaminación marítima derivada del vertido de hidrocarburos

Como punto de partida y a modo de introducción es preciso remitirse a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar firmada en Montego Bay (Jamaica) el 10 de diciembre de 1982 (ONU)¹⁶, en adelante CONVEMAR.

Resulta especialmente importante destacar que, como consecuencia de la celebración de esta Convención, se llega al acuerdo de crear un órgano jurisdiccional especializado cuyo fin último es garantizar el cumplimiento del Convenio. Este órgano se denomina el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, cuya sede fue constituida en Hamburgo (Alemania) el 18 de octubre de 1996¹⁷.

En este sentido, cabe destacar que, *“la Convención de 1982, no sólo se refiere a las delimitaciones del mar, sino que va más allá de las disposiciones de la Convención de 1958. En ese sentido, contiene disposiciones sin precedente, como, por ejemplo, el régimen de las islas o de los mares cerrados y semicerrados, el acceso de los Estados sin litoral al mar. También tienen que ver con otros aspectos del mar como: la protección y la preservación del medio*

¹⁶ DE AZCÁRRAGA José Luís. *Derecho del Mar*. Vol.I, Ed. Universidad de Alcalá de Henares, 1983: “La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, fue ratificada por España con seis declaraciones sobre aguas de Gibraltar, régimen de estrechos internacionales y régimen de explotación de recursos marinos, mediante Instrumento de Ratificación de 20 de diciembre de 1996 (BOE de 14 de febrero de 1997, fecha de su entrada en vigor en España”. Página 12.

¹⁷ Id. DE AZCÁRRAGA José Luís.

*marino y la investigación científica marina*¹⁸. No obstante, es cierto que la Convención no resultó ser efectiva a la hora de aportar una solución definitiva para la regulación de determinadas materias como es por ejemplo la Parte XII del Convenio relativa a la preservación del medio ambiente. En este sentido, Díez de Velasco sostiene que:

*“Los análisis manifiestan que la Convención está sirviendo de pauta jurídica a los derechos internos y sus caracteres principales se están reflejando en la práctica estatal, hasta el punto de que podemos afirmar que instituciones como las de los Estados archipelágicos y la zona económica exclusiva forman parte del D.I consuetudinario desde hace años, aunque ello no signifique que lo sean conforme estrictamente a lo estipulado en la Convención, sobre todo porque las legislaciones internas tienden a reflejar mejor los derechos otorgados a los ribereños que sus obligaciones para con los otros Estados”*¹⁹.

Por ende, cabe decir que la Convención de 1982 marca un hito histórico en lo que a la regulación del Derecho del mar a nivel internacional se refiere, siendo un ejemplo de cooperación y colaboración entre los Estados que proporciona como resultado final un avance histórico para el Derecho marítimo. Sin embargo, no resulta ser tan efectiva a la hora de regular el objeto del presente trabajo de fin de máster, la contaminación marítima derivada de los vertidos de hidrocarburos en general y tampoco lo es regulando la responsabilidad civil derivada la realización de dichos actos dañosos.

La Parte XII se dedica a la protección y preservación del medio marino cuya regulación se lleva a cabo por medio de los artículos 192 a 237, dentro de la cual

¹⁸ ARCANO SALAZAR, Luís Manuel «Análisis del nuevo derecho del mar que resultó de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar de 1982». *Revista de Derecho Aplicado*. Pontificia Universidad Católica de Chile [en línea]. Chile, 2018.

¹⁹ DÍEZ DE VELASCO, Manuel. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. 18ª Ed. Madrid: Tecnos, 2012. Página 490.

nos podemos referir a la sección quinta de la CONVEMAR, la cual se dedica a establecer las reglas internacionales y legislación nacional aplicable para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. En este sentido, la mencionada sección quinta realiza una diferenciación de las distintas formas de contaminación: Contaminación procedente de fuentes terrestres (Art. 207 Convemar); Contaminación resultante de actividades relativas a los fondos marinos sujetos a la jurisdicción nacional (Art. 208), etc. Sin embargo, podemos referirnos a los artículos más relevantes para este caso en concreto, que serían: el artículo 210 que se refiere a la “Contaminación por vertimiento” y el artículo 211 que regula la “Contaminación causada por buques”.

Es precisamente, el artículo 210 de la Convemar el que se refiere a las normas que aplican en el caso de que se hayan producido vertidos de hidrocarburos. Normas de índole nacional e internacional, pues resulta evidente que la Convención realiza una regulación que contempla tanto las normas nacionales de cada uno de los Estados, pero también las que han sido desarrolladas en el ámbito internacional. Es por ello, que a pesar de ser una norma que se basa en el Derecho Internacional Público, contempla que los Estados puedan aplicar sus normas internas para estos casos en los que se produzcan vertidos contaminantes en el medio marino, y así lo establece el artículo 210.6, el cual establece que *“las leyes, reglamentos y medidas nacionales no serán menos eficaces para prevenir, reducir y controlar esa contaminación que las reglas y estándares de carácter mundial”*.

Asimismo, nos podemos referir al artículo 211 de la Convemar, referido a la Contaminación causada por buques, que viene a establecer que los Estados pueden valerse de la Organización internacional competente o de una conferencia diplomática general que dicte las normas internacionales constituidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del mar provocada por buques, pueden establecer sistemas de ordenación del tráfico con el fin del reducir la posibilidad de que se produzcan accidentes entre buques que deriven en la contaminación del mar. En definitiva, se trata de un artículo

que elude a la cooperación entre Estados que sin duda caracteriza la redacción de la Convemar.

Del mismo modo, resulta especialmente relevante referirnos a la regulación sobre la “Ejecución” que realiza la Sección sexta de la Convemar. En este caso, debemos destacar los artículos 216-221 que se refieren nuevamente a ejecución de los Estados a la hora de aplicar las normas tanto nacionales como internacionales y de actuar cuando se producen vertidos en el medio marítimo. Concretamente, podemos destacar la redacción del artículo 220.3 de la Convemar²⁰ en el cual se establece que el Estado que se haya visto afectado o que tenga motivos fundados sobre la infracción de las reglas internacionales para prevenir, reducir y controlar la contaminación o de los reglamentos y normas dictadas por el propio Estado de un buque que navega en la zona económica exclusiva o mar territorial, puede exigir al buque información sobre su identidad, puerto de registro y demás información para averiguar si el mismo ha cometido una infracción²¹.

En definitiva, cabe traer a colación que ya en 1982 la Convención de las Naciones Unidas contemplaba una amplia regulación de la contaminación en el medio marino con el fin de prevenir y reducir los hechos que dieran lugar a dicha contaminación por medio de una regulación que va más allá de la normativa internacional recogida en el mencionado texto legal, sino que además contempla las normas internas de cada Estado, dando lugar a una mayor cooperación entre los Estados, procurando que no queden lagunas legislativas. Es decir, tanto en

²⁰ Artículo 220.3 Convemar: “Cuando haya motivos fundados para creer que un buque que navega en la zona económica exclusiva o el mar territorial ha cometido, en la zona económica exclusiva, una infracción de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques o de las leyes y reglamentos dictados por ese Estado que sean conformes y den efecto a dichas reglas y estándares, ese Estado podrá exigir al buque información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si se ha cometido una infracción”.

²¹ Consultar Anexo 4.

las zonas marítimas sobre las cuales los Estados tienen soberanía plena, como en las demás zonas, la Convención pretende dar cobertura legal en materia de contaminación con el fin de que los responsables de estos actos respondan por sus actos.

1.1.-La importancia que cobra la Organización Marítima Internacional con respecto a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del mar.

Con el fin de elaborar normas internacionales que fueran contempladas por todos los Estados dedicados al transporte y al comercio marítimo, surge la Organización Marítima Internacional como resultado de una serie de tratados que tuvieron lugar durante el siglo XIX. Sin embargo, no fue hasta “1948, en el marco de una conferencia internacional que tuvo lugar en Ginebra, se adoptó un convenio por el que se constituyó formalmente la Organización Marítima Internacional (OMI) - llamada en aquel tiempo "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" (OCMI)”²². No fue hasta 1982 cuando cambió su nombre al que conocemos actualmente, Organización Marítima Internacional (OMI).

En este contexto histórico, cabe indicar que el nacimiento de la OMI tiene lugar en un momento en el que las grandes potencias estaban agotadas de luchar en la Segunda Guerra Mundial y es precisamente en este momento en el que comienza a perder sentido que cada Estado legisle independientemente sobre el Derecho del Mar, cuya propia naturaleza es puramente Internacional. Es por ello, que muchos Estados deciden aunarse para formar una organización internacional que les permita colaborar de forma conjunta para legislar en materia de Derecho Marítimo. Pues, reconocen que resultaba contraproducente que cada Estado elaborase sus propias normas, debido a que la regulación de un Estado podría ser más estricta que otro o incluso podían llegar a

²² OMI, Breve reseña histórica de la OMI. Consultado 3 de noviembre de 2021. Disponible en: <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

contradecirse, produciendo un mayor perjuicio que una solución a los conflictos que pudieran surgir en este sentido.

Es por ello, que una de las mayores motivaciones de la creación de la OMI es lograr regular el sector del transporte marítimo conforme a normas uniformes que sean de aplicación en cualquier lugar del globo, logrando con ello aportar una mayor seguridad jurídica en el Mar.

La OMI es responsable de la elaboración de múltiples tratados que tratan de regular distintos aspectos relacionados con la navegación como son: El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) adoptado el 1 de noviembre de 1974, El Convenio Internacional sobre normas de formación titulación y guarda para la gente de mar que entró en vigor en el 28 de abril de 1984 y el más relevante con respecto a este trabajo de estudio, el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL) cuya adopción tuvo lugar el 2 de noviembre de 1973. Un tratado, cuyo texto original tuvo que ser objeto de modificación debido a la cantidad de siniestros de buques que tuvieron lugar en los años siguientes, fue necesario redactar el Protocolo 1978 sobre el Convenio MARPOL que absorbió el texto original al que nos hemos referido en primer lugar. Este nuevo texto legal entró en vigor en octubre de 1983. Posteriormente, fue necesario introducir enmiendas en el Convenio, las cuales fueron introducidas por medio del Anexo IV cuya entrada en vigor se produjo el 19 de mayo de 2005. Por ende, puede decirse que el Convenio MARPOL ha sido actualizado en varias ocasiones, adaptándose a las necesidades legislativas que han ido acaeciendo con el transcurso del tiempo y a medida que se han producido nuevos siniestros que han dado lugar al planteamiento de nuevas áreas que necesitaban de una mayor protección legislativa o que directamente no se contemplaban en un primer momento.

Por todo lo expuesto, resulta evidente que la influencia de la OMI en la regulación del Derecho del Mar y concretamente en la elaboración de normas que regulen

la contaminación en el medio marino ha sido esencial para la protección y salvaguarda del mar²³.

²³ OMI. [Introducción a la OMI \(imo.org\)](https://www.imo.org/)

IV.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR HIDROCARBUROS

1. Introducción a la responsabilidad civil

A pesar de haber introducido previamente el concepto de responsabilidad civil es preciso hacer alusión al concepto de «responsabilidad civil» en el ámbito del Derecho Internacional Privado (DIPr), así como a la «obligación» que suscita de este concepto.

En primer lugar, cabe indicar que nuestro ordenamiento jurídico contempla la responsabilidad civil como la obligación de indemnizar por los daños causados a un tercero, ya sean daños materiales o personales. En este sentido, nos podemos referir al artículo 1101²⁴ del Código Civil en el que se regula la responsabilidad contractual del cual se desprende la obligación de indemnizar cuando al incurrir en dolo, negligencia o morosidad se provoca un daño o un perjuicio a un tercero. Es decir, regula la obligación de restituir el daño provocado cuando en el seno de una relación contractual de las partes, alguna de las mismas o incluso ambas, incurren en dolo, negligencia o morosidad.

Asimismo, podemos referirnos al artículo 1902 del Código Civil²⁵, el cual regula la llamada «responsabilidad extracontractual» que como su propio nombre indica se refiere a la responsabilidad que existe entre personas que no se encuentran unidas por ningún vínculo contractual. Este precepto incluye un elemento subjetivo. Es decir, se refiere a una clase de responsabilidad subjetiva, puesto

²⁴ Artículo 1101 del Código Civil: “Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas”

²⁵ Artículo 1902 del Código Civil: “El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”.

que establece como un elemento esencial que el acto dañoso o culposo sea realizado por una persona al incurrir en dolo, negligencia o morosidad. No obstante, podemos referirnos también a la acepción de la responsabilidad objetiva, en la cual no es necesario que incurra el dolo, la negligencia o la morosidad. En este caso, la mera relación de causalidad entre el hecho y el daño provocado es suficiente para determinar la responsabilidad.

La interpretación objetiva de responsabilidad extracontractual impera cada vez más debido a la aceptación que hace tanto la Jurisprudencia como la Doctrina de este concepto en el cual no es necesario que concurra el elemento del dolo. Esto quiere decir que, aunque una persona haya actuado con la adecuada diligencia, si de su comportamiento o por la responsabilidad que ocupa, se producen una serie de daños que afectan a un tercero, el tercero no tiene porqué probar que el causante es el autor del hecho culposo o que tiene culpa, solo tendrá que probar los daños que se le han producido derivados de una acción o en su caso omisión. Es decir, se produce una inversión en la carga de la prueba, pues sería el causante de los daños el que se vería obligado a probar que de su acción (u omisión) no se han provocado daños o perjuicios al tercero en cuestión²⁶.

En cualquier caso, cabe recordar que, en el caso de la responsabilidad civil, el fin último es resarcir por los daños que han sido provocados por el llamado “causante” o “responsable de los hechos” a aquel que ha sido damnificado, intentando restablecer la situación al momento anterior en que se produjeron los daños a través de la compensación. En este caso en concreto, como podremos apreciar, al tratarse de vertidos altamente contaminantes sobre el medio marino, resulta ciertamente difícil restablecer la situación o reparar los daños

²⁶ GARCÍA RUBIO, María Paz, ALVAREZ GONZÁLEZ, Santiago. «La indemnización por los daños causados por el hundimiento del Prestige» *Iustel Portal Derecho*, Santiago de Compostela, 2004.

retrotrayéndonos al momento anterior en el que se produjeron los mismos. Por ende, es cierto que cuando nos referimos a la restitución en este caso se realiza habitualmente mediante el pago de una indemnización al que se ha visto perjudicado por los daños.

En este sentido, cabe indicar que la obligación extracontractual se concibe conforme al DIPr como una obligación de carácter residual a través de un criterio de exclusión que, como ya hemos mencionado descarta aquellas que nacen como consecuencia del nacimiento de una relación contractual *inter partes*. En este sentido podemos indicar que: “Al tratarse de una categoría jurídica “residual”, las obligaciones extracontractuales comprenden una gama muy heterogénea de situaciones jurídicas. Ejemplos: son supuestos de “obligaciones extracontractuales”, asuntos y cuestiones tan dispares como la vulneración del derecho a la intimidad de las personas físicas, las lesiones corporales, los daños causados al medio ambiente, los perjuicios derivados de los productos, los accidentes de circulación por carretera, la colisión de buques, el uso ilícito del nombre ajeno, los daños informáticos, la promesa de pública recompensa, los actos de competencia desleal, el enriquecimiento injusto, etc”²⁷.

Por su parte, es preciso referirnos al Reglamento (CE) No 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales al cual nos referiremos a lo largo del presente trabajo de fin de máster como «Roma II». Este reglamento tiene carácter de obligatorio y así se indica en el último apartado del mismo: “el presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea”²⁸. Aunque, en lo que respecta a los daños derivados

²⁷ ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso, HEREDIA SÁNCHEZ, Lerdys y LORENTE MARTÍNEZ, Lección 19: Obligaciones no contractuales; Curso 2019-2020, Universidad Miguel Hernández. Página 1

²⁸ Reglamento (CE) No 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»).

de la contaminación de hidrocarburos, es preciso remitirnos a distintos convenios internacionales que regulan esta materia en concreto.

No obstante, es preciso indicar que los mencionados convenios no siempre son de aplicación, pues hay casos en los que se incluyen aspectos como sería el relativo al caso en que concurriera un elemento de extranjería (muy común en el caso de la navegación marítima) en el cual sería preciso acudir a normas supletorias como sería el Reglamento Roma II ya mencionado u otras. Es decir, se trata de una situación que da lugar a controversias en lo que respecta a la Ley aplicable en cada caso concreto, una situación que el DIPr. trata de solventar por medio de la unificación de las normas, pues como bien es sabido a lo largo de los años el Derecho Internacional ha intentado de unificar. Así lo constata Don Carlos Enrique Odriozola Mariscal: “La tutela judicial efectiva es uno de los principios por los que se rigen el derecho procesal civil internacional y la cooperación jurisdiccional internacional. El derecho procesal civil internacional debe asegurar el respeto al principio de tutela judicial internacional efectiva, lo que significa que debe garantizar la observancia de los derechos subjetivos a nivel transfronterizo, en un mundo caracterizado por el fraccionamiento jurisdiccional”²⁹.

Por otro lado, podemos referirnos al artículo 1903 del Código Civil³⁰ que también regula la responsabilidad extracontractual. En este caso, cabe decir que se aborda desde una perspectiva indirecta, pues se refiere a que la responsabilidad

²⁹ ODRIOZOLA MARISCAL, Carlos Enrique, La influencia de la Unión Europea en los instrumentos de cooperación y capacitación judicial internacional iberoamericano: Retos Actuales del Derecho Internacional Privado. Memorias del XXXVIII Seminario de Derecho Internacional Privado (Ciudad de México, 22-23 de octubre de 2015). 2015: Instituto de la Judicatura Federal, Página 211. Disponible en: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/30824.pdf>

³⁰ Artículo 1903 del Código Civil: “La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder (...)”.

también se ejerce sobre los actos u omisiones realizados por aquellas personas de quienes uno es responsable, como es el caso de los padres sobre los hijos que se encuentren bajo su guarda y custodia. En este sentido, debido al caso que nos ocupa en el presente trabajo de estudio, un ejemplo de responsabilidad indirecta sería la correspondiente al representante de la compañía que fleta el buque y que a pesar de no haber intervenido directamente en los hechos, es responsable por el puesto que ocupa y la relación que guarda.

El fin último es reparar e indemnizar a los afectados por los hechos, procurando restablecer la situación a la original antes de que tuvieron lugar los hechos dañosos. No obstante, como podremos ver a continuación esto no es baladí, puesto que, en el caso de los vertidos de hidrocarburos en el mar, restablecer la situación anterior es muy complicado, puesto que los vertidos habitualmente se prolongan en el tiempo y su retirada conlleva un proceso muy complejo.

Normalmente, esta restitución se realiza de manera pecuniaria por medio de la llamada indemnización, cuya cuantía se establece conforme a los daños producidos. Es decir, en primer lugar, se valoran los daños y posteriormente, se produce la realización de la indemnización. No obstante, el sistema de indemnizaciones será abordado en un momento posterior en el presente trabajo.

Por su parte, en el Derecho Internacional Privado (DIPr) también se entiende que la responsabilidad extracontractual es aquella deriva de una relación cuya naturaleza no es contractual. Es decir, no se trata de una obligación que deriva de un contrato ni de cualquier institución jurídica que pueda llevar consigo una obligación, como sería la obligación de alimentos en el caso de la filiación.

Por todo lo expuesto, por medio del presente apartado, llegamos a la conclusión de que las responsabilidades extracontractuales son aquellas que no tienen carácter contractual, es decir, que no derivan de una relación contractual de las partes ni de cualquier otra institución jurídica que pueda unir a las partes. Por tanto, podemos decir que en el caso de los daños producidos al medio ambiente

por vertidos se encuadran dentro de la definición de obligación extracontractual, porque la responsabilidad puede surgir aunque no exista una relación contractual de las partes. Sin embargo, podrán darse diversos casos en los que la responsabilidad civil sí deriva de una relación contractual como podría ser el caso de la empresa naviera que pone a disposición el buque y la empresa que lo fleta.

2. La responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos. Concepto y regulación

La contaminación del medio marino se presenta como un desafío para el Derecho Marítimo, pues cada vez es mayor el volumen del transporte por vía marítima y cada vez hay buques que cuentan con una mayor capacidad y que, por ende, contaminan más. Así como, podemos destacar que existe una gran dependencia en el transporte marítimo a la hora de transportar productos altamente contaminantes como son el fueloil³¹ o el petróleo. Esta situación, sin duda da lugar a una constante puesta en riesgo del medio marino y con ello, los ecosistemas que en el mismo habitan, la biodiversidad, los recursos marinos, etc.

No obstante, para adentrarnos en la responsabilidad civil derivada de la contaminación por hidrocarburos en el medio marino, es preciso hacer alusión a una serie de definiciones contenidas en el llamado Convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 al cual nos referiremos de manera más analítica en el siguiente subapartado. En primer lugar, la definición de “Hidrocarburos” es la siguiente: «significa todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diésel pesado, aceite lubricante y aceite de ballena, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de

³¹ Conforme a las definiciones del Fondo de 1992, el Fueloil son: “destilados pesados o residuos de crudos o combinaciones de estos productos destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o energía, de calidad equivalente a la ‘Especificación de la American Society for Testing and Materials para Fueloil Número Cuatro (Designación D396-69)’, o más pesados”. Consultado 2 de noviembre 2021

combustible de ese barco»³². Por su parte, el artículo 1.6 del mismo texto legal, define el concepto de “Daños por contaminación”, como aquellos daños o pérdidas producidas en el exterior del buque que transporta los hidrocarburos y que provoca por medio de derrames o descargas del barco la contaminación del medio marino³³. Así pues, una vez realizadas estas definiciones logran esclarecer en qué consiste realmente la contaminación de hidrocarburos y los daños que provocan sobre el medio marino, un aspecto que resulta esencial para continuar con el análisis jurídico que venimos a plantear en este trabajo de fin de máster.

En el plano del Derecho Marítimo es cierto que la responsabilidad civil derivada por la contaminación de hidrocarburos se sustenta sobre una base objetiva y así lo expresa Don Tomás Fernández-Quiros: “Como es unánimemente aceptada por la doctrina más autorizada (C. de la Rue y C. Anderson, en el plano internacional; Gabaldón y Ruiz Soroa, Olivencia y, recientemente, Pulido Begines, en nuestro país), la responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos regulada por el CLC se establece sobre una base objetiva, aunque atenuada (artículo 3 CLC). Esa responsabilidad objetiva que consagra el CLC («*strict liability*», tal como se la conoce en Derecho anglosajón) se funda en el principio de que «quien contamina paga», independientemente de la existencia o no de culpa, elemento de cuya presencia se prescinde a la hora de determinar responsabilidades por la producción de este tipo de daños”³⁴.

³² Artículo 1.5 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (CLC).

³³ Artículo 1.6 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (CLC).

³⁴ FERNÁNDEZ-QUIROS, Tomás; «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»» *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*. N.O 5/2003 *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, 2003. Página 59

Así como, es preciso incidir en el hecho de que a parte de proclamarse como una responsabilidad objetiva, desde un inicio, ya se tiene conocimiento del responsable. Es decir, ya se identifica a la persona a la que le pertenece resarcir por los daños provocados y esta es el propietario de la embarcación en el momento en el que se produjo el accidente. En este sentido, podemos decir que se ajustan las responsabilidades de una forma muy directa, centrándose exclusivamente en la responsabilidad del propietario del buque como único sujeto responsable.

Así pues, es evidente que de esta forma se facilita a los damnificados el hecho de tener una persona contra la cual poder ejercer acciones de reclamación. Aunque, esta afirmación no se ajusta del todo a la realidad, pues en la práctica puede decirse que existe cierta “opacidad” a la hora de identificar en los registros a los verdaderos titulares de los buques, “ya sea por razones o exigencias financieras (utilización de «SPC» o «SPV» impuestas por las entidades financiadoras), ya por otras razones más «dudosas». Tal es el caso de las flotas navieras con la típica estructura de «*one ship companies*», esto es, en que cada uno de los buques es controlado o gestionado generalmente por una única compañía vinculada a quien es el beneficiario último («*beneficial owner*») de esa estructura artificial, y constando registralmente cada buque como propiedad de compañías distintas, ya estén registradas en una misma jurisdicción o en varias”³⁵.

Es por ello, que evaluando la forma en la que se identifica en un primer momento al responsable, como un único responsable y eximiendo al resto de posibles responsables, resulta un tanto ineficaz, pues tampoco asegura que la persona que aparece como titular del buque y por ende deba ser identificado como

³⁵ FERNÁNDEZ-QUIROS, Tomás; «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»» *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*. N.O 5/2003 *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, 2003. Página 59.

responsable, tampoco sea el verdadero propietario, debido a la situación en la que se encuentran los registros.

En este sentido es preciso añadir que, ciertamente el Derecho Marítimo se ha ido desarrollando cubriendo las lagunas jurídicas que existían al haberse producido importantes siniestros marítimos como es el caso del hundimiento del buque petrolero “Torrey Canyon” en aguas francesas en el año 1967. Es decir, la regulación Marítima internacional ha ido avanzando a medida que han ido ocurriendo accidentes marítimos que han requerido de una regulación expresa. Concretamente, una regulación con respecto a la contaminación de hidrocarburos, pues la misma resultaba insuficiente en el momento de los hechos.

Asimismo, cabe incidir en el hecho de que, como consecuencia de los accidentes y desastres que han ido aconteciendo se han ido desarrollando Convenios internacionales con el fin de cubrir las necesidades de regulación marítima que estos problemas requerían, que como indicábamos previamente resultaba insuficiente. Concretamente, podemos destacar en un primer momento dos convenios principales: El Convenio Internacional sobre responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969 (CLC) y El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1979 (el Convenio del Fondo).

2.1.- Convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969

Resulta cierto que la regulación de la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos en el medio marino en el Derecho Marítimo se ha ido desarrollando paulatinamente, cubriendo las lagunas jurídicas que existían como consecuencia de siniestros marítimos que han tenido lugar, como es el caso del hundimiento del buque petrolero “Prestige” en el cual nos centraremos en el presente trabajo de fin de máster. Es decir, la regulación

Marítima internacional ha ido avanzando a medida que se han producido accidentes marítimos que han requerido de una regulación expresa, una regulación que en el momento de los hechos acaecidos resultaba ser insuficiente o deficiente.

En este apartado, nos referiremos en concreto al Convenio sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC). Se trata de un convenio internacional que fue desarrollado en Bruselas en noviembre de 1969, al cual finalmente “se adhirió España por instrumento de 15 de noviembre de 1975, reformado en diversas ocasiones, la última por el vigente Protocolo de 27 de noviembre de 1992, al que se adhirió España por Instrumento de 6 de junio de 1995, y que rige en España desde el 6 de julio de 1996 (CLC 92)”³⁶.

Este Convenio se desarrolla con el fin de establecer la responsabilidad de los titulares de buques por los daños producidos por la contaminación de hidrocarburos. En este sentido, es preciso indicar dos factores que resultan determinantes en la aplicación del CLC. En primer lugar, cabe referirse al criterio de territorialidad pues conforme al artículo 2 del CLC, se establece que su contenido será de aplicación íntegramente para los Estados parte cuando los daños producidos por contaminación de hidrocarburos se hayan producido en el Mar territorial, en las costas o en la Zona económica de los mismos³⁷.

No obstante, el CLC incide en los casos en los que la Zona Económica (ZEE) no esté definida y establece que para estos casos, regirá la definición de ZEE que regula el artículo 57 de la CONVEMAR, pues dispone que para los casos en los que la ZEE no haya sido determinada, se tendrá en cuenta la zona que se sitúa

³⁶ HUERTA VIESCA, María Isabel, RODRÍGUEZ RUÍZ DE VILLA, Daniel. «Responsabilidad Civil por Contaminación Marina», Página 38

³⁷ FERNÁNDEZ-QUIROS, Tomás; «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»» *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*. N.O 5/2003 *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, 2003. Página 57.

más allá del mar territorial y adyacente a él, cuya anchura no podrá exceder de 200 millas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 57 CNUDM), y sobre la que el Estado ribereño tiene: a) derechos de soberanía para llevar a cabo actividades de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y subsuelo del mar, (sin perjuicio de que los derechos sobre los recursos del lecho y subsuelo se ejerzan de conformidad con la parte que la CNUDM dedica a la plataforma continental), y b) jurisdicción, relativa a la respecto de la investigación científica marina, la protección del medio marino y otros derechos y deberes previstos en la Convención (art. 56 CONVEMAR)³⁸.

En segundo lugar, nos referimos al siguiente factor que es necesario según el CLC para que su contenido sea de aplicación, y es que “se trate de daños derivados de derrame o descarga de hidrocarburos desde un buque tanque de navegación marítima que los transporta, con independencia de que su origen sea accidental o deliberado”³⁹. Además, establece que los propietarios de los buques tanque quedarán exonerados cuando concurren alguna de las circunstancias establecidas en el artículo 3 del CLC ⁴⁰.

³⁸ Consultar Anexo 3 diagrama zonas marítimas

³⁹ FERNÁNDEZ-QUIROS, Tomás; «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»» *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*. N.O 5/2003 *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, 2003. Página 59.

⁴⁰ Artículo III.2 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos: “No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:

a) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible, o

b) Fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o

Así como, cabe destacar que el CLC nace con el fin de abrir una vía de reclamaciones que permita a los damnificados por los daños derivados de la contaminación de hidrocarburos, percibir las indemnizaciones pertinentes. Así pues, el CLC también permite la acción de reclamación directa contra el asegurador o contra cualquier persona que sea garante de la responsabilidad civil del titular del buque⁴¹, ampliando de esta forma las personas o entidades a las que puede dirigirse un damnificado a la hora de reclamar. Así como, consagra el principio de limitación de responsabilidad en base al arqueo o tonelaje del buque del propietario registral⁴².

En este sentido es preciso hacer mención al artículo 7 del CLC 1992 que obliga a los propietarios de los buques a contratar un seguro pues, conforme al mismo, “el propietario inscrito de un buque de arqueo bruto superior a 1.000, matriculado en un Estado Parte, tiene la obligación de mantener un seguro u otra garantía

c) Fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función”.

⁴¹ Artículo VII.8 CLC 1992

⁴²Arqueo de buques: “El arqueo o tonelaje de los buques es una medida de su capacidad (volumen) para transportar carga. Aunque ésta podría parecer una materia muy concreta para ser objeto de un convenio internacional, la realidad es que su determinación tiene gran ser objeto de un convenio internacional, la realidad es que su determinación tiene gran interés, debido a que puertos, canales y otras organizaciones suelen establecer sus tarifas sobre los buques en función de su arqueo. Esto originaba que se modificase el proyecto de los buques de forma que se redujese su cifra oficial de arqueo, aunque manteniendo la misma capacidad de transporte de carga. Además, cada país tenía sus propias normas para determinarlo, lo que suponía un gran inconveniente. Como esto podía poner en peligro la estabilidad y seguridad del buque, en 1969 se adoptó el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, estableciendo nuevos procedimientos unificados para calcular el arqueo bruto y neto de un buque. Por tratarse de una materia compleja y polémica, para su entrada en vigor se exigió la ratificación por 25 Estados con no menos del 65% del tonelaje bruto de la flota mundial”.

CARRIER, Manuel. «La Normativa Marítima Internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente», *Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)*, Alicante, 5 de octubre de 2004, pp.25 y 26.

financiera tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, para cubrir la responsabilidad potencial por daños debidos a contaminación”⁴³.

Asimismo, el mencionado precepto establece la cuantía por la cual debe constituirse el seguro o garantía financiera, que según indica debe constituirse por un importe equivalente al límite de responsabilidad civil nacional o internacional aplicable, siempre y cuando el mismo no exceda del límite de responsabilidad calculado conforme al Convenio sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, conocido como LLMC que posteriormente fue enmendado por medio del Protocolo de 1996⁴⁴.

Por su parte, el artículo 9 del CLC 1992 que, establece que las acciones de reclamación de indemnización deberán ser presentadas ante los Tribunales de los Estados afectados por los daños. Por tanto, resulta evidente que la redacción del artículo 7 en cuanto a la ley nacional aplicable, se refiere a la Ley nacional del Estado donde se producen los daños y no a la Ley del país de abanderamiento del buque.

Sin embargo, no podemos decir que la redacción del Convenio sea completamente rigurosa y efectiva, pues el mismo establece que cuando se produzcan daños por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial de un Estado Parte (Art. II CLC), la Ley aplicable será la del lugar donde se han producido los daños o lugar donde se manifiestan los daños (*lex loci damni*). En este sentido podemos identificar una contradicción en el articulado del Convenio, pues si bien, la Ley aplicable es la del lugar donde se producen los daños, parece ser que el criterio objetivo al que se refiere el propio CLC carece de sentido

⁴³ NORMAN A. MARTÍNEZ GUTIÉRREZ. El convenio de combustibles 2001 y la limitación de responsabilidad dentro de la Revista Anuario de Derecho Marítimo, Página 92 dentro de la revista ARROYO MARTÍNEZ, I., «Anuario de Derecho Marítimo», Volumen XVIII, *Estudios sobre el Régimen Jurídicos de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2006, Página 35.

⁴⁴Id.

debido a que otorga por medio del criterio objetivo la responsabilidad al propietario del buque, en concreto se refiere al Estado en el que esté registrado el buque y la nacionalidad del propietario, sin embargo, esta acepción parece chocar con esta mención sobre la aplicación de la ley del lugar donde se hayan producido los daños.

Además, el CLC en su artículo 3.4 expresamente excluye la aplicación de las normas internas en el momento de plantear una reclamación contra el propietario del buque para el resarcimiento de daños por contaminación, pues establece que este proceso deberá atenerse en exclusiva a las disposiciones contenidas en el Convenio. Es decir, que en ningún caso el juez de un Estado (donde se hayan producido los daños de contaminación) podrá aplicar una normativa distinta a la contenida en las disposiciones del Convenio en cuanto a la declaración de responsabilidad civil derivada de la contaminación por hidrocarburos en el medio marino. Aunque sí será de aplicación, de manera subsidiaria, otra normativa al respecto cuando la contenida en el CLC 1992 no regule ciertos aspectos concretos que sí se contemplen en otra normativa nacional o internacional que sea de aplicación. Es decir, para el caso en el cual existiera una laguna legal para un caso en concreto, en España, podrían ser de aplicación con carácter subsidiario los artículos 1902 y ss. del Código Civil y los artículos 116 y ss. del Código Penal, artículos que regulan en nuestro ordenamiento la responsabilidad civil.

Así pues, nos encontramos con un Convenio Internacional que a pesar de ser un gran paso para la regulación de la responsabilidad Civil derivada de la contaminación, carece de cierta congruencia que deriva en que su aplicación no sea del todo satisfactoria por los motivos que hemos mencionado en el presente apartado. Así como, podemos añadir a los mismos, el hecho de que el Convenio establece un límite máximo de responsabilidad para el propietario, lo que deriva en unas sumas en concepto de indemnizaciones que en múltiples casos como veremos en el caso del Prestige resultan irrisorias y que en ningún caso, logran cubrir los daños provocados a las víctimas. Es decir, es cierto que la vía de

reclamación es más fácil para el damnificado que puede reclamarle directamente al propietario del buque, no obstante, como hemos mencionado previamente, esto no es tan sencillo como parece debido a la opacidad que parece existir en los Registros de buques.

Así como, podemos decir que se estarían excluyendo a partes intervinientes en la navegación del buque, cuya responsabilidad también debería ser tenida en cuenta. En este sentido, podemos referirnos a las sociedades de clasificación o a los cargadores del barco, que también podrían tener parte de responsabilidad, pues en la navegación por vía marítima concurren diversas partes que confluyen para llevar a cabo el transporte de productos. Por ende, no puede entenderse como una sola parte aquella que es susceptible de ser responsable, sino que en estos casos habitualmente rige una multiplicidad de responsables.

Además, aunque la vía de reclamación es más sencilla, el importe de la indemnización se ve limitado a un máximo, por el cual, los damnificados aunque hubiesen sufrido un daño cuyo importe fuese valorado por encima de dicho límite, verían su derecho a ser resarcidos mermado. Así pues, la indemnización que sería percibida no se estaría ajustando a la realidad de los daños ocasionados y por ende, ello debería ser injustamente soportado por los damnificados.

2.2.- El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 (el Convenio del Fondo).

El Convenio del Fondo surge como una necesidad para suplir las deficiencias que se daban en el Derecho Internacional en torno a la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos en el medio marino. Así como, surge con el fin de aumentar las indemnizaciones a los damnificados por este tipo de daños, pues como hemos expuesto en un momento anterior el régimen de indemnizaciones existente resultaba insuficiente. Esta motivación derivó en la constitución del llamado Convenio Internacional sobre la Constitución de un

Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) el 18 de diciembre de 1971⁴⁵.

Según afirma COVA, el FIDAC es una organización intergubernamental con personalidad jurídica y de ámbito mundial, conocido como Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), siendo un aspecto por destacar el hecho de que este es dirigido y administrado por los Estados parte del protocolo. Sin embargo, es preciso incidir en que quienes contribuyen económicamente al mismo son las empresas receptoras de petróleo⁴⁶.

Por tanto, el FIDAC surge como una forma más efectiva de indemnizar a los afectados por la contaminación producto de hidrocarburos, siendo su función fundamental el indemnizar a víctimas que no han obtenido una respuesta satisfactoria a sus reclamos, siempre y cuando éstas demuestren los daños y perjuicios sufridos y su cuantificación⁴⁷.

Este protocolo de 1992 incluye una definición de daño por contaminación por petróleo, siendo este “toda pérdida o daño causado fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, donde quiera que se produzcan tales fugas o descargas”. El mismo señala además que la indemnización por dicho daño cubrirá el monto de la pérdida de beneficios resultantes del daño, y que, además, la indemnización estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse⁴⁸.

⁴⁵ ABREU GONZÁLEZ, Gigliolla A. «Las Convenciones Internacionales y el “Derecho vivo” como medios para la unificación del derecho marítimo». *Revista Centro de Estudios Internacionales*. Año 1 - Nº 1 - Valencia, 2005.

⁴⁶ COVA ARRIA, Luis. *La Responsabilidad Civil Derivada de Derrames de Hidrocarburos*. Aciropol. [Documento PDF]. Pp. 151-152

⁴⁷ Ibid. COVA ARRIA, Luis. *La Responsabilidad Civil Derivada de Derrames de Hidrocarburos*. Aciropol. [Documento PDF]. Página 152

⁴⁸ Ibid. COVA ARRIA, Luis. *La Responsabilidad Civil Derivada de Derrames de Hidrocarburos*. Aciropol. [Documento PDF]. Página 153.

En este sentido podemos decir que la diferencia principal con respecto al CLC 1992 es que mientras el CLC 1992 como hemos expuesto se centra en la responsabilidad objetiva del propietario del buque y de la compañía aseguradora, el FIDAC amplía estas facultades a una variedad de supuestos que logran aportar una solución más eficiente en cuanto a la responsabilidad del causante de los daños y en cuanto al régimen de indemnizaciones. Así pues, podemos referirnos al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, pues este precisamente establece que el mismo será de aplicación con el fin de “indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio de Responsabilidad Civil, 1992, resulte insuficiente”⁴⁹.

Así como, será de aplicación cuando el propietario del buque quede exento de responsabilidad conforme al artículo 3.2 del CLC 1992 o cuando el mismo o la compañía aseguradora se declaren en situación financiera de insolvencia⁵⁰. Por tanto, podemos decir que se presenta como una garantía mayor para las víctimas de la contaminación por hidrocarburos que pueden ver satisfecho su derecho de indemnización aún cuando el propietario o la aseguradora sea financieramente insolvente. Un aspecto, que no contempla el CLC 1992 y que sin duda daba lugar a una mayor inseguridad jurídica.

En este sentido, podemos concluir estableciendo los efectos principales que ha supuesto la constitución del Fondo: en primer lugar, se trata de una medida cautelar que aporta una mayor seguridad en cuanto a la ejecución de las sentencias condenatorias de carácter firme y por las cuales se declare la

⁴⁹ Véase artículo 3 del Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

⁵⁰ MAURA, José. Sistema internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, ANAVE, Madrid, Enero 2017.

responsabilidad civil del propietario del buque por los daños provocados por la contaminación de hidrocarburos en el medio marino. Así como, permite la acumulación de las demandas al procedimiento de limitación de responsabilidad, dando lugar a que en caso de que se lleven a cabo diversos procesos o juicios, la ejecución se lleve a cabo de forma única. Permitiendo, la distribución prorrateada de las cuantías reclamadas a los acreedores, que ya habían sido conocidas por el tribunal.

3. Tipos de daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos.

La responsabilidad civil surge en Derecho como un medio para resarcir o indemnizar por los daños producidos a terceros, en este caso en concreto, centrándonos en la responsabilidad civil derivada de los daños producidos por la contaminación en el medio marino. No obstante, no se trata de un proceso de resarcimiento sencillo, pues en el mismo por las características concretas de los contratos de transporte marítimo, concurren una pluralidad de partes. Es decir, lo habitual es que concurren una pluralidad de responsables y una pluralidad de afectados.

A pesar de que nuestro Código Civil no define expresamente el concepto de daño, podemos referirnos al artículo 1902 que dispone: “el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”⁵¹. Así pues, podemos comprobar que el Código Civil no define la literalidad del concepto “daño”, por tanto podemos hacer referencia a la definición que proporciona la Enciclopedia Jurídica, por la cual se define el concepto de “daño” como el “Perjuicio causado a una persona o cosa como consecuencia de un evento determinado. Se clasifica generalmente en daño material, cuando se causa en el patrimonio o bienes de una persona, incluidos los daños físicos a la misma, o daño moral, como sufrimiento o perjuicio de difícil

⁵¹ Artículo 1902 del Código Civil de 1889.

valoración económica causado en el ánimo de una persona. Ambos son indemnizables”⁵².

En este sentido, podemos afirmar que resulta una condición imprescindible para determinar la responsabilidad civil que, el daño se produzca sobre una persona o cosa⁵³. Sin embargo, como ya anticipábamos al inicio del presente apartado, esta cuestión no es de fácil determinación cuando el daño se produce sobre el medio marino en concreto o sobre el medio ambiente de forma más general. Así pues, “la existencia de un daño como el ambiental, que a todas luces es impersonal, que lesiona intereses difuminados en un colectivo y cuya determinación (cuantificación o certeza de este) representa un gran reto para cualquiera que lo pretenda establecer”⁵⁴.

Con respecto a la determinación de los daños en el CLC 1992 cabe decir que únicamente se podrá reclamar por vía del convenio cuando los daños sean provocados por unos buques en concreto y que los mismos tengan lugar en una zona concreta de los espacios marítimos de los Estados miembros del Convenio y siempre y cuando de ello derive la contaminación del medio marino. Resulta importante realizar esta especificación, pues en el caso de que no se cumplan estas condiciones, el siniestro no dará lugar a que sea de aplicación en convenio y por ende, no cabrá la indemnización conforme al FIDAC.

Asimismo, es preciso indicar que en cualquier caso, solo serán objetos de indemnización aquellos daños que puedan ser probados por el damnificado, por

⁵² Enciclopedia Jurídica, <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/da%C3%B1o/da%C3%B1o.htm>

⁵³ ROPERO PATARROYO, Joulina. Daños por contaminación de hidrocarburos persistentes en el mar y su cobertura en el derecho civil colombiano. In: AMPARO RODRÍGUEZ, G., and VARGAS CHAVES, I., ed. Perspectivas de responsabilidad por daños ambientales en Colombia [online]. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2015, pp. 127-142. Textos de Jurisprudencia collection.

⁵⁴ Ibid. ROPERO PATARROYO, Joulina. Daños por contaminación de hidrocarburos persistentes en el mar y su cobertura en el derecho civil colombiano. In: AMPARO RODRÍGUEZ, G., and VARGAS CHAVES, I., ed. Perspectivas de responsabilidad por daños ambientales en Colombia [online]. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2015, pp. 127-142. Textos de Jurisprudencia collection. Página 129.

lo que podemos decir que la carga de la prueba le corresponde. Así como, cabe destacar que las indemnizaciones se encuentran limitadas conforme al límite impuesto por los convenios y que la finalidad propia de la determinación del daño y por ende, de la responsabilidad civil consiste en reparar el daño, así lo establece la profesora Laura Gázquez Serrano: “Podemos afirmar que la finalidad que persigue la responsabilidad civil es reparadora, es decir, el intentar situar a la víctima en la misma situación en la que se encontraba antes de haber sufrido el perjuicio. La reparación o compensación trata de conseguir que el patrimonio del lesionado quede, por efecto de la indemnización y a costa del responsable del daño, en situación igual o al menos equivalente, a la que tenía antes de haber sufrido el daño”⁵⁵. Sin embargo, esto la reparación no es la única finalidad de la responsabilidad civil, sino que también cumple una función de carácter preventiva, punitiva y resarcitoria⁵⁶.

En este sentido y tras haber introducido el concepto de “daño” podemos proceder a identificar los tipos de daños que existen, partiendo de la primera clasificación que se establece en función de la persona que sufre los daños. Pudiendo diferenciar en este caso, los daños directos que son aquellos que producen directamente una lesión sobre la persona o sobre sus bienes y los daños indirectos, que son aquellos que se producen cuando el mismo daño afecta directamente a una persona y a su vez, como consecuencia de este daño provocado a la víctima inicial se repercute de forma mediata en un tercero⁵⁷. Estos últimos se caracterizan por su carácter reflejo, pues su origen se da en el

⁵⁵ GÁZQUEZ SERRANO, Laura. «El Daño en el Ordenamiento Jurídico Español: ¿Nuevos daños? Análisis Jurisprudencial» *Revista Ibero-Latinoam.Seguros*, vol. 26 (46): 215-235, ISSN 0123-1154. Bogotá (Colombia), 2017, Página 218

⁵⁶ Id.

⁵⁷ NAVEIRA ZARRA, Maita María. *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edit. Edersa, A Coruña, 2004, p. 144.

daño producido de forma directa a una persona, si este daño inicial no hubiese sido provocado, no daría lugar al daño indirecto o mediato⁵⁸.

Además, podemos diferenciar los daños presentes de los daños diferidos. Quiere decir que aquellos que se producen en el momento del hecho dañoso, por ejemplo: en el caso del hundimiento del Prestige, entre los daños que se produjeron de manera inmediata tras el derrame del fueloil podemos destacar el impacto económico que supuso la paralización de la actividad pesquera en la zona. Por otra parte, podemos referirnos a los daños que se producen en un momento posterior al derrame, es decir, aquellos que se producen en diferido y que denominamos Daños futuros. En este sentido, podemos referirnos a los daños que fueron provocados a los voluntarios que intervinieron en la retirada del fueloil o “chapapote”. Unos daños que fueron producidos al tiempo de la intervención de retirada del fueloil y que derivaron en serios problemas de salud que habían experimentado los voluntarios como consecuencia de la alta exposición que habían mantenido con este producto altamente tóxico. Así pues, podemos destacar algunos de los daños producidos de manera diferida en el Caso Prestige, concretamente haciendo referencia a la Tesis Doctoral en Medicina de José Miguel Carrasco Gimeno, que precisamente estudia estos daños provocados y así establece: “En Galicia, el sistema de información establecido, para evaluar problemas de salud entre aquellos que tomaron parte en las tareas de limpieza en el vertido del Prestige, registraron principalmente ojos enrojecidos, dolor de cabeza, dolor de garganta, traumatismos, náuseas, mareos y dificultades respiratorias en el periodo que va del 29 de noviembre de 2002 al 21 de julio de 2003”⁵⁹.

⁵⁸ Ibid. P.145.

⁵⁹ CARRASCO GIMENO, José Miguel: Problemas de salud relacionados con el vertido del prestige en la Costa Cantábrica. Tesis Doctoral, Facultad de Medicina Departamento de Medicina Preventiva y Salud Pública- Universidad Autónoma de Madrid, Madrid 2013. Página 25.

Del mismo modo, podemos establecer otra categoría, en cuanto a los daños patrimoniales (materiales y personales) y los daños morales, no siendo excluyentes el uno del otro. Es decir, puede darse la posibilidad de que ambos tipos de daños concurren en un mismo acontecimiento. En este sentido, podemos definir los daños patrimoniales o materiales como aquel daño que se le provoca a un sujeto o a su patrimonio, ya hemos visto, de manera indirecta o directa y que “provoca una disminución de utilidad que se reintegra o se repara con dinero o con bienes intercambiables por dinero”⁶⁰. Es decir, un daño que puede ser cuantificado y que es susceptible de ser valorado monetariamente a priori, ya sea por medio de valoraciones periciales, mediante el uso de baremos, etc.

Por otro lado, podemos identificar los daños morales, que son aquellos que implican “una reducción del nivel de satisfacción o utilidad, personal e íntima, que ni el dinero, ni otros bienes pueden llegar a reponer, por ejemplo, el impacto emocional que implica la pérdida de un hijo. Si bien, cierta cantidad pecuniaria casi siempre servirá como método compensatorio o paliativo del mismo, que nunca lucrativo”⁶¹. Así bien, se trata de un daño que es evidentemente objeto de resarcimiento pecuniario, pero que se refiere a un daño emocional que pertenece a la esfera más íntima de la persona y que no cuenta con un valor objetivo que pueda suplir el daño provocado, porque este es irreparable. Se refiere a los sentimientos de dolor que derivan de un daño, a las creencias, a las emociones y cuya determinación o cuantificación, como ya hemos introducido previamente, al igual que en el caso de los daños patrimoniales, resulta cuanto menos compleja. Teniendo en cuenta además que en un mismo acontecimiento que da lugar a un hecho dañoso, pueden confluír una pluralidad de partes, pueden darse así, una pluralidad de víctimas y una pluralidad de responsables, con lo cual, la

⁶⁰ MARCIÁ GÓMEZ, Ramón. «La dualidad del daño patrimonial y del daño moral». [Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro](#), ISSN-e 1887-7001, [Nº. 36, Dialnet, 2010](#),Página 22

⁶¹ Id.

complejidad de la determinación de la responsabilidad civil y por ende, de la indemnización no resulta fácil.

Asimismo, podemos referirnos a los llamados daños continuados, ya sea porque el daño a pesar de ser inmediato, sus efectos no son inmediatos, sino que se dilatan en el tiempo, por ejemplo: rotura del casco y consiguiente vertido del producto que transporta en el mar. Este proceso de vertido se prolonga durante un tiempo, son como su propio nombre indica, daños continuados.

Finalmente, podemos identificar otros tipos de daños como son los ecológicos, que son aquellos que afectan al medio ambiente como sería en este caso el derrame de fueloil en el medio marino. Se diferencian de los demás daños en tanto en cuanto, no provocan daños concretos a una persona ni a su patrimonio, sino que se trata de un daño a la naturaleza que no tiene un valor o precio concreto. Concretamente, podríamos definir los daños ambientales o ecológicos puros como, aquellos “que afectan a la Naturaleza como macro-ecosistema y los ecosistemas naturales como micro-ecosistema, en tanto que ámbitos en los que los seres humanos obtienen unos beneficios asociados a su disfrute como soporte de la vida, en todas sus dimensiones, y, en particular, a unos usos ajenos al tráfico o aprovechamiento privativo o privado”⁶². Así pues, asegura Betancor Rodríguez que, estos bienes son de difícil cuantificación y por ende, compensación, concretamente establece que: “suscitan problemas jurídicos y económicos de reparación y compensación. Son los daños que escapan al Derecho y a la Economía; ofrecen soluciones incompletas para alcanzar el objetivo que persigue un principio general del Derecho: todos los daños deben ser reparados/compensados por su responsable («quien contamina paga»)”⁶³.

⁶² BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El Caso Prestige. Colección de Derecho Económico-Ambiental*. Agencia Estatal Boletín del Estado, Madrid, 2018, Primera ed. Página 66

⁶³ Id.

En este sentido, se entiende que este tipo de daños tienen un efecto dañoso colectivo, pues afecta al interés de las personas. Al no contar con una valoración objetiva, la determinación de la cuantía de la indemnización para los daños causados al medio ambiente resulta cuanto menos compleja, pues es cierto que los daños que se provocan sobre el medio ambiente únicamente pueden ser cuantificados una vez ha transcurrido un largo periodo de tiempo, dando lugar a procesos muy dilatados y difíciles de determinar. Este hecho unido a que no solo la cuantificación monetaria de los daños es una cuestión compleja, sino que la propia determinación de la responsabilidad en el momento inicial de los hechos, resulta una cuestión que tampoco es sencilla.

No obstante, debido a la importancia que tiene el conocimiento de la acepción jurídica de este tipo de daños para el trabajo de fin de máster que nos ocupa, es preciso conocer concretamente de dónde nace la protección jurídica que se realiza sobre el medio ambiente. Por un lado, cabe referirse a la utilidad y aprovechamiento que ofrece el medio ambiente al ser humano. En cuyo caso de ser dañado, daría lugar a la vulneración de los derechos que tienen las personas de aprovechar de dichos recursos naturales. Por otro lado, la esfera jurídica no solo protege los recursos naturales o el medio ambiente para proteger su aprovechamiento, sino que también es objeto de protección jurídica debido a los problemas de salud que pueden derivar del daño de los recursos naturales⁶⁴. La contaminación del agua o la contaminación del aire son algunos de los ejemplos que podemos aportar para expresar la importancia de proteger jurídicamente el medio ambiente, tanto por el aprovechamiento que ofrece el mismo, como por el bien de la salud de las personas.

En este sentido, desde la perspectiva jurídica, se produce una distinción de los daños ambientales personales de los ambientales puros, siendo estos últimos no jurídicamente exigibles en el ámbito del Derecho Internacional, que se configura desde una perspectiva jurídica individualista y que establece que no

⁶⁴ Id.

se puede reclamar en este caso por los daños ambientales provocados a terceros que no afecten a uno mismo⁶⁵.

En esta misma línea argumental, Albert Ruda González establece: “De esta forma se contraponen el daño medioambiental o ecológico puro, que afecta a un bien colectivo y por ende a todas las personas en general, de un lado, y el daño a un bien individual, de interés personal y particular, o daños «personales», del otro. Es decir, el daño ecológico puro, por oposición a los daños puramente individuales, afecta a un bien común de la generalidad”⁶⁶. Es decir, los daños ecológicos puros se anteponen al concepto de daño individual debido al interés colectivo que se da en cuanto a la utilidad que ofrecen los recursos naturales al ser humano.

El derecho de responsabilidad civil se configura desde una óptica individualista, es por ello que, los daños ecológicos puros no son exigibles desde el punto de vista jurídico. Esta protección jurídica no es comparable a la que se otorga a los daños tradicionales, patrimoniales o morales. En este sentido RUDA GONZÁLEZ, Albert apunta que: “el daño de la víctima individual es la pieza central y única, ya que puede ordenarse personal o individualmente, mientras que lo mismo no puede hacerse en el caso del daño ecológico puro, que queda excluido por esta razón. Hablar de daños ecológicos puros equivale entonces a hablar, en general, de daños no resarcibles”⁶⁷.

4. La determinación de la responsabilidad

Una vez hemos expuesto los tipos de daños que pueden darse en el ámbito del Derecho, nos referiremos en el presente apartado a la forma en la que se determina la responsabilidad civil. Del mismo modo, hay que reseñar que la determinación de la responsabilidad es otro aspecto que resulta complejo a la

⁶⁵ RUDA GONZÁLEZ, Albert. El daño ecológico Puro. «La Responsabilidad civil por el deterioro del medio ambiente» (*Tesis Doctoral*). Universidad de Gerona, ISBN: 84-689-9919-9 Dipòsit legal: GI-857-2006. Gerona, 2005. Pàgina 55

⁶⁶ Ibid, P.68

⁶⁷ Ibid, P.69

hora de establecer la cuantía indemnizatoria por el vertido de hidrocarburos sobre el medio marino o cualquier otra sustancia contaminante. También es preciso tener en cuenta que realmente el hecho que hace que la determinación de la responsabilidad sea tan compleja es la intervención de una pluralidad de sujetos o partes. Es decir, lo habitual es que no existe un solo perjudicado y un solo responsable, sino que en un mismo accidente en el cual se produzcan daños de contaminación en el mar, confluyan diversos responsables como el capitán del barco, la aseguradora, la compañía fletadora, etc. Del mismo modo que en un suceso como este, nos encontraríamos con distintos afectados: los pescadores de la zona, los restaurantes, hoteles y en general el sector turístico, los voluntarios que intervienen en la limpieza o personas que viven cerca de la zona que se ven afectados por problemas de salud al estar expuestos a un producto altamente contaminante, etc. En definitiva, la determinación de la responsabilidad no es una cuestión sencilla.

Como ya habíamos expuesto en apartados anteriores, la responsabilidad Civil en el CLC 1992 (Artículo 3.1 CLC 1992) se contempla como una responsabilidad objetiva que le corresponde al propietario registral del buque⁶⁸. Sin embargo, como indica el apartado 2 del mencionado Artículo 3 del CLC 1992, el propietario registral del buque no será responsable cuando los actos de contaminación hayan sido causados como consecuencia de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección y demás actos de guerra. Tampoco será responsable cuando los daños se deban a la acción u omisión de un tercero que actuó con intención de provocar los daños o cuando se trate de negligencia en el mantenimiento de luces u otras ayudas náuticas, que provengan de cualquier Gobierno o autoridad competente. Por tanto, podemos decir que la responsabilidad del propietario registral del buque no es absoluta conforme al

⁶⁸ Artículo 3.1 CLC 1992: Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.

CLC 1992, sino que existen causas de exoneración que se contemplan en el mismo aunque dichas causas en la práctica sean infrecuentes ~~prácticamente nulas~~.

Así pues, cabe referirse a los criterios que conforme al CLC 1992 limitan la responsabilidad conforme al arqueo⁶⁹ o tamaño del buque siniestrado. Con el fin de ahondar en esta cuestión, es preciso traer a colación el artículo V del CLC 1992 que en su literalidad establece: “el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente: a) 4.510.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo; b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a); si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89.770.000 unidades de cuenta”⁷⁰. Teniendo en cuenta que conforme al artículo V apartado 9 del CLC 1992 ⁷¹, la conversión de

⁶⁹ Arqueo: “El arqueo o tonelaje de los buques es una medida de su capacidad (volumen) para transportar carga”.

CARLIER, Manuel. «La Normativa Marítima Internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente», *Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)*, Alicante, 5 de octubre de 2004. Página 25.

⁷⁰ Artículo V, CLC 1992.

⁷¹ Artículo V. 9, CLC 1992: a) La “unidad de cuenta” a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo a que se hace referencia en el párrafo 3. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado.

las mencionadas unidades de cuenta se realiza utilizando el valor que tenga la divisa con respecto a los derechos especiales de giro (DEG).

Asimismo, debemos referirnos al apartado tercero del Artículo V del CLC 1992, en el cual se establece que para que el propietario del buque pueda beneficiarse de la limitación de responsabilidad, “el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo IX o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del artículo IX”⁷².

A pesar de que esta última redacción parece ser bastante clara y concisa, se plantea el problema de qué sucedería en el caso de que no se constituyera fondo alguno. Para ello, es preciso acudir al artículo 4.6 del Convenio del Fondo de 1992, por el cual se estipula que en estos casos, la propia Asamblea del Fondo, podrá acordar el pago de la indemnización conforme a la regulación del CLC 1992. Por ende, quedando salvaguardado el derecho de ser resarcido del damnificado por los daños derivados de la contaminación en el medio marino.

Asimismo, conforme a la interpretación de responsabilidad objetiva que realiza el CLC 1992, se establece la imposibilidad de reclamar contra personas físicas o jurídicas como pudieran ser: los marineros, la compañía fletadora, etc. Sin embargo, a pesar de la exclusión de responsabilidad que hace el CLC 1992 de otras personas que no sean el propietario del buque, sí podrán responder cuando los daños provocados hayan acaecido como consecuencia de una acción u omisión dolosa. Es decir, que debida a la actuación u omisión negligente y a sabiendas de que este comportamiento daría lugar a los daños producidos, estas personas en principio excluidas de responsabilidad conforme al CLC 1992

⁷² Artículo V. 3 CLC 1992

tendrían que responder⁷³. Así como, conforme a la regulación que hace el CLC 1992 se estipula que cuando la determinación de la responsabilidad en este sentido, sea dudosa, será la autoridad judicial competente la que determinará la misma. Otorgando la responsabilidad al propietario del buque, al tercero (causante de los daños) o a ambos. Por tanto, podemos decir que a pesar de que el CLC 1992 se fundamenta en base a la denominada responsabilidad objetiva del propietario del buque, pueden darse casos a parte de los descritos en el artículo III. 2 del CLC 1992 en los cuales también se exonere al propietario registral del buque.

Por tanto, podemos decir que la consagración de la responsabilidad objetiva que realiza el CLC 1992 se contrarresta con el derecho que se le otorga al propietario registral del buque de limitar su responsabilidad. Para que esta limitación pueda producirse, sin embargo, es necesario que el propietario del buque constituya el llamado "Fondo de Limitación de responsabilidad" en un tribunal o ante cualquier autoridad que pudiera ser competente del Estado donde se hubieran producido los daños conforme al artículo V.3 del CLC 1992.

No obstante, cabe indicar que el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad puede perderse si se prueba que los daños han sido producidos a consecuencia de una acción u omisión con dolo o dolo eventual.

Asimismo, es preciso plantearse si caben las reclamaciones por daños a las partes que no se mencionan en el CLC 1992, como son por ejemplo: las Sociedades de Clasificación. A pesar de ser entidades que cobran una gran importancia a efectos prácticos en el transporte, cabe indicar que no se les hace mención en el CLC de 1992 por no incluirse tampoco en los Convenios Internacionales de la OMI. Es por ello, que la solución a la que cabe acudir es la

⁷³ Artículo III.4 CLC 1992

normativa interna de cada Estado. En el caso de España, sería la reclamación por responsabilidad civil.

5. La determinación y calificación de la indemnización. El sistema de indemnización de daños y las reclamaciones ante los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Con el fin de adquirir un mayor conocimiento sobre la forma y el tiempo en el que se pueden interponer las acciones de reclamación por daños, es preciso referirnos en primer lugar a dos términos que se incluyen en el artículo VIII del CLC 1992: por un lado, la prescripción y por otro lado, la caducidad⁷⁴.

Siendo el plazo de prescripción de tres años desde la fecha en la que se produjo el daño y siendo el plazo de caducidad de seis años desde que se produjo el siniestro que dio lugar a los daños. Del mismo modo, cabe precisar que estos mismos plazos se contemplan en el Convenio del Fondo.

La caducidad cabe indicar que no da lugar a interrupción ni renuncia, sino que da lugar a la suspensión, pudiendo ser incluso apreciada de oficio por parte de la autoridad judicial que conozca del asunto. No obstante, debemos recordar que la finalidad última del CLC 1992 es la de lograr la mayor protección de los damnificados o de las víctimas por daños. En este sentido y partiendo de esta premisa, parece que la calificación conforme al plazo de prescripción sería la opción más lógica, pues en este caso sí se contempla la interrupción. Se trata de un plazo más ventajoso para el acreedor y puesto que la finalidad es lograr la mayor protección del damnificado, esta sería la mejor opción.

⁷⁴ **Prescripción:** Consolidación o extinción de un derecho como consecuencia del transcurso de tiempo. **Caducidad:** Extinción de un derecho por el transcurso del tiempo concedido para su ejercicio. A diferencia de la prescripción, una vez paralizado el cómputo del plazo de caducidad solo se contará el tiempo que reste y NO desde el principio"- OPOESQUEMAS: [Diferencia entre prescripción y caducidad. Ejemplos - Esquemas oposiciones. Academia Oposición Auxiliar Administrativo del Estado. \(opoesquemas.es\)](#) Consultado el 20 de junio de 2022.

Sin embargo, la interrupción de la prescripción se trata de una cuestión procesal y se rige por la llamada *Lex fori*⁷⁵ y para que dicha interrupción pueda ejercer su función en el plazo de prescripción, deberá interponerse una reclamación por vía judicial. Es decir, no se producirá la interrupción si previamente no se ha iniciado por vía judicial la reclamación.

Finalmente, podemos concluir que la regulación que realiza tanto el CLC 1992 como el Convenio del Fondo no logran satisfacer del todo al que pudiera verse perjudicado por daños de contaminación. Como hemos mencionado previamente existen partes o sujetos como serían las sociedades de clasificación que podrían tener parte de la responsabilidad por los daños y que sin embargo se ven excluidos, pues tan siquiera se les contempla en el CLC 1992 o Convenio del Fondo.

⁷⁵ “Lex fori o ley del foro, es el derecho aplicable al fondo de un asunto privado internacional. La lex fori es un concepto propio del Derecho internacional privado, que significa la ley del juez que conoce el asunto”. Justipedia, Consultado el 20 de abril de 2022. Disponible en: <https://justipedia.es/significado-de/lex-foi/>

V.- LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CASO PRESTIGE

Concretamente, en el presente trabajo de estudio, analizaremos el caso Prestige, por ser un caso relativamente reciente y por la conmoción que provocó para la Sociedad española. En este sentido, abordaremos la problemática de la determinación de la responsabilidad civil derivada de los daños producidos en este caso en concreto.

Es por ello, a modo introductorio, cabe indicar que el Prestige se trataba de un buque petrolero con bandera de Bahamas, de 26 años de antigüedad que fue construido en Japón en 1976. La última inspección tuvo lugar en Rotterdam, el 1 de septiembre de 1999 en la cual se identificaron tres deficiencias relacionadas con los dispositivos de seguridad del buque, a pesar de ello, consta que no fue detenido.

A continuación, nos referiremos a los acontecimientos que tuvieron lugar el día 13 de noviembre de 2002, fecha en la cual se produjo el hundimiento del Prestige en la costa del Cabo de Finisterre en Galicia. El Prestige cargó parte del producto que iba a transportar en San Petersburgo (Rusia) y completó dicha carga en Ventspils (Letonia). Concretamente, fue cargado con más de 77 toneladas de fuel oil, cuyo destino final iba a ser en un principio Singapur. Sin embargo, nunca llegó a este destino, porque el 13 de noviembre aproximadamente a unas 27 millas del territorio español, se produjo la rotura del casco, produciendo de esta forma el vertido de su carga sobre las costas gallegas.

Para una mayor descripción de los hechos, aportamos al presente trabajo como Anexo 1 una serie de infografías que describen los acontecimientos ocurridos. Así como, aportamos fotografías tomadas de primera mano en las cuales se puede apreciar la rotura del buque⁷⁶ que, inevitablemente termina por causar el

⁷⁶ Consultar Anexo 2

hundimiento del mismo y derivando en el vertido de su contenido de fuel pesado, como bien puede apreciarse en la fotografía 5⁷⁷ en la cual se puede apreciar claramente la mancha que provoca en el mar el vertido en el momento de su hundimiento.

En este sentido y a fin de lograr entender mejor los hechos que provocaron el desastre del Prestige, nos referiremos tanto a las características técnicas del producto que transportaba, como las características propias del buque. Posteriormente, ahondaremos en las cuestiones puramente legales o procesales y analizaremos el procedimiento judicial iniciado en España en relación a la normativa internacional y los Convenios de la OMI.

1.- Características técnicas del Producto y del Buque

1.1- Características en producto transportado: Fuel Pesado o *Fuel Oil* y consecuencias de su vertido.

En primer lugar, en cuanto a las características del producto transportado, cabe indicar que era Fuel pesado. Este producto tiene dos funciones principales, que son: “la combustión industrial (centrales térmicas, hornos, cementeras, etc.) y el suministro de barcos propulsados por motores diésel lentos, de gran potencia”⁷⁸.

En cuanto a la composición del fuel “tiene una composición elemental de 85,4% C, 10,5% H, 2,6% S, 0,24 % N y algunos metales como Al, Fe, V, Zn y Ni, principalmente. Este producto se considera un combustible pesado por su alto contenido en hidrocarburos aromáticos (46 %), resinas y asfaltenos (35 %)”⁷⁹ Así pues, se trata de un producto muy espeso y cuya capacidad de disolución en el agua es mínima. En relación con la consistencia y viscosidad del fuel, el

⁷⁷ Consultar Anexo 2, Fotografía 5.

⁷⁸ FEAL VÁZQUEZ, Javier. «Un año después del hundimiento del Prestige». *Boletín de Información*, ISSN 0213-6864, N°282, 2004. Página 109.

⁷⁹ NAVALPOTRO SOTELO, José Antonio. «Desarrollo y medio ambiente en España: algunas consecuencias directas emanadas del hundimiento del Prestige». [Anales de Geografía de la Universidad Complutense](#), Vol 23, 2003 - 207-254. Página 213.

Catedrático de Universidad de Análisis Geográfico Regional de la Universidad Complutense de Madrid, Don José Antonio Sotelo Navalpotro indica: “ello condiciona su comportamiento cuando se vierte en el agua o una vez que alcanza el litoral, ya que la escasa presencia de compuestos ligeros apenas supone una pérdida de hidrocarburos por disolución y evaporación”⁸⁰.

En este sentido y a fin de lograr transmitir la gravedad de los hechos y de las consecuencias que derivaron de la mala gestión de los hechos, Don José Antonio Sotelo Navalpotro establece en su artículo *Desarrollo y medio ambiente en España: algunas consecuencias directas emanadas del hundimiento del Prestige* que: “Las especies sésiles y de limitada capacidad de desplazamiento han sido exterminadas. Dos residentes habituales de la zona inferior rocosa de esta franja son los percebes y el mejillón. Los primeros constituyen el recurso básico de un grupo específico de mariscadores gallegos, y los segundos proporcionan la mayor parte de la semilla que se utiliza en las bateas de cultivo. Especies sedimentivoras propias de zonas arenosas, como navajas, almejas y otros bivalvos, aunque menos dañadas en conjunto, también han sido damnificadas”⁸¹.

No obstante, también indica que no solo se han visto afectadas especies comerciales, sino que también se han visto damnificadas muchas otras como son una gran variedad de algas, anélidos, moluscos y demás especies que, a pesar de no ser objeto de comercio, cumplen un papel vital en el funcionamiento del ecosistema marino, así como, forman parte de la riqueza de la biodiversidad del medio marino.

En este sentido, es preciso valorar también las consecuencias socioeconómicas que derivaron del vertido de las 77 toneladas de fuel sobre las costas gallegas, pues el mismo se produjo en una zona de gran actividad de pesca y marisqueo.

⁸⁰ Id.

⁸¹ Ibid. Página 215.

Por ende, una zona de gran dependencia de los bienes provenientes del medio marino. En este sentido, el propio Profesor apunta que: “la destrucción del medio marino afectará a las actividades pesquera, marisquera y acuícola, pero también a otros sectores que viven y trabajan directamente de éstas (rederas, transportistas, manipuladores en puerto, astilleros, abastecedores de suministros, comercializadores...), o al resto de la economía (hostelería, comercio, sector inmobiliario, turismo...)”⁸². Produciendo con ello unos problemas económicos evidentes, pues el sustento principal de muchas familias dependía de la pesca y del marisco directamente y como bien apunta el Profesor, los daños producidos se extenderían a otros sectores como son el Inmobiliario, el Turístico, la Hostelería y demás.

1.2.- Características técnicas del buque y consecuencias de su estado

Por su parte en lo que respecta a las causas que provocaron la brecha en el casco que posteriormente derivó en la rotura total del mismo y en el inevitable hundimiento del buque, son varias. Entre las mismas podemos destacar de manera sucinta, pues recordamos que el estudio objeto del presente trabajo no son los aspectos técnicos relacionados con el buque, con el producto que transportaba y tampoco los efectos tanto medioambientales como socioeconómicos que hemos nombrado previamente, sino que el objeto de estudio es la aplicación del derecho marítimo y en concreto el análisis de la responsabilidad civil derivada del vertido de hidrocarburos, su regulación y aplicación en este caso en concreto.

No obstante, para poder comprender el procedimiento judicial derivado del hundimiento del Prestige, la regulación existente y en general la envergadura del asunto es preciso destacar cuestiones de índole técnica como es el caso que nos ocupa en este subapartado. En este sentido, podemos destacar algunas de las causas que dieron lugar a la catástrofe según Don José Manuel Sobrino

⁸² Ibid. Página 237.

Heredia, Catedrático de Derecho Internacional Público de la Universidad de La Coruña: “las causas que originaron este siniestro no difieren demasiado de las que estuvieron presentes en otros accidentes de este tipo: buque antiguo y de casco único, calidad y periodicidad insuficiente de los controles, escasa formación de las tripulaciones, etc.”⁸³. Así pues, es preciso traer a colación que tal y como se detallará posteriormente, que el hecho de que el barco tuviera un solo casco, implica que la seguridad con la que se transporta la mercancía es infinitamente menor a la que actualmente permite la legislación internacional que establece que para que un buque petrolero pueda navegar, es preciso que cuente con un doble casco. De esta forma, se pretende reducir que se produzcan acontecimientos como el del hundimiento del Prestige, pues el doble casco se trata de un medio de separación doble a lo largo de la eslora del buque con el casco en el que se almacena la carga. De esta forma en caso de choque o de daño en el casco exterior, es menos posible que el producto que se transporta se vierta sobre el medio marino o por lo menos que dicho vertido no sea inmediato. Por ende, se trata de una de las formas en las que se ha tratado de prevenir la contaminación del medio marino

Esta nueva exigencia fue incluida en las disposiciones internacionales por las cuales se modifica el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 y las cuales preveían llevar a cabo un programa de retirada de forma escalonada de los petroleros de un solo casco, fijando como límite de su servicio el año 2010. Así como, las mismas contemplaron la ampliación y aplicación del régimen especial de inspección de Casco único y de más de quince años. Por ende, a día de hoy, no podría contemplarse la navegación de un buque de un solo casco siendo esto

⁸³ SOBRINO HEREDIA, José Manuel. «Una Aproximación desde el derecho comunitario a la Catástrofe del Prestige». *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 2004, 8: 853-874. ISSN: 1138-039X. Página 854.

ilegal en virtud de la nueva regulación Internacional que pretende reducir los riesgos que conlleva la navegación de este tipo de buques para el medio marino.

Se estimó que el coste de la limpieza de todas las cosas era aproximadamente de 3 billones de dólares. Además, cabe destacar que la respuesta inicial del gobierno de España fue la de reclamar a American Bureau of Shipping, por tratarse de la Sociedad de Clasificación que certificó la seguridad del Prestige y no haber detectado los fallos estructurales que provocaron la rotura del casco y el consiguiente vertido de su contenido.

2.- LA APLICABILIDAD DEL CLC 1992 Y DEL CONVENIO DEL FONDO DE 1992

En este caso es preciso traer a colación el artículo V.2 CLC 1992 en el cual se establece que: “Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo IX o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del artículo IX. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente”. Así pues, tras haberse constituido el fondo es preciso referirse al artículo IX.3 CLC 1992 en el cual se establece que los tribunales del lugar donde se haya constituido el fondo son “los únicos competentes para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrateo y distribución del fondo”. De esta forma el CLC 1992 pretende evitar que otros tribunales que puedan ser competentes requieran otras cantidades en concepto de indemnizaciones.

Por su parte, con el fin de conocer la forma en la que se puede reclamar la indemnización contra el fondo, es preciso acudir al artículo 7 del Convenio del Fondo de 1992⁸⁴, de forma que establece varias normas en cuanto a la forma en la que se debe atribuir la competencia, “a) al Tribunal competente para entender de los juicios iniciados contra el propietario del buque o su asegurador o fiador que sea responsable de los daños ocasionados por contaminación a raíz del hecho de que se trate; b) Dicha competencia jurisdiccional es exclusiva si la acción basada en el CLC 1992 es ejercitada en un Estado contratante del CLC 1992 y del Convenio del Fondo de 1992; c) Cuando el Estado en el que se ejercita la acción no es parte del Convenio del Fondo de 1992, la acción se deberá formular ante un Tribunal de Londres, que es donde el Fondo tiene su sede o ante cualquier tribunal de un Estado que sea parte en el Convenio del Fondo de 1992 y que sea competente conforme al CLC 1992”⁸⁵. De esta forma y haciendo alusión al caso Prestige, cabe indicar que, conforme a lo dispuesto por dicho precepto, todas las demandas presentadas por los damnificados por los efectos del hundimiento del Prestige, así como los gobiernos de Francia y España se han incluyeron en el proceso penal iniciado en España.

3. LA DETERMINACIÓN DE LA COMPETENCIA JUDICIAL CONFORME A LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE LA OMI.

Resulta imprescindible determinar en un primer momento la competencia judicial, pues se trata del punto inicial para la incoación del proceso judicial. En este sentido, el propio CLC 1992 establece en su artículo IX que: “cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese

⁸⁴ HUERTA VIESCA, María Isabel, RODRÍGUEZ RUÍZ DE VILLA, Daniel. «Responsabilidad Civil por Contaminación Marina», Pp. 145 – 148

⁸⁵ Ibid, pp.150-151.

territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes”. Esto quiere decir que, para el caso de daños provocados por la contaminación de hidrocarburos, la competencia judicial se atribuye en virtud del CLC 1992 a los tribunales del Estado donde se han producido los daños. Siendo esta la opción más lógica y eficiente al ser este el lugar más cercano a los hechos.

Cabe indicar que este criterio puede dar lugar a problemas de interpretación, es por ello que el CLC 1992 atribuye la competencia judicial al tribunal donde se producen los daños (*locus damni*), excluyendo de esta forma que la competencia judicial pueda ser otorgada a los tribunales del lugar donde se generen los daños o donde se decida sobre el transporte del buque. Así pues, una vez atribuida la competencia judicial al tribunal del lugar donde se producen los daños, el CLC 1992 le atribuye al mismo la facultad de conocer sobre las reclamaciones que dimanen de la totalidad de los daños provocados. Esta competencia que permite conocer sobre la totalidad de los daños se denomina “competencia unitaria”, aunque puede ser que los daños se produzcan en varios Estados y por ende, sean varios Estados los que tengan competencia para conocer de los daños provocados en cada uno de ellos, esto se denomina “competencia fragmentada” o “fragmentación competencial”.

En este sentido y dado que el artículo IX del CLC 1992 establece que cuando los daños por contaminación se hayan producido en uno o más de un Estados que sean parte del Convenio, únicamente se podrán iniciar los procesos de reclamación en esos Estados parte. En este caso en concreto, los daños por contaminación derivada del hundimiento del Prestige afectaron a varios Estados. Es por ello que, a pesar de que se iniciaron procedimientos judiciales en otros países como es el caso de Francia, el Organismo de la UE encargado de la cooperación judicial llamado Eurojust⁸⁶ en una resolución dictada en noviembre

⁸⁶ La Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) apoya la coordinación y la cooperación judicial entre las autoridades nacionales en la lucha contra el

de 2005, dispuso que, dadas las circunstancias del suceso y la cantidad de damnificados, lo más eficiente sería llevar a cabo un único procedimiento en España. Así consta en el informe anual 2005, publicado por Eurojust, “el Colegio, con arreglo al punto *ii* de la letra *a* del artículo 7, solicitó a las autoridades judiciales francesas y españolas que aceptaran que las españolas, por situarse en condiciones más favorables, realizaran todas las actuaciones procesales pertinentes en relación con el hundimiento del Prestige”⁸⁷.

Así pues, España se aseguraba de su jurisdicción sobre el Caso Prestige al haberse producido el siniestro dentro de la ZEE en la cual el Reino de España tiene Derechos soberanos y jurisdicción. Una vez determinada la competencia judicial en España y corroborada por la decisión tomada por Eurojust, era necesario establecer la jurisdicción que debería llevar a cabo la instrucción y posterior enjuiciamiento del caso. En este caso, desde un primer momento se estableció que debía ser la penal. Concretamente, es el artículo 23.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, en adelante LOPJ, establece que: “En el orden penal corresponderá la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en que España sea parte”.

Podemos establecer dos factores importantes que repercutieron en la decisión de que el caso Prestige fuese instruido y juzgado conforme al orden jurisdiccional penal en España. En primer lugar, podemos destacar el llamado criterio de proximidad del Tribunal que va a conocer del asunto y en segundo lugar, como otro factor importante podemos destacar la capacidad de reconocimiento y ejecución de la sentencia que sea finalmente dictada.

terrorismo y la delincuencia grave organizada que afectan a más de un país de la UE. Disponible en: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/eurojust_es

⁸⁷ EUROJUST. «Informe Anual 2005». p. 32.

Estos factores resultan determinantes. En cuanto al criterio de proximidad, debemos referirnos a que el mismo encuentra su fundamento en el principio de tutela efectiva⁸⁸. De esta forma se facilita que los demandantes puedan ejercer su derecho de reclamación, siempre y cuando la elección del foro no suponga el perjuicio de los demandados, de ahí, la mención al principio de tutela efectiva, pues esta elección no puede provocar la indefensión de ninguna parte. Del mismo modo, queda suficientemente motivada la elección de los tribunales en La Coruña, pues de esta forma se facilita enormemente la recogida y práctica de pruebas, la determinación de los daños, la determinación de las partes involucradas y demás.

Así como, se debe tener en cuenta que todo ello repercute en cuanto a la celeridad y a la economía procesal del procedimiento. Así, cabe indicar que, fueron unidos en un solo proceso todas las acciones ejercitadas por las mismas partes y por la misma causa y esta decisión tiene su fundamento no solo en la celeridad y economía procesal, pero también en evitar que se produzcan resoluciones contradictorias entre sí.

En cuanto al segundo factor relevante a la hora de elegir los tribunales del lugar del daño acaecido o *forum delicti commissi*, es el reconocimiento y ejecución de sentencias. De forma que, al determinar la competencia del foro en España, se excluyen otros tribunales internacionales. Por ende, de esta forma se logra evitar el proceso de reconocimiento de sentencias extranjeras, pues cabe indicar que para que una sentencia de otro país surta efecto en España debe ser reconocida por las autoridades.

En este sentido, podemos afirmar que para este caso en concreto se aplica la normativa del CLC 1992. Sin embargo, debido a las carencias que presenta el propio Convenio y de forma supletoria, es preciso acudir a la ley española, que

⁸⁸ Art. 24.1 Constitución Española: Todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión.

como ya hemos expresado, es la aplicable en este caso en virtud del Reglamento Roma II⁸⁹.

4.- INICIO DEL PROCEDIMIENTO JUDICIAL

Una vez introducidos los hechos y establecidos los criterios que fueron tenidos en cuenta a la hora de determinar la competencia judicial y la jurisdicción, ahondaremos en el proceso judicial que fue iniciado como consecuencia de los daños provocados por el Prestige.

Como ya hemos introducido, la vía penal fue la elegida para dar inicio al proceso invocando los delitos contemplados en el Título XVI, Capítulo III del Código Penal español, en el cual se contemplan los llamados “De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente”. Las primeras denuncias fueron interpuestas en el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N° 1 de Corcubión y que posteriormente derivaron en el Auto de Diligencias previas. Seguidamente, dieron lugar a la Sentencia dictada por la Audiencia Provincial de La Coruña y finalmente, en la Sentencia dictada por el Tribunal Supremo como respuesta al Recurso de Casación interpuesto ante el mismo.

En el caso de España, existen cuatro órdenes jurisdiccionales: el civil, el penal, el contencioso-administrativo y el social o laboral. Así es que también es una cuestión importante elegir la jurisdicción que pueda ser más beneficiosa, teniendo en cuenta que la acción de reclamación de responsabilidad civil por daños es susceptible de ser reclamada tanto en el orden jurisdiccional penal, como civil y contencioso-administrativo.

⁸⁹ Artículo 4. 1 del Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»): “Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, la ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión”.

En este caso, el orden penal fue el elegido en lugar del civil, pues de esta forma se lograba que durante la tramitación del procedimiento penal no se produjera la suspensión del procedimiento civil. Subsumiendo de esta forma, en el mismo proceso penal, la acción civil, pues cabe indicar que en conforme al ordenamiento jurídico español, salvo que las víctimas afectadas por los daños opten por la vía civil, el proceso se llevará a cabo en vía penal. Por ende, a pesar de que la determinación del delito y consiguiente pena, confluyan en la determinación de la responsabilidad civil, son aspectos completamente distintos. A pesar de ello, la determinación de la responsabilidad también regirá por la vía penal salvo que los damnificados expresamente se decanten por la vía civil.

Así pues, debemos conocer las implicaciones que derivan del procedimiento penal y para ello podemos referirnos a los siguientes artículos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim)⁹⁰ que establecen:

-Artículo 111: “Las acciones que nacen de un delito o falta podrán ejercitarse junta o separadamente; pero mientras estuviese pendiente la acción penal no se ejercitará la civil con separación hasta que aquélla haya sido resuelta en sentencia firme, salvo siempre lo dispuesto en los arts. 4.º, 5.º y 6.º de este Código”.

-Artículo 112: “Ejercitada sólo la acción penal, se entenderá utilizada también la civil, a no ser que el dañado o perjudicado la renunciase o la reservase expresamente para ejercitarla después de terminado el juicio criminal, si a ello hubiere lugar. Si se ejercitase sólo la civil que nace de un delito de los que no pueden perseguirse sino en virtud de querrela particular, se considerará extinguida desde luego la acción penal”.

-Artículo 116: “La extinción de la acción penal no lleva consigo la de la civil, a no ser que la extinción proceda de haberse declarado por sentencia firme que no existió el hecho de que la civil hubiese podido nacer. En los

⁹⁰ Arts 111, 112 y 116 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim).

demás casos, la persona a quien corresponda la acción civil podrá ejercitarla, ante la jurisdicción y por la vía de lo civil que proceda, contra quien estuviere obligado a la restitución de la cosa, reparación del daño o indemnización del perjuicio sufrido”.

En este sentido, haciendo alusión al caso en concreto del hundimiento del Prestige, es preciso indicar que “la vía penal iniciada en el caso del Prestige deviene inadecuada para valorar el alcance de las responsabilidades afectadas o involucradas, y puede retrasar (como ya ha ocurrido en casos anteriores) el pago de las compensaciones establecidas en los Convenios Internacionales en vigor”⁹¹. Así podemos referirnos al caso del Aegan Sea, en el cual también se inició el proceso en vía penal y dio lugar a dilaciones en el proceso, a retrasos en el cobro de las indemnizaciones y en definitiva, quedó patente que esta vía no era la más recomendable para los perjudicados por los daños producidos. Sin embargo, esta medida ha sido muy cuestionada, como indica Juan José Álvarez Rubio: “la rigurosidad de esta medida, atendiendo al hecho de que el buque no había sido detenido nunca por motivos de seguridad en ningún puerto de la UE y de EEUU supone una criminalización del siniestro poco recomendable desde la óptica de los perjudicados”⁹².

Como ya hemos expuesto, la primera denuncia que se interpuso fue de un damnificado contra el capitán del buque, el jefe de máquinas, el primer oficial, el armador, fletador y en definitiva, contra cualquier persona que tuviera responsabilidad criminal por los hechos. Es decir, se dio inicio al proceso en vía penal puesto que la hipótesis inicial que se barajaba es que los hechos acontecidos en este caso habían sido constitutivos de conductas tipificadas en el Código Penal.

⁹¹ ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. «El siniestro del buque Prestige: realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades». *Boletín Elcano* (11). ISSN 1696-3326. 2011. Página 3.

⁹² Id.

Posteriormente, se fueron sumando querellas como las presentadas por Izquierda Unida o Nunca Mais⁹³ en las cuales se pedía la responsabilidad civil y penal del Director General de la Marina Mercante, el capitán Marítimo y el Delegado de Gobierno de La Coruña, aunque finalmente estos dos últimos no fueron imputados. También la Administración española interpuso una querella contra el capitán del buque por haber desobedecido las indicaciones de las autoridades españolas. Así como, en cuanto a la responsabilidad civil, se dirigió de nuevo contra el capitán del buque, la empleadora, el propietario de buque, el P&I London Club y finalmente y contra la armadora “Universe Maritime”.

No obstante, dado que el fin último de este trabajo de fin de máster es conocer la aplicación normativa que se realiza en el caso Prestige para determinar la responsabilidad civil, nos referiremos a continuación a la aplicación del CLC 1992 como parte de la ley interna española, por ser uno de los Convenios internacionales ratificados por España. Así como, nos referiremos a otras leyes insertas en el ordenamiento español que son de aplicación necesaria para complementar las carencias que ostenta el CLC 1992 con respecto a la regulación de la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos.

5.- LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CLC 1992 EN EL CASO PRESTIGE

Como ya hemos introducido previamente, el CLC 1992 se fundamenta en la responsabilidad objetiva y directa del propietario del buque, conforme al artículo III.1 del Convenio. En el caso del Prestige, se establece que la responsabilidad civil le corresponde a Mare Shipping Inc, una empresa de origen liberiano y a la aseguradora, P&I London Club.

⁹³ PLATAFORMA NUNCA MAIS: <https://plataformanuncamais.wordpress.com/>

En este sentido, podemos reflexionar sobre las ventajas que supone la determinación de la responsabilidad civil sobre el propietario del buque, pues resulta más sencillo para los damnificados, demandar a un solo responsable que indagar en quién más es susceptible de ser responsable por los hechos. Sin embargo, como ya hemos dispuesto en apartados anteriores, son muchos los inconvenientes que presenta centrar toda la responsabilidad en el propietario del buque. Es por ello, que la Comisión Europea ya ha planteado ampliar la responsabilidad a otras figuras intervinientes en el negocio del transporte marítimo, como sería la del fletador, armador, gerente y operador del buque, etc.

Así, en el Tribunal Supremo, entiende que: “el CLC92 presenta un esquema de canalización de la responsabilidad de carácter exclusivo y excluyente. Exclusivo porque no puede efectuarse ninguna reclamación de indemnización por daños por contaminación marítima por hidrocarburos salvo de acuerdo con lo dispuesto en el mismo (artículo 3.4) y excluyente porque sólo podrá exigirse responsabilidad por esta clase de daños al propietario del buque”⁹⁴. Resulta evidente que el CLC 1992 aplica el principio de “quien contamina paga”. Aunque, como indica el TS, este carácter “exclusivo y excluyente” se encuentra sometido a las limitaciones dispuestas en el artículo III.3 del Convenio que establece: “están exentos de responsabilidad: a) empleados o agentes del propietario y tripulantes; b) práctico; c) fletador, gestor naval, armador; d) salvador; e) quien tome medidas preventivas; y f) empleados o agentes de las personas señaladas en las letras c), d) y e); y establece como excepción a esa regla general que las personas anteriormente señaladas sí responderán si los daños han sido originados por una acción u omisión de tales personas que hayan actuado así "con intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños”⁹⁵.

Cabe hacer mención a la diferente interpretación que realiza la Audiencia Provincial de La Coruña con respecto a la que hace el TS. Por un lado, el TS

⁹⁴ STS 865/2015, 14 de Enero de 2016

⁹⁵ STS 865/2015, 14 de Enero de 2016

entendió que sí se cumplía lo dispuesto en el artículo III.4 CLC 1992 con respecto a la actuación temeraria de determinados sujetos. Por su parte, la Audiencia Provincial de La Coruña, entendió que “nadie sabe con exactitud cuál haya sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave avería del Prestige”⁹⁶ y optó por absolver al capitán del buque, jefe de máquinas y Director General de la Marina Mercante de un delito contra el medio ambiente, por entender que “no actuaron dolosamente y su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente, ni se ha demostrado en muchos aspectos y, sobre todo, en ningún caso fue grave, que es lo que exige el tipo”⁹⁷. No obstante, esta concepción fue revocada por el TS que declaró como responsables directos al capitán del barco (también penalmente), al FIDAC y al P&I London Club y subsidiariamente, a la propietaria del buque, Mare Shipping.

Por tanto, se trata de una resolución bastante innovadora que no se ciñe a lo que establece exclusivamente el CLC 1992 sino que amplía la responsabilidad a más sujetos.

6.- LA TIPOLOGÍA Y DETERMINACIÓN DE LOS DAÑOS APLICADO AL CASO DEL PRESTIGE.

Sin duda uno de los mayores problemas que surgieron del Caso Prestige fueron la determinación de los daños y la determinación de las indemnizaciones a los afectados.

En el caso de España, el mecanismo para conseguir la reparación de los daños fue el de responsabilidad civil, un mecanismo que ha resultado deficiente en muchos casos. En este caso en concreto, podemos destacar que el gobierno de España se subrogó en como parte reclamante por los daños producidos, esto

⁹⁶ Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, sección 1ª de 13 de noviembre de 2013. ARP/2013/1132.

⁹⁷ Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, sección 1ª de 13 de noviembre de 2013. ARP/2013/1132.

provocó que 13.700 afectados renunciasen a reclamar la responsabilidad civil, pues fueron indemnizados por daños y perjuicios por el Gobierno español⁹⁸. En este sentido, con respecto a la Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 13 de noviembre de 2013, Betancor Rodríguez, establece: “las pretensiones indemnizatorias del Estado español era las más relevantes. No sólo por los intereses que representaba, sino porque se había subrogado en los de otras partes, al haber abonado anticipadamente su importe”⁹⁹.

Es por ello, que en el presente apartado haremos referencia a la aplicación del CLC1992 y al Convenio del Fondo, así como, a la normativa interna al referirnos a la Sentencia dictada por el Tribunal Supremo en última instancia y al Auto ejecutivo de la Audiencia Provincial de La Coruña.

En primer lugar, es preciso determinar quién es susceptible de reclamar por los daños producidos y quién es responsable por los daños producidos. Es decir, quién es afectado y quién debe responder por ello. Conforme al FIDAC, “los reclamantes pueden ser particulares, asociaciones, compañías, organizaciones privadas u organismos públicos, incluidos Estados y autoridades locales”¹⁰⁰. Concretamente, en el caso Prestige, se produjo una vasta cantidad de reclamaciones de las cuales podemos destacar algunos de los demandantes que fueron: La Xunta de Galicia, el Estado español, Ayuntamientos, cofradías de pescadores, particulares, etc. Por su parte, solo se responsabilizó a cuatro personas que fueron declarados como demandados: el capitán de nacionalidad griega, Apostolos Ioannis Mangouras, el Director General de la Marina Mercante,

⁹⁸ CANLE IGLESIAS, Inés Celia, TEIXEIRA RODRÍGUEZ, Xulio. *Aspectos procesales de la responsabilidad civil en materia de contaminación marítima por hidrocarburos. Especial referencia al buque “Prestige”*. REF.: SEC 2003-0963.Universidad de Vigo, Vigo 2006.P. 120.

⁹⁹ BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El Caso Prestige. Colección de Derecho Económico-Ambiental*. Agencia Estatal Boletín del Estado, Madrid, 2018, Página 133.

¹⁰⁰ IOPC Funds. Responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Textos del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992; el Convenio del Fondo, 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.- Consultado el 28/05/2022

José Luis López Sors, el primer oficial, Ireneo Maloto y finalmente, el jefe de máquinas, Nikolaos Argyropoulos¹⁰¹.

Una vez identificadas las partes demandantes y demandadas, podemos referirnos a la Sentencia dictada por el Tribunal Supremo el 14 de enero de 2016 y al Auto de Ejecución dictado por la Audiencia Provincial de La Coruña el 15 de noviembre de 2017.

En este sentido, entraremos a valorar la interpretación que realiza el TS de la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos en el medio marino a la luz de lo dispuesto por el CLC 1992 que resulta de aplicación. En primer lugar, debemos referirnos a que la Sentencia del TS revoca lo dispuesto en la Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña en cuanto a que no se había producido un delito ambiental. Pues al establecer la AP que no existía un delito ambiental, cabía la limitación de responsabilidad a la que nos hemos referido a lo largo del presente trabajo de fin de máster. Así como, daba lugar a que no pudieran ser consideradas responsables otras partes como la aseguradora P&I London que efectivamente conforme a lo dispuesto por el TS, debían responder ante los daños.

Como ya hemos adelantado, la Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña fue recurrida en Casación ante el Tribunal Supremo, daba lugar a otra interpretación de lo juzgado y declarando que los daños producidos habían sido derivados de una conducta tipificada como delito, concretamente un delito ambiental, pues “al final, la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, de 14 de enero de 2016, núm. 865/2015 (ponente: Magistrada Ana Ferrer García), resolvió la cuestión: hay delito y el responsable lo es, también, de los daños por lo que deberá compensarlos. Se revoca, por lo tanto, la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 que sostenía

¹⁰¹ Alejandro Aradas Abogado, *Resumen de la Sentencia del Prestige*: Disponible en: <https://www.alejandroaradas.es/resumen-de-la-sentencia-del-prestige/> Consultado el 28/05/2022

lo contrario”¹⁰². Finalmente, el único responsable penalmente por los daños fue el capitán del buque, Apostolos Ioannis Mangoura. Así como, fue declarado responsable civil por los hechos.

Así pues, el TS entiende que la comisión de un delito, conforme al Código Penal obliga a reparar en virtud de la ley, los daños causados¹⁰³. Del mismo modo, el artículo 116.1 del Código Penal dispone que toda persona criminalmente responsable también lo es civilmente si del hecho derivasen daños y perjuicios. Por ende, “esta responsabilidad comprende la restitución, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios materiales y morales (art. 110 CP). Por lo tanto, para apreciar la responsabilidad civil por los daños ambientales, el Tribunal debe estimar, en primer lugar, la existencia de un responsable criminal de los hechos de los que se derivan los daños”¹⁰⁴. Esto resulta especialmente relevante pues, al considerar el TS que sí hubo delito ambiental, dando lugar a la posibilidad de no aplicar lo dispuesto en los Convenios internacionales.

Por tanto, en cuanto a la responsabilidad civil, el TS a diferencia de lo resuelto por la Audiencia Provincial de La Coruña, entendió que el propietario del buque actuó con una grave irresponsabilidad, por lo que no podría beneficiarse de la limitación a la que se refiere el CLC 1992 (art. III.4 CLC 1992). Pues, en virtud de lo dispuesto por el artículo V.2 del CLC 1992, el propietario del buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que los daños ocasionados por contaminación hayan derivado de una acción u omisión suyas y que actuó con intención de causar los daños o temerariamente y a sabiendas de que podrían producirse ¹⁰⁵.

¹⁰² BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El Caso Prestige. Colección de Derecho Económico-Ambiental*. Agencia Estatal Boletín del Estado, Madrid, 2018, Página 83

¹⁰³ Artículo 109 del Código Penal

¹⁰⁴ BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El Caso Prestige. Colección de Derecho Económico-Ambiental*. Agencia Estatal Boletín del Estado, Madrid, 2018, Página 88

¹⁰⁵ Consultar Artículo V.2 CLC 1992

Por todo lo expuesto, el TS condenó como sujeto penalmente responsable al capitán del buque por un delito contra el medio ambiente y subsidiariamente condenó al propietario del buque, Mare Shipping Inc como responsable civil y como responsable civil directo a la aseguradora del buque, P&I London y al FIDAC¹⁰⁶. Así pues, solo coincidía con la resolución dictada por la Audiencia Provincial en cuanto a la absolución del ingeniero jefe y el entonces Director General de la Marina Mercante.

Así pues, podemos referirnos a que, por medio de la STS de 14 de enero de 2016, se revoca lo dispuesto por la Audiencia Provincial de la Coruña en su Sentencia de 13 de noviembre de 2013 en la cual se condenaba al capitán a una pena de prisión de 9 meses por desobediencia grave a la autoridad y como ya hemos mencionado, se le absolvía del delito penal contra el medio ambiente¹⁰⁷. En su lugar, la STS de 14 de enero de 2016 determinaba que el capitán del buque era responsable por un delito imprudente contra el medio ambiente en su vertiente agravada por considerar que aplicaba también el deterioro catastrófico. Derivando todo ello en la siguiente condena: dos años de prisión, con la accesoria inhabilitación especial de derecho de sufragio pasivo durante el tiempo que dure la condena, doce meses de multa con una cota diaria de 10 euros, un año y seis meses de inhabilitación para el puesto de capitán de buque y finalmente, el pago de una doceava parte de las costas derivadas de la primera instancia¹⁰⁸.

En este caso, el TS sí le atribuye al capitán del buque la responsabilidad civil que no le atribuyó la Sentencia de la Audiencia Provincial. Así como, le absolvía del delito de desobediencia que se le atribuía en la Sentencia de la Audiencia Provincial, por entender que esta conducta se encontraba subsumida en el delito

¹⁰⁶ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120. Página 143.

¹⁰⁷ Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, sección 1ª de 13 de noviembre de 2013. ARP/2013/1132.

¹⁰⁸ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

contra el medio ambiente. Del mismo modo, se ratificaba la absolución del delito de daños a espacios naturales protegidos.

Por su parte, en lo que respecta a la condena del propietario del buque, Mare Shipping “a tenor de este precepto son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente las personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier género de industria o comercio, por los delitos que hayan cometido sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios”¹⁰⁹.

En este sentido, establecía que las dos notas que daban lugar a la responsabilidad civil subsidiaria era, por un lado, la relación de dependencia entre el autor del delito (el capitán) y el principal para quien trabaja (sea persona física o jurídica) y por otro lado, que el autor actúe dentro de las funciones del puesto que ocupe, aunque sea extralimitándose de ellas. Así se refiere a la jurisprudencia existente en la cual se han postulado unos parámetros de imputación con respecto no solo a los criterios de la culpa, sino también conforme a la denominada teoría de la creación del riesgo, “de manera que quien se beneficia de actividades que de alguna forma puedan generar un riesgo para terceros debe soportar las eventuales consecuencias negativas de orden civil respecto de esos terceros cuando resultan perjudicados (entre otras muchas [SSTS 1491/2000 de 2 de octubre](#) ; [948/2005 de 19 de julio](#) , o más recientemente [348/2014 de 1 de abril](#) y [413/2015 de 30 de junio](#))”¹¹⁰. Concretamente, se entiende que la Sentencia se refiere al riesgo que conlleva transportar un producto altamente contaminante.

Además, establece en cuanto al dolo eventual atribuible a Mare Shipping Inc que actuaba “temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían”¹¹¹.

¹⁰⁹ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

¹¹⁰ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

¹¹¹ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

Como consecuencia de ello, se enerva el derecho de limitación que establece el artículo CLC 1992. En este sentido, se pronuncia José Luis Gabaldón: “tal pronunciamiento contrasta poderosamente y es difícil de entender cuando se repara en que, tal y como reconoce el mismo Tribunal, no ha existido acusación ni imputación alguna de responsabilidad criminal del propietario del buque a lo largo de todo el proceso. Y sin embargo, despacha la responsabilidad civil de dicho propietario adjudicándole nada menos que un dolo eventual en su conducta”¹¹².

En lo que respecta a P&I London, la compañía aseguradora, conforme al CLC 1992, constituyó un fondo de garantía en el Juzgado de Instrucción número 1 de Corcubión por importe de 22.777.986 euros, siendo este importe la cantidad máxima que correspondería al propietario y su aseguradora en virtud del artículo VII del CLC 1992¹¹³. No obstante, este hecho fue objeto de recurso en el cual los recurrentes solicitaban que la aseguradora respondiese hasta el límite máximo que marcaba la póliza, 1.000 millones de dólares (un billón de dólares).

En este caso, este aseguramiento se recogía en los hechos probados de Universe Marítima que actuaba en representación de la propietaria, Mare Shipping Inc y el seguro inscrito con P&I London, en los cuales se hacía constar que la póliza suscrita daba lugar a que “el buque estará plenamente integrado en la póliza de seguros estándar de responsabilidad contra contaminación petrolífera de un Club P&I con el límite de 1 billón de dólares USA”¹¹⁴. Es decir, los recurrentes solicitaban que dicho límite fuese ampliado al de 1 billón de

¹¹² GABALDÓN, José Luis. Sentencia del tribunal supremo sobre el ‘Prestige’: en busca del resarcimiento (y 2). 12 de febrero de 2016.

¹¹³ Artículo VII CLC 1992: “el propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio”.

¹¹⁴ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

dólares que finalmente establece la STS por entender que la aseguradora había asumido el riesgo de la responsabilidad pecuniaria y haciendo referencia al artículo 117 del Código Penal, por el cual se establece que de esta conducta también deriva la responsabilidad civil. Por ende, a pesar de tratarse de un procedimiento en vía penal, el TS también debe pronunciarse sobre la materia civil, que finalmente consistió en la declaración de la aseguradora como responsable civil subsidiaria. Asimismo, cabe indicar que dicha decisión fue fundamentada en que a pesar de ser citada y emplazada, la aseguradora no se personó en ningún momento del proceso. Por ende, renunciando a su defensa y según entendió el tribunal debiendo soportar las consecuencias que derivan de su falta de diligencia procesal.

Por tanto, podemos decir que el TS atribuye una responsabilidad civil mayor que la que establece el CLC 1992, pues de esta forma se asegura una mayor compensación a los afectados por los daños producidos, aunque esta decisión ha sido cuestionada por haber eludido el contenido del CLC 1992 en cuanto al derecho del asegurador de limitar su responsabilidad¹¹⁵.

En cuanto al FIDAC, la sentencia establece que en virtud del artículo 4.1 del Convenio, el Fondo solo se encuentra obligado a indemnizar conforme a los límites establecidos en el propio Convenio. Dicho límite a la responsabilidad se dispone en el CLL/92 “para el suceso de que se trate (a cargo del propietario), de manera que sumadas unas y otras, según las cuantías vigentes a la fecha de los hechos, no podrán exceder de 135 millones de unidades de cuenta...Por lo que la condena al FIDAC en el presente caso lo será con arreglo a esos límites legalmente estipulados»¹¹⁶. Esta cuantía se traduce en un importe aproximado de 304 millones de dólares.

¹¹⁵ GABALDÓN, José Luis. Sentencia del tribunal supremo sobre el ‘Prestige’: en busca del resarcimiento (y 2). 12 de febrero de 2016.

¹¹⁶ GABALDÓN, José Luis. Sentencia del tribunal supremo sobre el ‘Prestige’: en busca del resarcimiento (y 2). 12 de febrero de 2016.

Finalmente, la Sentencia del Tribunal Supremo determina que la actuación del Estado español fue diligente declarando que: “no se aprecian razones que permitan atribuir a las acusaciones una actuación susceptible de ser considerada temeraria, y aún menos apreciar mala fe de la Administración General del Estado”¹¹⁷. Por ende, el TS entiende que el Estado español pese a las acusaciones, no obró negligentemente y por ello entendió que no era susceptible de ser responsable.

7.- LA DETERMINACIÓN Y REPARACIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS CON RESPECTO A LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO Y AL AUTO DE EJECUCIÓN DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE LA CORUÑA.

Con el fin de abordar el presente apartado es preciso referirse a la concurrencia de una variedad de daños. En primer lugar, los daños patrimoniales (dentro de los cuales subyace el daño emergente y el lucro cesante). Así como, podemos destacar en segundo lugar los daños morales o no pecuniarios.

Por su parte, con respecto a los daños medioambientales, como ya hemos expuesto, su cuantificación resulta cuanto menos difícil de determinar. Esta cuestión unida al hecho de que el CLC 1992 no lo contempla, hace aún más difícil la labor de su determinación y correspondiente indemnización. En este sentido podemos referirnos a las especies que se vieron afectadas, pues fueron miles las que murieron como consecuencia del vertido. Así como, podemos hacer alusión al perjuicio que supuso para el suelo marino, al tratarse el fueloil de un producto tan pesado que inevitablemente acababa por irse al fondo, provocando así que su retirada fuese más complicada.

Sin embargo, no debemos referirnos únicamente a los daños medioambientales, sino que podemos destacar en este apartado la repercusión económica que ha derivado de esta situación. Podemos referirnos en este sentido al perjuicio

¹¹⁷ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120.

económico que supuso la catástrofe del Prestige para el sector del turismo y la hostelería por ejemplo.

En el Auto de ejecución dictado por la Audiencia Provincial de La Coruña el 15 de noviembre de 2017, se establece que la determinación de los daños debe realizarse conforme a los criterios establecidos por la OMI. Siendo únicamente resarcibles los daños que en el seno de la OMI se admitan como resarcibles. No obstante, en este caso en concreto, teniendo en cuenta que se contemplaron los artículos 109 a 117 del Código penal y 794, 974 y 984 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim).

Como consecuencia de ello, la Audiencia Provincial de La Coruña, estableció que los responsables debían satisfacer la cantidad de 1.573 millones de Euros a favor del Estado español, 61.258.853,61 euros al Estado francés y 1.877 euros a la Xunta de Galicia¹¹⁸. Asimismo, cabe indicar que “el importe solicitado por el ministerio público ascendía a la cantidad de 4.328 millones de Euros¹¹⁹.”

La Audiencia Provincial fijó dichos importes teniendo en cuenta los daños patrimoniales, morales y medioambientales. Concretamente, en cuanto a los daños patrimoniales, la Audiencia Provincial estableció que el importe total era de 931.137.768 euros. Además, estableció que dicha cuantía debía ser incrementada en un 30% por tratarse de daños morales “obvios y muy profundos”¹²⁰ fijándose finalmente en la cuantía de 363.143.729 euros.

Una vez definida la determinación de los responsables y la determinación de los daños producidos, es preciso hacer alusión a la fijación de las indemnizaciones

¹¹⁸ Auto de la Audiencia Provincial, sección Nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. JUR 2017\281226.

¹¹⁹ GÓMEZ BALBOA, Pedro. Actam Abogados. Pedro Gómez Balboa, 16 de noviembre de 2017. La Audiencia Provincial de A Coruña fija los daños causados por el Prestige, Consultado el 31/05/2022. Disponible en: [La Audiencia Provincial de A Coruña fija los daños causados por el Prestige - Actam Abogados](#)

¹²⁰ Auto de la Audiencia Provincial, sección Nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. JUR 2017\281226.

que se realizan tanto en la STS como en el auto ejecutorio de la Audiencia Provincial de La Coruña.

En primer lugar, refiriéndonos al pronunciamiento del TS, podemos decir que en su Sentencia estableció con respecto a la responsabilidad civil derivada del hundimiento del Prestige, que el capitán del buque, Aposolos Ioannis Mangouras había actuado de manera temeraria y con conocimiento de que podían producirse los daños que finalmente se produjeron. Por ende, establece que se trata de una de las causas que establece el artículo III.4 del CLC 1992 por medio del cual se impide que el capitán pueda eximir su responsabilidad. Finalmente, es declarado responsable civil directo por los hechos acontecidos y conforme al artículo 116 del Código Penal, se dispone que la responsabilidad civil se establece conforme a los daños y perjuicios derivados de los daños. Por ende, en virtud de dicho precepto se establece que es responsable criminalmente, así como, civilmente por los daños y perjuicios provocados.

Por su parte, también le fue atribuida responsabilidad civil directa a P&I London en virtud del artículo VII.8 del CLC 1992¹²¹. El Auto ejecutorio de la Audiencia Provincial de La Coruña establecía en este sentido que, la cuantía indemnizatoria debía ajustarse por lo menos hasta el límite de su póliza, es decir, hasta el importe de mil millones de dólares. Además, dispuso que la cuantía de 22.777.986 euros que abonó como fondo de garantía en el Juzgado de Instrucción 1 de Corcubión, debería distribuirse entre los afectados. Asimismo, la Audiencia Provincial dispone que Mare Shipping Inc. Es responsable civil subsidiario por los vertidos de hidrocarburos derivados del hundimiento del Prestige.

Del mismo modo, el TS establece la responsabilidad Civil del FIDAC y dispone que el FIDAC debe indemnizar conforme a lo dispuesto por el CLC 1992. En el caso Prestige, se limitaba a un máximo de 135 millones de DEG (304 millones de dólares aproximadamente). Sin embargo, en la Sentencia dictada por el TS y

¹²¹ Artículo VII.8 CLC 1992

en el consecuente auto dictado por la Audiencia Provincial de La Coruña, dictaron la atribución de la responsabilidad civil del FIDAC conforme al Convenio del Fondo de 1992. Esto se tradujo en la elevación del límite establecido anteriormente, al de 200 millones de DEG por considerar que la cantidad de hidrocarburos que estaban sujetos a contribución ha sido superior a 600 millones de toneladas¹²².

Concretamente, establece el Auto de la Audiencia Provincial que: “se trata de una responsabilidad objetiva, legal y tasada, destinada a su distribución prorrateada entre todos los perjudicados (artículo 4.5 del Convenio) y en consecuencia ha de ser fijada con arreglo a las reglas que la regulan. Por lo que la responsabilidad del FIDAC en esta ejecutoria será con arreglo a esos límites legalmente estipulados”¹²³.

Por otra parte, el Auto establece distintas posibilidades en cuanto a la ejecución de la resolución en España, Reino Unido y en otros países extracomunitarios. Así como, establece que la cantidad depositada por la aseguradora, P&I London DE 22.77.986 euros debe ser distribuida entre los perjudicados a prorrata por las cantidades fijadas en esta resolución.

¹²² Auto de la Audiencia Provincial, sección Nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. JUR 2017\281226.

¹²³ Auto de la Audiencia Provincial, sección Nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. JUR 2017\281226.

VI.-CONCLUSIONES

El fin último del presente trabajo de fin de máster no es otro que arrojar luz sobre la regulación de la responsabilidad civil en el Caso concreto de los vertidos de hidrocarburos provocados por el hundimiento del Prestige. Así como, poder plasmar las conclusiones a las que hemos llegado tras el estudio en profundidad de este tema.

En primer lugar, podemos concluir que la regulación que realiza el CLC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 resultan deficientes en cuanto son insuficientes y deben ser suplidos con otras normas, internacionales como son los reglamentos Bruselas I y Bruselas I bis y con la normativa nacional del país que sea de aplicación para el caso en concreto.

En segundo lugar, regula un sistema de responsabilidad civil en el cual las indemnizaciones de ven limitadas a unas cuantías que resultan cuanto menos escasas para cubrir los daños provocados por catástrofes de semejante envergadura como es el hundimiento del Prestige. Como hemos podido ver a lo largo del trabajo, el Convenio establece un importe máximo (límite) de 135 millones DEG, un límite que resulta completamente insuficiente además de injusto en cierta manera pues, aunque los daños producidos se cuantifiquen en un importe mayor, según el CLC 1992, las reclamaciones por indemnizaciones no podrán exceder de dicho importe. Por ende, se trata de un sistema criticable que da lugar a que los damnificados vean su derecho de ser resarcidos frustrado.

En tercer lugar, se trata de un sistema que excluye a sujetos que cobran una gran relevancia en el transporte marítimo y que directamente no se contemplan en los Convenios de la OMI. En este sentido podemos referirnos a sujetos intervinientes que quedan excluidos como las Sociedades de Clasificación o las empresas de navegación. Este hecho es cierto que favorece a los damnificados a la hora de reducir las posibilidades con las que cuentan a la hora de reclamar,

es decir, resulta más sencillo determinar a quién reclamar. No obstante, la conclusión final en este sentido es que resulta un hecho que de nuevo prueba la insuficiencia regulatoria que existe en los Convenios de la OMI, pues logran dejar indemnes a sujetos a los que objetivamente se les debería atribuir una parte de la responsabilidad juntos con los demás responsables.

En cuarto lugar, resulta sorprendente comprobar que a pesar de que como hemos expuesto previamente, existe la figura de “daños ecológicos puros” en el Derecho, ésta no se contempla ni en el CLC 1992 ni en el Convenio del Fondo de 1992. En este sentido, podemos alegar de nuevo que la regulación de los Convenios no es óptima para el fin que ocupa, pues en este caso tampoco regula este tipo de daños a pesar de su relevancia.

En quinto lugar, debemos referirnos a la complejidad que suscitó la determinación de la competencia judicial internacional y por ende, la ley aplicable en el Caso Prestige y cuyo fundamento se encuentra en la correlación entre las normas internacionales y las supletorias aplicables para el caso y que a pesar de ello siguen sin satisfacer completamente a los afectados. En este sentido, podemos referirnos a la Sentencia del Tribunal Supremo y al Auto de ejecución dictado por la Audiencia Provincial de La Coruña, resoluciones en las cuales se puede apreciar la insuficiencia con respecto a las indemnizaciones. Concretamente, podemos plantearnos el hecho en que el Ministerio Fiscal fijó los daños en más de 4 millones de euros y de los cuales únicamente acabaría recibiendo algo más de 1.500.000 euros. Sin establecer, si esta reducción en los daños la debe soportar el Estado español o los afectados, siendo en cualquier caso ambas respuestas injustas para las partes afectadas y dejando en relieve de nuevo la deficiencia jurídica que existe al regular las indemnizaciones por daños de contaminación en el medio marino.

En sexto lugar, debemos referirnos a que también resulta deficiente la elección de la vía penal en el proceso judicial llevado a cabo en España. En este sentido

“la vía penal iniciada en el caso del Prestige deviene inadecuada para valorar el alcance de las responsabilidades afectadas o involucradas, y puede retrasar (como ya ha ocurrido en casos anteriores) el pago de las compensaciones establecidas en los Convenios Internacionales en vigor”¹²⁴. Así podemos referirnos al caso del Aegan Sea, en el cual también se inició el proceso en vía penal y dio lugar a dilaciones en el proceso, a retrasos en el cobro de las indemnizaciones, quedando patente que esta vía no era la más recomendable para los perjudicados por los daños producidos.

Finalmente, podemos concluir que la regulación que realiza la OMI no resulta del todo eficaz a la hora de prevenir y de otorgar una solución o reparación a los daños producidos por vertidos de hidrocarburos en el medio marino. Por ende, lo deseable es que de *lege ferenda*, se lleve a cabo una reforma de las normas de la OMI con respecto al tema que nos ocupa con el fin de que pueda ser de aplicación una regulación más amplia que contemple con mayor exactitud y rigurosidad la determinación de los daños y de los responsables, así como, las correspondientes indemnizaciones.

¹²⁴ ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. «El siniestro del buque Prestige: realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades». *Boletín Elcano* (11). ISSN 1696-3326. 2011. Página 3.

VII.- FUENTES

Monografías y Revistas y Documentos académicos.

- ABREU GONZÁLEZ, Gigliolla A. «Las Convenciones Internacionales y el “Derecho vivo” como medios para la unificación del derecho marítimo». *Revista Centro de Estudios Internacionales*. Año 1 - Nº 1 - Valencia, 2005. Disponible en: http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RCEI/2005/CEI_2005_1_11-60.pdf
- ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. «El siniestro del buque Prestige: realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades». *Boletín Elcano* (11). ISSN 1696-3326. 2011. Disponible en: http://biblioteca.ribei.org/id/eprint/158/1/El_siniestro_del_buque_Prestige_realidad_jur%C3%ADdica_en_presencia_y_delimitaci%C3%B3n_de_responsabilidades_-_Elcano.pdf
- ARCANO SALAZAR, Luís Manuel. «Análisis del nuevo derecho del mar que resultó de la convención de las naciones unidas sobre el derecho del mar de 1982». *Revista de Derecho Aplicado*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile, 2018. Disponible en: <http://magisterenderechollm.uc.cl/es/revista-derecho-aplicado/informativo-onlinerda-llm-uc/3294-analisis-del-nuevo-derecho-del-mar-que-resulta-de-la-convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar-de-1982>.
- BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El Caso Prestige. Colección de Derecho Económico-Ambiental*. Agencia Estatal Boletín del Estado, Madrid, 2018, Primera ed. Disponible en:

https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-DA-2018-84

- CANLE IGLESIAS, Inés Celia, TEIXEIRA RODRÍGUEZ, Xulio. *Aspectos procesales de la responsabilidad civil en materia de contaminación marítima por hidrocarburos. Especial referencia al buque "Prestige"*. REF.: SEC 2003-0963. Universidad de Vigo, Vigo 2006.
- CARLIER, Manuel. «La Normativa Marítima Internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente», *Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)*, Alicante, 5 de octubre de 2004
- CARRASCO GIMENO, José Miguel: «Problemas de salud relacionados con el vertido del prestige en la Costa Cantábrica». (Tesis Doctoral), Facultad de Medicina Departamento de Medicina Preventiva y Salud Pública- Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2013. Disponible en: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/12644>
- COVA ARRIA, Luís. *La Responsabilidad Civil Derivada de Derrames de Hidrocarburos*. Acienpol. Recuperado de: http://acienpol.msinfo.info/bases/biblo/texto/boletin/2001/BolACPS_2001_68_138_133-163.pdf
- DE AZCÁRRAGA, José Luís. *Derecho del Mar. Vol.I*, Ed. Universidad de Alcalá de Henares, Madrid, 1983. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=55843>
- DEL OLMO GARCÍA, Pedro y; PINTOS AGER, Jesús. «*Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos: ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?*». *InDret Privado, Revista para el Análisis del Derecho*. Nº2 - 2022 - ISSN 1698-739X. Barcelona, 2003. Disponible en: [Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos – InDret](#)
- DÍEZ DE VELASCO, Manuel. *Instituciones de Derecho Internacional Público*. 18ª Ed. Tecnos, Madrid, 2012.

- EUROJUST. «Informe anual 2005». Disponible en: [Eurojust Annual Report 2005 | Eurojust | European Union Agency for Criminal Justice Cooperation \(europa.eu\)](https://european-criminal-justice-cooperation.europa.eu/eurojust-annual-report-2005)
- FEAL VÁZQUEZ, Javier. «Un año después del hundimiento del Prestige». *Boletín de Información*, ISSN 0213-6864, Nº282, 2004. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4580144>
- FERNÁNDEZ-QUIROS, Tomás; «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del «Prestige»» *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*. N.O 5/2003 *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, 2003. Recuperado de: <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/1054/documento/05Quiros.pdf?id=2014>
- FOURCADE, Marion. «Cents and sensibility: Economic valuation and the nature of “Nature”». *Apuntes de Investigación del CECYP*, 2016, (27):92 - 125. ISSN 0329-2142 // ISSNe 1851-9814. Argentina, 2016. Página 74. Recuperado de: [Apuntes de Investigación del CECYP. 2016, Nº. 27 - Dialnet \(unirioja.es\)](https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=685601181)
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis «Curso de Derecho marítimo internacional», Marcial Pons, Madrid, 2012.
- GARCÍA RUBIO, María Paz, ALVAREZ GONZÁLEZ, Santiago. *La indemnización por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, *Iustel Portal Derecho*, Santiago de Compostela, 2004.
- GÁZQUEZ SERRANO, Laura. «El Daño en el Ordenamiento Jurídico Español: ¿Nuevos daños? Análisis Jurisprudencial» *Revista Ibero-Latinoam.Seguros*, vol. 26 (46): 215-235, ISSN 0123-1154. Bogotá (Colombia), 2017, Recuperado de: <https://vlex.com.co/vid/dano-ordenamiento-juridico-espanol-685601181>

- HUERTA VIESCA, María Isabel, RODRÍGUEZ RUÍZ DE VILLA, Daniel. *Responsabilidad Civil por Contaminación Marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, ISBN:84-8317-378-6, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004 Disponible en: https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=q_o8mi5RqnIC&oi=fnd&pg=PA11&dq=responsabilidad+civil+e+indemnizaci%C3%B3n+huerta+viesca&ots=f9_9snWg_N&sig=a-F7HRg5vJp9PKkWLKRCgvQjXUg#v=onepage&q=%20convenio%20de%20responsabilidad%20civil%20de%201969&f=false

- MARCIÁ GÓMEZ, Ramón. «La dualidad del daño patrimonial y del daño moral». [*Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*](#), ISSN-e 1887-7001, [Nº. 36, Dialnet, 2010](#), Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3675984>

- MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, Norman A. «El convenio de combustibles 2001 y la limitación de responsabilidad». *Anuario de Derecho Marítimo*, ISSN 0211-8432, [Nº. 28, 2011](#), págs. 83-108, Recuperado de: [\(PDF\) El convenio de combustibles 2001 y la limitación de responsabilidad | Norman A. Martinez Gutierrez - Academia.edu](#)

- MUÑOZ-DELGADO Y DÍAZ DEL RÍO, Jaime. *Manual de Derecho del Mar Vol.I*, Recuperado de: https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/catalogo_imagen/es/imagen.do?path=170310&posicion=1®istrardownload=1

- NAVALPOTRO SOTELO, José Antonio. «Desarrollo y medio ambiente en España: algunas consecuencias directas emanadas del hundimiento del Prestige». [*Anales de Geografía de la Universidad Complutense*](#), Vol 23, 2003 - 207-254. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0303110207A/31095>

- NAVEIRA ZARRA, Maita María, *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edit. Edersa, A Coruña, 2004, p. 144. Recuperado de: <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/1131>
- ODRIOZOLA MARISCAL, Carlos Enrique. «La influencia de la Unión Europea en los instrumentos de cooperación y capacitación judicial internacional iberoamericano: Retos Actuales del Derecho Internacional Privado». *Memorias del XXXVIII Seminario de Derecho Internacional Privado* (Ciudad de México, 22-23 de octubre de 2015). Instituto de la Judicatura Federal, Ciudad de México, 2015. Disponible en: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/30824.pdf>
- ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso, HEREDIA SÁNCHEZ, Lerdys y LORENTE MARTÍNEZ, Lección 19: Obligaciones no contractuales; Curso 2019-2020, Universidad Miguel Hernández.
- ROPERO PATARROYO, Joline. «Daños por contaminación de hidrocarburos persistentes en el mar y su cobertura en el derecho civil colombiano». *Perspectivas de responsabilidad por daños ambientales en Colombia*. ISBN: 978-958-738-644-8. Editorial Universidad del Rosario, Bogotá, 2015, pp. 127-142. Disponible en: <ampero-9789587386448-05.pdf> (scielo.org)
- RUDA GONZÁLEZ, Albert. El daño ecológico Puro. «La Responsabilidad civil por el deterioro del medio ambiente» (*Tesis Doctoral*). Universidad de Gerona, ISBN: 84-689-9919-9 Dipòsit legal: GI-857-2006. Gerona, 2005. Recuperado de: <https://www.tdx.cat/handle/10803/7676#page=1>
- SOBRINO HEREDIA, José Manuel. «Una Aproximación desde el derecho comunitario a la Catástrofe del Prestige». *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*, 2004, 8: 853-874. ISSN: 1138-039X
- Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria. «Vertidos de Petróleo y Salud Pública» *Gaceta Sanitaria*. Versión impresa

ISSN 0213-9111. *Gac Sanit* Vol. 17 No.2 Barcelona.2003. Consultado el 26 de octubre de 2021. Recuperado de: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0213-91112003000200001

Textos Legales

- Auto de la Audiencia Provincial, sección Nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. JUR 2017\281226
- Constitución Española. «BOE» núm. 311, de 29/12/1978. [BOE-A-1978-31229](#)
- Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.
- Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.
- Instrumento de Ratificación de España del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. Boletín Oficial del Estado, núm. 58, de 8 de marzo de 1976, páginas 4789 a 4794 (6 págs.). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1976-5133>
- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. «BOE» núm. 157, de 02/07/1985. [BOE-A-1985-12666](#)
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. *Boletín Oficial del Estado*, 180, de 25 de julio de 2014. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A2014-7877>
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado, 283, de 25 de noviembre de 1992,

- páginas 39953 a 3998. Recuperado de:
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26146>
- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos. Boletín Oficial del Estado, 241, de 8 de octubre de 1998. Recuperado de:
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1998-23284>
 - Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Boletín Oficial del Estado, 299, de 14 de diciembre de 2007, páginas 51275 a 51327. Recuperado de:
<https://www.boe.es/eli/es/l/2007/12/13/42/con>
 - Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. «GAZ» núm. 260, de 17/09/1882. [BOE-A-1882-6036](#)
 - Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. «Gaceta de Madrid» núm. 206, de 25/07/1889. Entrada en vigor: 16/08/1889. [BOE-A-1889-4763](#)
 - Reglamento (CE) No 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»). Recuperado de:
<https://www.boe.es/doue/2007/199/L00040-00049.pdf>
 - Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, sección 1ª, de 13 de noviembre de 2013, ARP\2013\1132
 - Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120. p. 15

Referencias bibliográficas y webgrafía

- Alejandro Aradas Abogado, *Resumen de la Sentencia del Prestige*: Disponible en: <https://www.alejandroaradas.es/resumen-de-la-sentencia-del-prestige/> Consultado el 28/05/2022

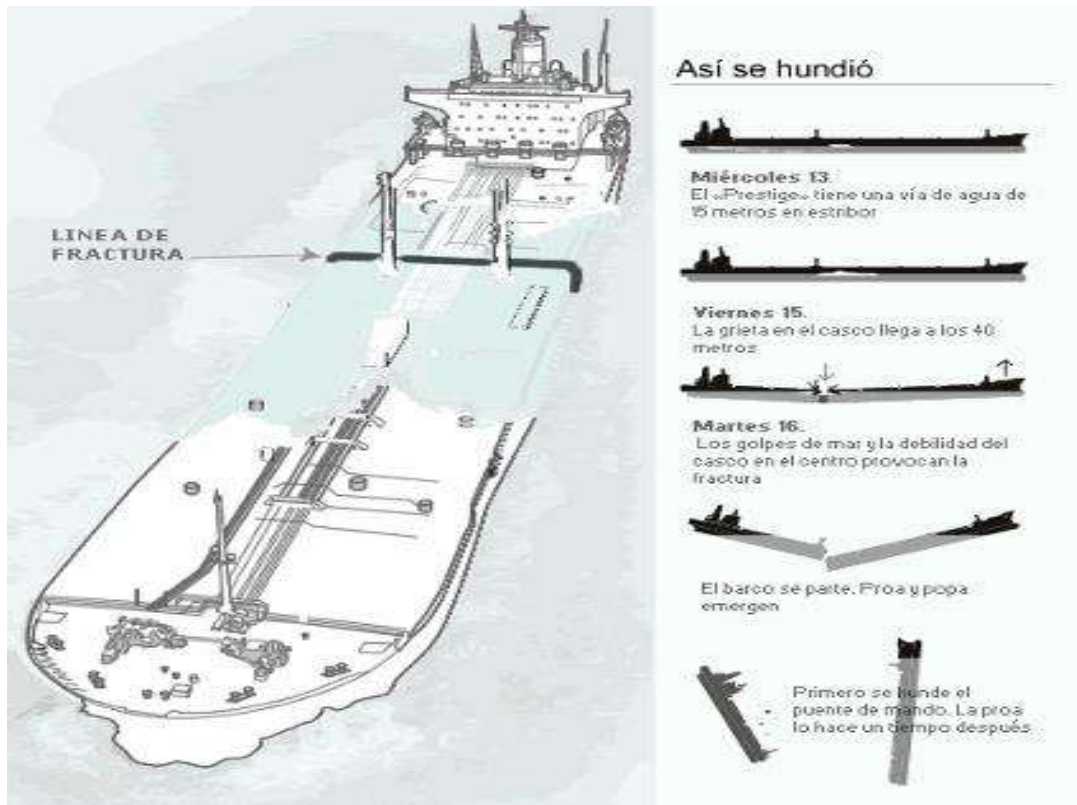
- Enciclopedia Jurídica, Daño. Disponible en: <http://www.enciclopedia-juridica.com/d/da%C3%B1o/da%C3%B1o.htm>
- GABALDÓN, José Luis. Sentencia del tribunal supremo sobre el 'prestige': en busca del resarcimiento (y 2). 12 de febrero de 2016. <https://www.naucher.com/sentencia-del-tribunal-supremo-sobre-el-prestige-en-busca-del-resarcimiento-y-2/> Consultado el 29/05/2022
- GESAMP «Grupo Mixto de Expertos OMI/FAO/ Unesco/OMM/OMS/OIEA/ Naciones Unidas/PNUMA sobre los Aspectos Científicos de la Contaminación de las Aguas del Mar (GESAMP)». *Informe del vigesimoprimer periodo de sesiones, Londres 18-22 de febrero 1991*. Recuperado de: <http://www.gesamp.org/site/assets/files/1221/report-of-the-21st-session-es.pdf>
- GÓMEZ BALBOA, Pedro. Actam Abogados. Pedro Gómez Balboa, 16 de noviembre de 2017. *La Audiencia Provincial de A Coruña fija los daños causados por el Prestige*, Disponible en: [La Audiencia Provincial de A Coruña fija los daños causados por el Prestige - Actam Abogados](#)
- IOPC Funds. Responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Textos del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992; el Convenio del Fondo, 1992 y el Protocolo relativo al Fondo Complementario.- Recuperado de: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-SPANISH.pdf>
- International Maritime Organization (IMO), Disponible en: <http://www.imo.org/home.asp>
- JUSTIPEDIA, Consultado el 20 de abril de 2022. Disponible en: <https://juspedia.es/significado-de/lex-fori/>
- MAURA, José. *Sistema internacional de responsabilidad e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*, ANAVE, Madrid, Enero 2017. Disponible en:

https://anave.es/images/documentos/anave_fidac_convenios_clc_y_del_fondo.pdf

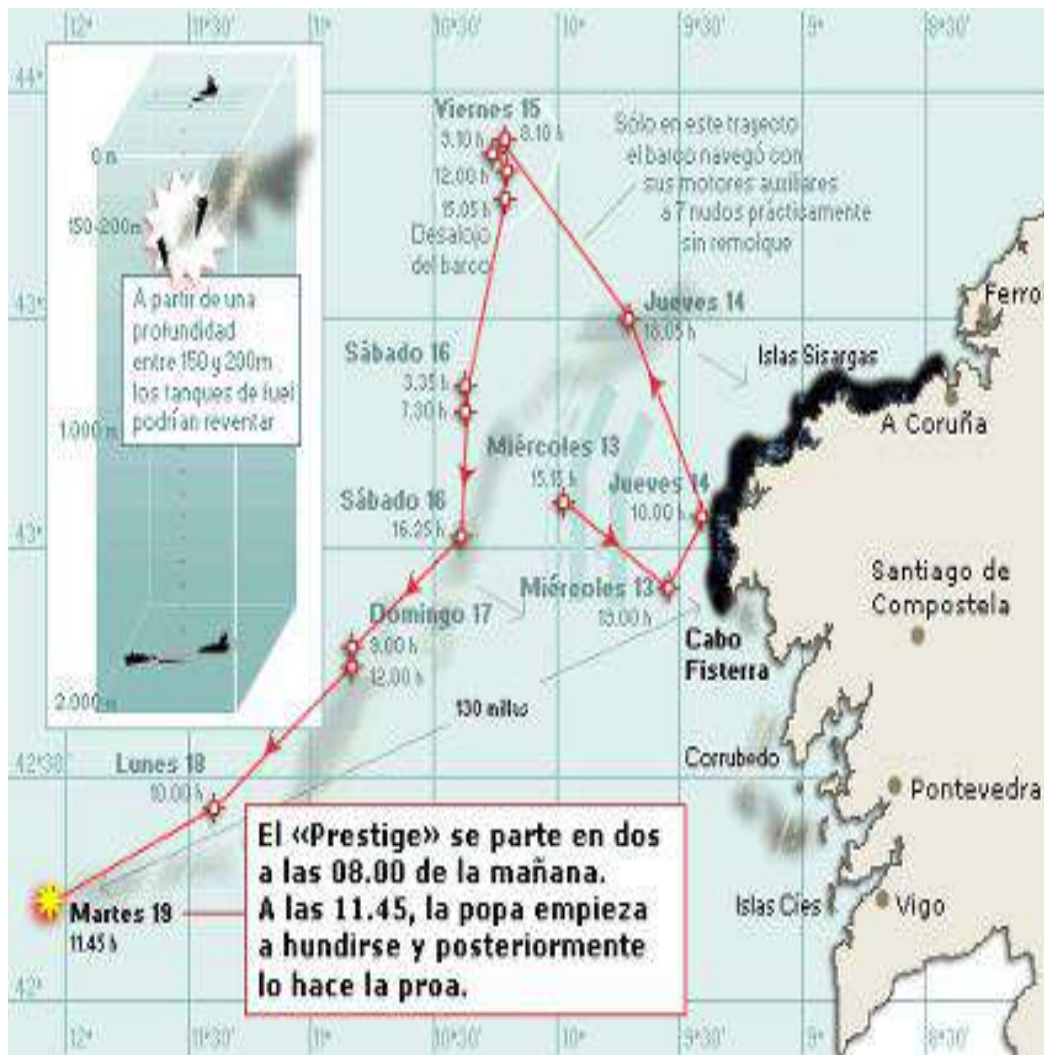
- ROMERO, Sarah (17 de marzo de 2016). ¿Cómo ocurrió el desastre de Exxon Valdez? MUY INTERESANTE. Disponible en: <https://www.muyinteresante.es/naturaleza/articulo/como-ocurrio-el-desastre-de-exxon-valdez-921458225456>
- OPOESQUEMAS, consultado el 20 de junio de 2022. Disponible en: [Diferencia entre prescripción y caducidad. Ejemplos - Esquemas oposiciones. Academia Oposición Auxiliar Administrativo del Estado. \(opoesquemas.es\)](http://opoesquemas.es)
- PASTOR, M. 2013 Náutica. El espacio marítimo. 26 de oct. 2013 [Consultado 1 de dic. 2022]. Disponible en: <https://fomalhautmp.blogspot.com/2013/10/territorialcontigua-economica-plataforma-alta-mar.html>
- Poder Judicial, 15 de noviembre de 2017. *La Audiencia de A Coruña fija una indemnización de 1.573 millones para el Estado por los daños patrimoniales, medioambientales y morales del Prestige*. Consultado 06/07/22, Disponible en: [C.G.P.J - Noticias Judiciales \(poderjudicial.es\)](http://poderjudicial.es)

ANEXO 1

Infografías representativas del hundimiento del Prestige







ANEXO 2- FOTOGRAFÍAS DEL HUNDIMIENTO DEL PRESTIGE

1.



2.



3.



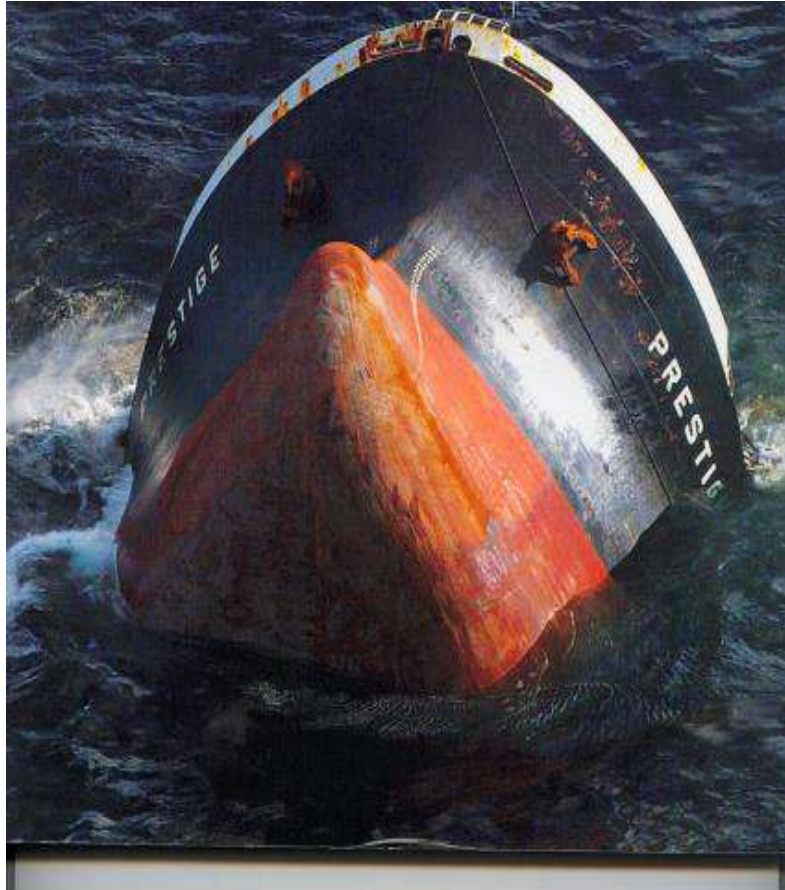
4.



5.



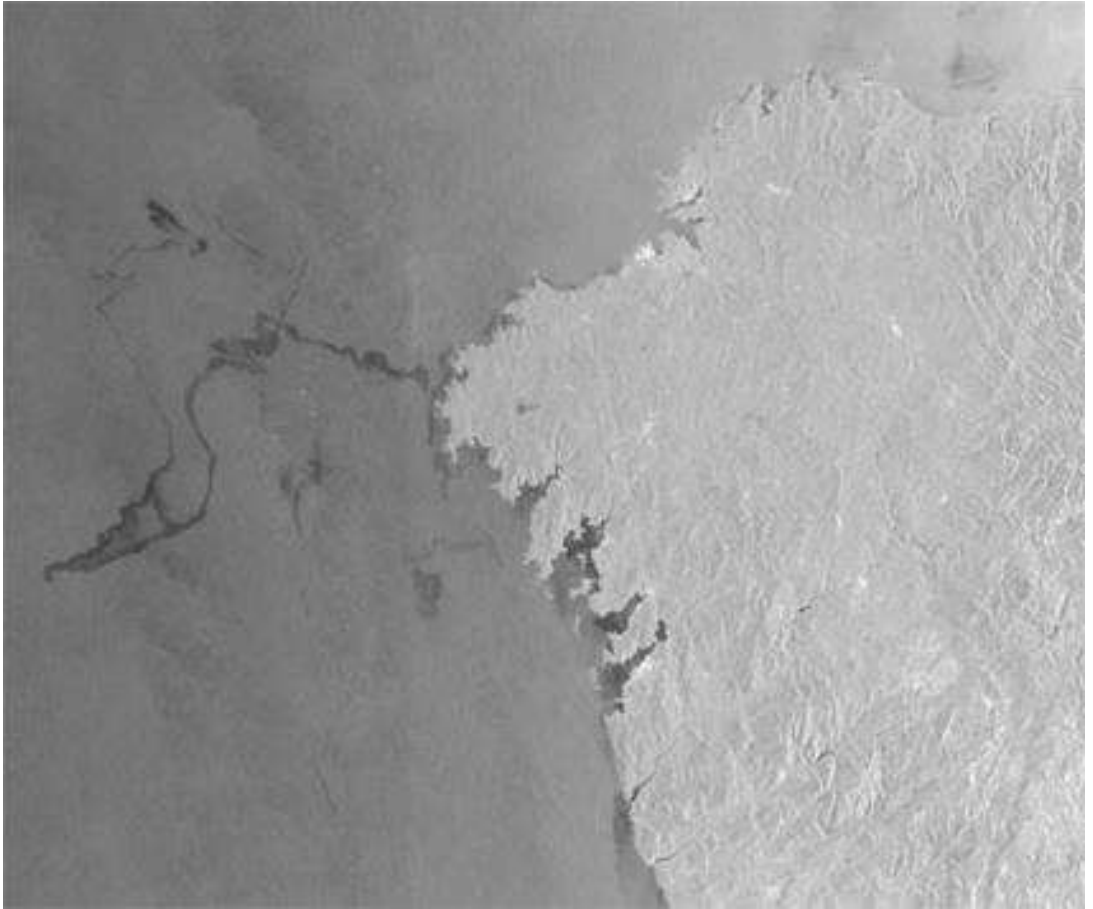
6.



7.

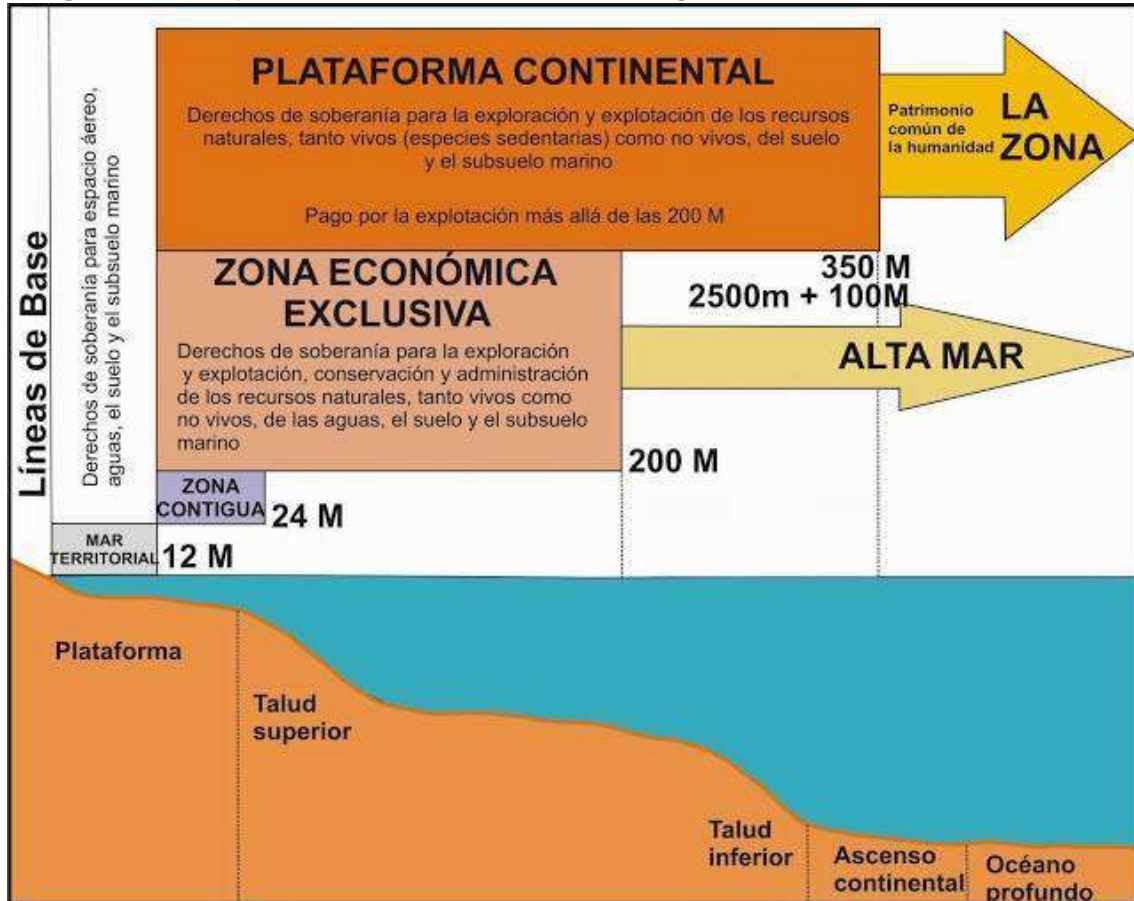


8.



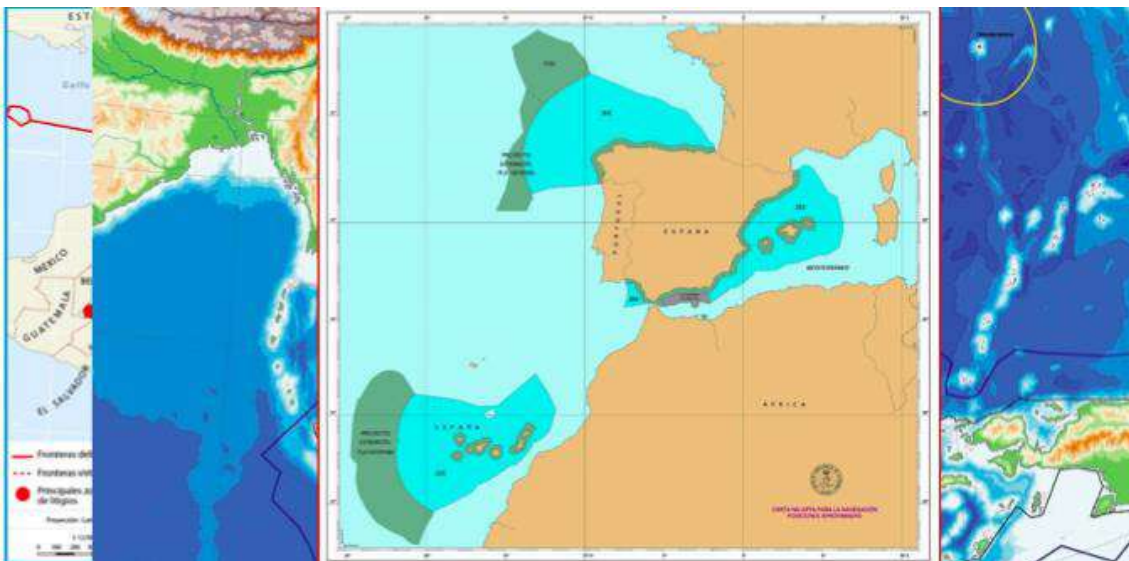
ANEXO 3.- Infografía Delimitación de los Espacios Marítimos

Infografía descriptiva de las zonas marítimas según la CONVEMAR



Fuente PASTOR, M. 2013

ANEXO 4.- Mapa de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de España



Fuente: IME-ICADE

Clase Régimen de Navegación en el Derecho internacional del Mar

Clase 22.10.2020

Marco jurídico de la navegación marítima- Profesor Julio C. Fuentes Gómez