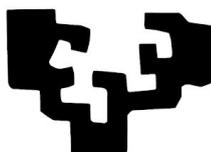


Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
FACULTAD DE DERECHO

eman ta zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea

ZUZENBIDE
FAKULTATEA
FACULTAD
DE DERECHO

**Mecanismos normativos de Derecho Internacional
Privado ante las catástrofes marítimas: prevención,
regulación y sanción**

Trabajo realizado por: Jose Antonio Pérez Pérez

**Dirigido por: Dr. Juan José Álvarez Rubio, Catedrático de Derecho Internacional Privado
UPV/EHU**

ÍNDICE

I. Introducción.....	4
II. El Derecho internacional privado en litigios surgidos tras catástrofes marítimas por contaminación mediante hidrocarburos.....	4
1. <i>La competencia judicial internacional.....</i>	<i>4</i>
A) La competencia judicial internacional a través de los distintos Convenios Internacionales.....	5
B) El ámbito comunitario de competencia judicial internacional conforme al nuevo Reglamento 1215/2012.....	7
C) La competencia judicial conforme a la Ley Orgánica del Poder Judicial.....	9
2. <i>El reconocimiento y la ejecución de Sentencias.....</i>	<i>10</i>
A) El reconocimiento y ejecución de resoluciones según los Convenios internacionales.....	10
B) El reconocimiento y ejecución según el nuevo Reglamento 1215/2012.....	12
C) El reconocimiento y ejecución en España en virtud de la LCJIMC.....	13
3. <i>La determinación del derecho aplicable.....</i>	<i>16</i>
A) La ley aplicable desde el punto de vista convencional. Una laguna normativa.....	16
B) El Reglamento 864/2007 (“Roma II”) como norma comunitaria para determinar la ley aplicable.....	19
C) Determinación de la norma de conflicto en el derecho español. El artículo 10.9 del Código Civil.....	20
III. El papel del Estado de abanderamiento, del Estado ribereño y del Estado rector del puerto en el control de contaminación de los buques.....	21
1. <i>La primacía del papel del Estado del pabellón y su ineficacia.....</i>	<i>21</i>
2. <i>El papel del Estado rector del puerto como segundo mecanismo de prevención.....</i>	<i>23</i>
3. <i>El papel del Estado ribereño y sus limitaciones.....</i>	<i>27</i>
IV. La regulación convencional, europeo-comunitaria e interna española frente a la contaminación marítima por hidrocarburos.....	34
1. <i>Los Convenios internacionales.....</i>	<i>34</i>
A) El Convenio MARPOL y su Anexo I.....	35
B) El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio de Fondo de 1992...	42
C) El Protocolo 2003 y el Fondo Complementario Internacional.....	50
D) El Convenio BUNKERS 2001.....	53
2. <i>La normativa de la UE.....</i>	<i>57</i>
A) Las catástrofes marítimas como punto de arranque.....	57
B) La regulación comunitaria actual frente a la contaminación.....	62
3. <i>La normativa interna española.....</i>	<i>64</i>
A) La normativa interna española. Una visión general.....	64
B) La Ley de Protección del Medio Marino y la Ley de Navegación Marítima.....	66
V. Conclusiones.....	72
VI. Bibliografía.....	72

ABREVIATURAS

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CE: Constitución Española de 1978.

Cc: Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

CF: Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos DE 1992.

CLC: Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.

CNUDM: Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

LCJIMC: Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil.

LEC: Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

LNМ: Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

LOPJ: Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

OMI: Organización Marítima Internacional.

RBI: Reglamento 44/2001 (Bruselas I).

RBİbis: Reglamento 1215/2012 (Bruselas I bis).

RRII: Reglamento 648/2007 (“Roma II”).

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

TUE: Tratado de la Unión Europea.

UE: Unión Europea.

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

I. Introducción.

La protección y el cuidado del medio marino es uno de los grandes problemas de la sociedad actual. El medio ambiente y, de forma particular, el medio marino, han sido frecuentemente maltratados por las actividades del ser humano y eso ha llevado no solo a las catástrofes mundialmente conocidas como la del buque *Prestige*, sino que, por suerte, ello también ha traído toda una regulación que en mayor o menor medida ha tratado de dar solución a estos problemas. A lo largo del TFG se va a desarrollar el papel de los Convenios, la Unión Europea y el Estado español, tanto en lo referente al derecho internacional privado como al papel que han tenido y tienen para prevenir y sancionar dichos actos de contaminación, mostrando tanto el papel de los Estados del pabellón, ribereños y del puerto, como los mecanismos que tienen para determinar la responsabilidad de los sujetos según esta normativa.

II. El Derecho internacional privado en litigios surgidos tras catástrofes marítimas por contaminación mediante hidrocarburos.

Antes de adentrarse en el papel que han tenido los Convenios internacionales y la Unión Europea en el control marítimo respecto a la contaminación por hidrocarburos, es necesario hacer hincapié en cómo se determina la competencia judicial, si la Sentencia judicial emanada del Tribunal correspondiente reúne o no los requisitos que permiten reconocimiento y ejecución, y en cómo se determina la norma de conflicto para saber cómo regirá la responsabilidad desde una perspectiva internacional.

1. La competencia judicial internacional.

Para analizar la competencia judicial internacional de un Estado en una materia, es necesario comprobar la sujeción de dicho Estado a las distintas normas supranacionales existentes, ya que de ello dependerá quién se encargará de juzgar la responsabilidad civil en cuestión. Por ello, se empezará hablando del papel de los distintos Convenios internacionales relativos a esta materia, para seguir hablando del Reglamento Bruselas I Bis, para aquellos Estados sujetos a este Reglamento, y finalmente se hablará de cómo determina el derecho interno español el Tribunal competente en cuestiones supranacionales en materia de contaminación por hidrocarburos.

A) La competencia judicial internacional a través de los distintos Convenios Internacionales.

A nivel convencional, la norma encargada de determinar la competencia judicial internacional es el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (en adelante CLC), el cual se desarrollará más adelante, hablando solo en este punto de cómo se determina el Tribunal competente a nivel internacional.

En efecto, el artículo IX del Convenio CLC establece un Foro de competencia exclusivo y excluyente, a favor de los Tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio o mar territorial se hayan generado tales daños por contaminación.

Tal y como señala literalmente el precepto, 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 territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los Tribunales de ese o de esos Estados contratantes.

Se establece así la competencia exclusiva del *forum delicti commissi*, en atención a intereses de índole público objeto de protección, y excluye la posibilidad de aplicar otro criterio de atribución competencial. Y si esta regla de competencia judicial internacional directa no es respetada, los Tribunales de los Estados miembros denegarán el exequátur, el reconocimiento y/o ejecución de la decisión judicial dictada por un Tribunal que ha contravenido esta regla de competencia exclusiva, lógico corolario o complemento al carácter imperativo de las normas del Convenio CLC¹.

Por su parte, Convenio de Fondo (en adelante CF) establece su ámbito de competencia en su artículo 7, donde dice que la demanda en cuestión se interpondrá ante las jurisdicciones competentes que señala el artículo IX del CLC para aquellas acciones judiciales contra propietarios responsables de daños resultantes de un siniestro o que hubiesen sido responsables de no existir las disposiciones del artículo III, párrafo 2, del CLC. Cuando ante un Tribunal competente se inicie una acción de indemnización

¹ J.J. Álvarez Rubio, "El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades", *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz = Vitoria-Gasteizko nazioarteko zuzenbide eta nazioarteko harremanen ikastaroak*, ISSN 1577-533X, N.º. 1, 2013, pp. 305-306.

por daños contra un propietario o su fiador en los términos del artículo IX del CLC, será dicho Tribunal el único competente. Eso sí, si un Estado es Parte de dicho Convenio pero no del CF, toda acción contra el Fondo puede ser intentada a elección del demandante ante un Tribunal del Estado donde se encuentra la sede principal del Fondo o ante cualquier tribunal de un Estado Parte de este Convenio que sea competente según lo dispuesto en el artículo IX del CLC.

Por otro lado, el Protocolo 2003 establece su competencia en su artículo 7. En dicho artículo 7 se integra una norma de competencia prevista con anterioridad en los citados artículos IX del CLC y art. 7 del CF de 1992, mediante la que concede competencia exclusiva para conocer de las acciones de indemnización a los Tribunales del lugar del daño extendiéndolas a aquellas que se interpongan contra el Protocolo 2003, que hacía necesaria la actuación europea. Además se añaden dos reglas complementarias que atienden a la posibilidad de que no todos los Estados miembros del CLC o del CF sean parte del Fondo de 2003. Los Estados que no sean parte no estarán vinculados a sus disposiciones y seguirán atendiendo al CLC y al CF. Este Protocolo 2003 afecta también al ámbito exclusivo de la UE ya regulado en el Reglamento 1215/2012 que se comentará a continuación. En los Estados de la UE que son parte del Protocolo 2003, éste se aplicaría junto con el Reglamento 1215/2012 y en función de la regla de especialidad del artículo 71 del Reglamento, el artículo 7 del Protocolo 2003 sería de aplicación preferente².

Por último, el Convenio BUNKERS 2001 también determina su jurisdicción en su artículo 9, pues dice que, cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona económica exclusiva (en adelante ZEE) o equivalente de uno o más Estados Partes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los Tribunales de esos Estados Partes. En relación a esto, y al igual que sucede en el CLC, también se prevé en su artículo 3 apartado 4 que, con respecto a los buques cuya propiedad corresponda a un Estado Parte y que estén dedicados a servicios

² J. J. Álvarez Rubio (dir), *Las lecciones jurídicas del caso prestige*, Pamplona, Aranzadi, 2011, p. 148.

comerciales, todo Estado podrá ser demandado ante las jurisdicciones señaladas en el artículo 9 y habrá de renunciar a todos los medios de defensa en que pudiera ampararse por su condición de Estado soberano.

B) El ámbito comunitario de competencia judicial internacional conforme al nuevo Reglamento 1215/2012.

El Reglamento 1215/2012, también conocido como Bruselas I Bis (en adelante RBIBis), entró en vigor partir el 10 de enero de 2015 sustituyendo al Reglamento 44/2001 o Bruselas I (en adelante RBI). Este Reglamento determina en el ámbito comunitario qué Tribunal será competente para conocer de cuestiones relacionadas con la responsabilidad civil derivada de la contaminación por hidrocarburos a través de lo dispuesto para la responsabilidad extracontractual.

Como ya decía García-Castrillón sobre el RBI, lo cual es aplicable también al nuevo RBIBis, cuando los Convenios internacionales no resulten aplicables, el Reglamento da entrada a varios criterios para el establecimiento de la competencia judicial civil internacional, que no son aplicables respecto de las reclamaciones planteadas por las autoridades públicas en la medida en la que no pueden calificarse como de naturaleza civil³.

Dicho esto, el RBIBis determina el Tribunal competente siguiendo el criterio de su antecesor, es decir, a través del foro especial de responsabilidad civil extracontractual. En este caso, el Tribunal competente se determinaría por el artículo 7, según el cual, una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro, en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso.

Eso sí, no hay que olvidar lo dispuesto en su artículo 25, ya que éste determina que si las partes, con independencia de su domicilio, han acordado que un órgano jurisdiccional o los órganos jurisdiccionales de un Estado miembro sean competentes para conocer de cualquier litigio que haya surgido o que pueda surgir con ocasión de una determinada relación jurídica, tal órgano jurisdiccional o tales órganos jurisdiccionales serán competentes, a menos que el acuerdo sea nulo de pleno derecho

³ C. Otero García-Castrillón, "El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente", *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional (IHLADI)*, 2013, p. 11.

en cuanto a su validez material según el Derecho de dicho Estado miembro, y siempre y cuando se haga por escrito o verbalmente con confirmación escrita, en una forma que se ajuste a los hábitos que las partes tengan establecido entre ellas. Por tanto, si las partes se someten expresa o tácitamente ante el órgano jurisdiccional de un Estado miembro, éste será competente, y en su defecto, si la competencia recae sobre un Tribunal de un Estado miembro, éste será el del lugar donde se haya producido o deba producirse el hecho dañoso; todo ello sin olvidar que el demandado debe estar domiciliado en un Estado miembro y debe ser demandado en otro Estado miembro, ya que si no, no se aplicaría el Reglamento.

Es interesante mencionar la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE) de 4 de mayo de 2010, que versó sobre la interpretación del artículo 71 del RBI como cauce normativo para la articulación de las relaciones entre dicho Reglamento y los Convenios elaborados en ámbitos materiales especiales (como es en el caso de los textos convencionales vigentes en materia de contaminación marina por hidrocarburos) y permite apreciar a su vez la interacción existente entre ambos bloques normativos, presidida por la operatividad de dicha regla de especialidad como solución básica ante el conflicto normativo.

La cuestión que interesa y que se encargó de resolver el Tribunal, fue subrayar que dicho artículo 71, cuyo contenido continúa en vigor en el RBIBis en el mismo artículo, no podía interpretarse en el sentido de que, en un ámbito comprendido en el citado RBI un Convenio especial pudiera conducir a resultados menos favorables para la realización del buen funcionamiento del mercado interior que aquéllos a los que dan lugar las disposiciones del mencionado Reglamento⁴. Tal afirmación, coherente con los objetivos del Reglamento, permite afirmar que pese a la prioridad conferida a favor de la aplicación de la norma convencional especial, tal precepto convencional sólo puede aplicarse en el seno de la Unión Europea si permite alcanzar los objetivos de libre circulación de las resoluciones en materia civil y mercantil así como el de la confianza recíproca en la justicia en el seno de la Unión en condiciones al menos tan favorables como las resultantes de la aplicación del Reglamento⁵.

⁴ Asunto C-533/08, *TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG*, Cndo 51º.

⁵ F. J. Sanz Larruga, M. García Pérez, *Nuevos Escenarios de la Seguridad Marítima en Europa. Reflexiones tras los casos del Erika y el Prestige*, Madrid, Bubok, 2014, p. 60.

C) La competencia judicial conforme a la Ley Orgánica del Poder Judicial.

El RBIBis no desplaza completamente a las normas nacionales de competencia judicial internacional, sino que remite a ellas en su artículo 6 cuando el demandado está domiciliado en un tercer Estado, con las excepciones que no vienen al caso. Por ello, cabe la posibilidad de acudir a las normas nacionales en estos casos.

Eso sí, tal y como indica Campuzano Díaz, la operatividad de las normas nacionales de competencia judicial internacional, cuando el demandado está domiciliado en un tercer Estado, se reduce en la práctica a los foros generales que pudieran tener los Estados miembros distintos del domicilio del demandado y a los foros especiales referidos a materias particulares, incluyéndose entre éstos los foros sobre materias objeto de protección cuando el supuesto no esté cubierto por el Reglamento.

Una vez delimitadas las posibilidades de aplicación de las normas nacionales de competencia judicial internacional, un segundo factor por el que cabe afirmar que la diversidad de soluciones es limitada es porque los derechos nacionales ofrecen en muchas ocasiones respuestas similares o incluso idénticas a las previstas en el Reglamento⁶.

Si bien esta afirmación se hace de forma generalizada, en lo que se refiere a la contaminación marítima por hidrocarburos la cosa es más sencilla por no haber competencias exclusivas que afecten a esta materia. Además, la respuesta que da el Reglamento no varía mucho en la regulación española.

Desde la perspectiva española, la norma que determina la competencia judicial internacional no es otra que la Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio del Poder Judicial (en adelante LOPJ). Esta norma, al igual que en la competencia relativa a otras materias, encuentra la respuesta a esta cuestión tanto en el artículo 22 quinquies como en el artículo 23.1. Teniendo en cuenta que este análisis gira en torno al ámbito civil, habría que dejar de lado el artículo 23.1, ya que se refiere al ámbito penal, y centrarse en el artículo 22 quinquies, en particular en su apartado b). Este artículo viene a decir que en defecto de sumisión expresa o tácita y aunque el demandado no tuviera su domicilio en

⁶ B. Campuzano Díaz, “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE”, *Revista Jurídica de Estudios Internacionales (REEI)*, Nº. 28, 2014, p. 29.

España, los Tribunales españoles serán competentes en materia de obligaciones extracontractuales, cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español.

En resumen, aquí se ve que lo dicho por Campuzano Díaz es correcto, pues se prevé la sumisión de las partes como primera opción al igual que lo hace el RBIBis, y en su defecto el del lugar del hecho dañoso, aunque sí que varía el hecho de que no cuente con la competencia del lugar donde *pueda producirse* el hecho dañoso, lo cual le resta cierto valor a esta norma, pues limita la competencia a la producción efectiva del daño y con ello le resta cierto valor en el nivel de prevención.

2. El reconocimiento y la ejecución de Sentencias.

Una vez se haya aclarado cuál es el Tribunal competente para resolver un litigio relativo a contaminación por hidrocarburos, es necesario que exista un medio para hacer que la resolución dictada por dicho Tribunal tenga efectos en otros Estados, y eso es lo que se va a tratar en este apartado, donde se explicará de qué forma se reconocen y cómo se ejecutan dichas resoluciones según el ámbito en el que se basen.

A) El reconocimiento y ejecución de resoluciones según los Convenios internacionales.

Al igual que sucede con la competencia judicial, los Convenios citados también contienen unas reglas relativas al reconocimiento y la ejecución de las Sentencias que se dicten en otros Estados.

En primer lugar, el CLC establece respecto al reconocimiento de Sentencias en su artículo X apartado 1 que todo fallo pronunciado por un Tribunal con jurisdicción en virtud del artículo IX que sea ejecutorio en el Estado de origen en el cual ya no pueda ser objeto de recurso ordinario será reconocido en cualquier otro Estado contratante. Por tanto, este artículo ya reconoce una primera excepción, y es que, si cabe ejercitar recurso ordinario en el Estado en que se dicte la Sentencia, no cabrá reconocer dicho fallo en cualquier otro Estado.

Por otro lado, este artículo también establece otro par de excepciones:

a) Que el juicio se haya obtenido fraudulentamente.

b) Que el demandado no fuera notificado en un plazo razonable dándosele oportunidad bastante para presentar su defensa.

En lo que respecta a la ejecución, el apartado 2 del mismo artículo establece que aquellos fallos que hayan sido reconocidos también serán ejecutorios en todos los Estados contratantes tan pronto como se hayan cumplido las formalidades requeridas en esos Estados. Esto implica que si se quiere negar la ejecución de dicha Sentencia, será necesario argumentar que se ha dado un defecto formal según las normas de dichos Estados. A pesar de todo, también se aclara que dichas formalidades no permitirán ninguna revisión del fondo de la controversia.

En segundo lugar, el CF también hace mención al reconocimiento y la ejecución de Sentencias en su artículo 8, donde se muestra nuevamente su nexo con el CLC. En este artículo se dice que, a reserva del reparto previsto en el artículo 4, párrafo 5, todo fallo pronunciado contra el Fondo por un tribunal competente en virtud del artículo 7, párrafos 1 y 3, cuando sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen y no esté allí sometido a ningún procedimiento de revisión ordinaria, tendrá carácter ejecutorio en cada Estado Contratante en las mismas condiciones que se prescriben en el artículo X del Convenio de Responsabilidad.

En tercer lugar, el Protocolo 2003 relativo al Fondo Complementario Internacional también prevé en su artículo 8 lo dicho en el CF, con la diferencia de que añade que un Estado Contratante podría aplicar otras reglas, siempre que su efecto sea asegurar que los fallos se reconocen y ejecutan al menos en la misma medida en que se haría de conformidad con lo dispuesto anteriormente -lo relativo al CF-.

En cuarto y último lugar, el Convenio BUNKERS no hace sino transcribir lo dicho en el CLC; es decir, su artículo 10 dice que todo fallo dictado por un Tribunal con jurisdicción conforme a lo dispuesto en el ya mencionado artículo 9 que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen, donde ya no esté sujeto a procedimientos ordinarios de revisión, será reconocido en cualquier otro Estado Parte, con las salvedades de que se haya obtenido fraudulentamente; o no se haya informado al demandado con antelación suficiente, privándolo de la oportunidad de presentar su defensa. Igualmente dice que los fallos reconocidos en virtud del párrafo 1 serán de cumplimiento obligatorio en todos los Estados Partes tan pronto como se hayan satisfecho las formalidades exigidas en esos Estados, sin que esas formalidades permitan revisar el fondo de la demanda.

En resumen, se puede ver cómo a pesar de la pluralidad de normas convencionales existentes relativas a esta materia, hay una clara armonización entre todas ellas con una clara tendencia a asegurar que toda responsabilidad atribuida en virtud de estos Convenios se resuelva por un mismo Tribunal, yendo de la mano con todo aquello que se dirá en puntos posteriores.

B) El reconocimiento y ejecución según el nuevo Reglamento 1215/2012.

De igual forma que sucede con la competencia judicial internacional, la norma que se encarga en el ámbito comunitario de determinar cómo se reconocen y ejecutan las resoluciones judiciales es el RBIBis, aunque de una forma más extensa de la regulada en los Convenios, y si bien su contenido no se aplica exclusivamente a la materia de contaminación por hidrocarburos, no deja de ser conveniente ver cómo se trata.

La regulación sobre el reconocimiento se encuentra en principio entre los artículos 36 y 38 y respecto a sus causas de denegación, estas se encuentran reguladas en el artículo 45. Según esta regulación, las resoluciones dictadas en un Estado miembro serán reconocidas en los demás Estados miembros sin necesidad de procedimiento alguno. Cualquier parte interesada podrá solicitar que se dicte una resolución en la que se declare que no concurren los motivos de denegación del reconocimiento que se recogen en el artículo 45, y dicha declaración llevaría a la suspensión del procedimiento, en todo o en parte, según el artículo 38 a). De igual forma, se podría suspender el procedimiento si se solicita una resolución en la que se declare que no existen motivos para denegar el reconocimiento, según el artículo 38 b). Si la denegación del reconocimiento se invoca como cuestión incidental de la que depende la conclusión de un procedimiento ante un órgano jurisdiccional de un Estado miembro, dicho órgano jurisdiccional será competente para conocer de tal cuestión.

La regulación sobre la ejecución se encuentra por su parte entre los artículos 39 y 44 y respecto a las causas de denegación se remite a las dichas en el artículo 45. Según esta regulación, las resoluciones dictadas en un Estado miembro que tengan fuerza ejecutiva en él gozarán también de esta en los demás Estados miembros sin necesidad de una declaración de fuerza ejecutiva y dichas resoluciones conllevarán la facultad de aplicar las medidas cautelares correspondientes. Si se solicita la denegación

de la ejecución, el órgano jurisdiccional del Estado miembro requerido podrá, a petición de la persona contra la que se haya instado la ejecución, decidir limitar el procedimiento de ejecución a medidas cautelares; condicionar la ejecución a la constitución de las garantías que determine el propio órgano, o suspender, en todo o en parte, el procedimiento de ejecución. Por tanto, aquí se ve mayor margen de maniobra que en el reconocimiento de resoluciones en caso de solicitar la denegación de reconocimiento.

Dichas causas de denegación tanto de reconocimiento como de ejecución⁷ son en principio cuatro, ya que las otras tres se refieren a supuestos en los que los demandados sean trabajadores, consumidores y asegurados frente a sus res, no entrando dentro del ámbito de la contaminación por hidrocarburos. Por tanto, las causas a las que habría que atender serían las siguientes: si el reconocimiento es manifiestamente contrario al orden público del Estado miembro requerido; cuando la resolución se haya dictado en rebeldía, si no se entregó al demandado cédula de emplazamiento o documento equivalente de forma tal y con tiempo suficiente para que pudiera defenderse, a menos que no haya recurrido contra dicha resolución cuando pudo hacerlo; si la resolución es inconciliable con una resolución dictada entre las mismas partes en el Estado miembro requerido, y si la resolución es inconciliable con una resolución dictada con anterioridad en otro Estado miembro o un Estado tercero entre las mismas partes en un litigio que tenga el mismo objeto y la misma causa, cuando esta última resolución reúna las condiciones necesarias para su reconocimiento en el Estado miembro requerido.

Como último aspecto a comentar, hay que decir que ninguna resolución de un Estado miembro podrá ser objeto de revisión en cuanto al fondo del asunto, según su artículo 52.

C) El reconocimiento y ejecución en España en virtud de la LCJIMC.

En el ámbito español, por su parte, la regulación respecto al reconocimiento y ejecución se encontraría en la Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil (en adelante LCJIMC) y en particular en su Título V. Al igual que el RBIBis, no está centrado en el ámbito de la contaminación por

⁷ Crf. art. 45 y art. 46 del RBIBis.

hidrocarburos, pero es conveniente reseñar algunos aspectos de esta norma por su importancia en esta materia.

La LCJIMC viene así, por un lado, a regular de manera organizada las disposiciones en materia de cooperación jurídica internacional, que se encontraban en esencia recogidas en los artículos 177 de la Ley de Enjuiciamiento Civil (en adelante LEC), 276 a 278 de la LOPJ y en el Reglamento 1/2005 del Consejo General del Poder Judicial, de 15 de septiembre de 2005, de los aspectos accesorios de las actuaciones judiciales. Y, por otro lado, introduce una regulación moderna del exequátur, que se había quedado anclada en los artículos 951 a 958 de la vieja LEC de 1881, y cuyas disposiciones se encontraban ya ampliamente superadas tanto por la doctrina de nuestros Tribunales como por la interpretación de nuestra doctrina internacionalista y procesalista más autorizada⁸.

Dicha norma es de carácter supletorio, pues su artículo 2 ya dice que priman sobre ella las normas de la UE y las normas internacionales. Esto implica que con los Estados miembros de la UE se seguiría aplicando el RBIBis y en su caso los Convenios citados.

La LCJIMC establece que el procedimiento para reconocer una resolución y/o para autorizar su ejecución se denomina *procedimiento de exequátur*, el cual además sirve para declarar que no cabe ni reconocimiento ni ejecución de dichas resoluciones por los motivos de denegación que se comentarán más adelante. El procedimiento en cuestión se inicia con una demanda que debe cumplir con los requisitos del artículo 399 de la LEC y deberá ir acompañada, de:

a) El original o copia auténtica de la resolución extranjera, debidamente legalizados o apostillados.

b) El documento que acredite, si la resolución se dictó en rebeldía, la entrega o notificación de la cédula de emplazamiento o el documento equivalente.

c) Cualquier otro documento acreditativo de la firmeza y fuerza ejecutiva en su caso de la resolución extranjera en el Estado de origen, pudiendo constar este extremo en la propia resolución o desprenderse así de la ley aplicada por el tribunal de origen.

d) Las traducciones pertinentes con arreglo al artículo 144 de la LEC.

⁸ A. López de Argumedo, P. Martínez Llorente, "La nueva Ley de Cooperación Jurídica Internacional", *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 43, 2016, p. 143.

Tras esto, se daría traslado a la parte demandada para que se opusiera en el plazo de treinta días, pudiendo oponerse basándose en la falta de autenticidad, en la falta de firmeza o en una de las causas de inadmisión de su artículo 46⁹. En este punto es donde se ve que esta norma se diferencia de las anteriores en ciertos aspectos. Para empezar, en su artículo 41 recalca también la necesidad de firmeza de las resoluciones tanto para su reconocimiento como para su ejecución, algo que no se prevé en el RBIBis y que puede dar lugar. Por otro lado, los motivos de denegación de reconocimiento de resoluciones, que se regulan en su artículo 46, se diferencian en algunos aspectos del RBIBis. Estos son:

a) Cuando fueran contrarias al orden público. Si bien el concepto de orden público es un concepto jurídico indeterminado, sí que se ha reconocido por el Tribunal Constitucional que el respeto a los derechos fundamentales y libertades públicas garantizados por la Constitución (en adelante CE) es un componente esencial del orden público¹⁰, por lo que se podría entender que esta causa está ligada al ataque a los derechos fundamentales del Estado en cuestión.

b) Cuando la resolución se hubiera dictado con manifiesta infracción de los derechos de defensa de cualquiera de las partes. Si la resolución se hubiera dictado en rebeldía, se entiende que concurre una manifiesta infracción de los derechos de defensa si no se entregó al demandado cédula de emplazamiento o documento equivalente de forma regular y con tiempo suficiente para que pudiera defenderse.

c) Cuando la resolución extranjera se hubiere pronunciado sobre una materia respecto a la cual fueren exclusivamente competentes los órganos jurisdiccionales españoles o, respecto a las demás materias, si la competencia del juez de origen no obedeciere a una conexión razonable. Se presumirá la existencia de una conexión razonable con el litigio cuando el órgano jurisdiccional extranjero hubiere basado su competencia judicial internacional en criterios similares a los previstos en la legislación española.

d) Cuando la resolución fuera inconciliable con una resolución dictada en España.

⁹ Crf. art. 54 de la LCJIMC.

¹⁰ STC (Sala Segunda) n° 19/1985, de 13 de febrero, F. J. 1°.

e) Cuando la resolución fuera inconciliable con una resolución dictada con anterioridad en otro Estado, cuando esta última resolución reuniera las condiciones necesarias para su reconocimiento en España.

f) Cuando existiera un litigio pendiente en España entre las mismas partes y con el mismo objeto, iniciado con anterioridad al proceso en el extranjero.

En resumen, cabe decir que esta norma, a pesar de ser subsidiaria, ha supuesto una importante incorporación a la normativa española para tratar la relación del Estado español con otros Estados en esta materia mejor de lo que ya se había hecho anteriormente.

3. La determinación del derecho aplicable.

Una vez aclarado cómo se determina el Tribunal competente y habiéndose aclarado también que formas existen para reconocer y ejecutar la Resolución que se dicte en virtud de dicho suceso, queda por aclarar un elemento de vital importancia, y este es el medio por el que se determina la ley aplicable en dicho caso, independientemente del Tribunal al que corresponda. Para ello, y como se viene haciendo en los apartados anteriores, se analizará qué medios existen para determinar la norma a aplicar según la normativa internacional, comunitaria e interna española.

A) La ley aplicable desde el punto de vista convencional. Una laguna normativa.

Es cierto que no existe, al contrario de lo que ocurre respecto a la competencia judicial internacional, un Convenio internacional u otro instrumento de derecho aplicable específico en vigor que unifique las normas de conflicto en materia de responsabilidad civil por daños causados al medio ambiente, a diferencia de lo ocurrido en los sectores de responsabilidad por productos y de la responsabilidad derivada de los accidentes por carretera, sobre los que se adoptó en los setenta dos Convenios específicos de derecho aplicable específicos en el seno de la Conferencia de La Haya de Derecho internacional privado. Tampoco existe ningún Convenio u otro instrumento que, al igual que hizo el Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales en dicho sector, unifique las normas de conflicto en materia de obligaciones extracontractuales, que son, como se ha dicho anteriormente, el

punto de partida en el derecho internacional privado para resolver cuestiones relativas a la contaminación marina por hidrocarburos¹¹.

Ante la ausencia de una reglamentación conflictual específica se ha llegado incluso a debatir en torno a la posibilidad de aplicar el Convenio de La Haya de 1973 sobre ley aplicable a la responsabilidad por productos a los supuestos de responsabilidad extracontractual por los daños por contaminación causados por residuos, algo que ha dado pie a dos posturas respecto a su aplicación.

Por un lado, algunos autores, partiendo de una concepción amplia del ámbito material de aplicación del Convenio de La Haya de 1973 han considerado que el régimen conflictual de dicho Convenio podría hacerse extensivo a los supuestos de accidentes industriales mayores tales como las catástrofes de *Chernobyl*, *Bhopal*, *Seveso* etc., entre los cuales se encuentran comprendidos los daños por contaminación derivados de los accidentes que tuvieren su origen en el tratamiento de mercancías o residuos peligrosos para la salud humana y para el medio ambiente.

El Convenio en cuestión ofrece una amplia definición de lo que se entiende por *producto* al establecer que comprende los productos naturales y los productos industriales, bien sea en bruto o manufacturados, muebles o inmuebles. Para ser aplicado no exige que deba tratarse de productos defectuosos ni de productos que hayan sido puestos en circulación en el mercado, es decir, de productos que hayan sido comercializados. Razón por la que se ha considerado que el Convenio también comprende dentro de su ámbito de aplicación a los residuos destinados o no al reciclaje. El Convenio también parte de una noción amplia de daños, al considerar como tales los daños causados a las personas, a los bienes y a su origen en un vicio o defecto del producto, en la descripción inexacta del producto o, en una omisión en la indicación de cualquiera de sus cualidades, características a modo de empleo.

Ahora bien, por otro lado, el sector contrario a la aplicación de este Convenio a los accidentes industriales mayores o catastróficos y a los daños causados al medio ambiente se ha apoyado en la incompatibilidad existente entre los daños causados al medio ambiente y el régimen de dicho Convenio centrado en los daños derivados de productos. Esta incompatibilidad se explicaría por el hecho de que los daños causados

¹¹ M. Vinaixa Miguel, *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2006, p. 129.

al medio ambiente, a diferencia de los daños derivados de productos, no pueden identificarse con los daños ocasionados en el ámbito del consumo, al ser daños que pueden tener su origen en los propios productos manufacturados, en la mala explotación o mantenimiento de la infraestructura, en un fallo en la organización de la empresa, en un error humano en el desarrollo de la actividad industrial generadora de daños, etc. pero, sobre todo, porque los daños causados al medio ambiente son daños ajenos a las condiciones de la comercialización y previsibilidad, ambas esenciales para conseguir que en el sector de la responsabilidad por productos exista el equilibrio buscado por el Convenio entre los intereses de las partes.

Además, se argumenta que los daños causados al medio ambiente, a diferencia de los daños derivados de los productos defectuosos, son daños que no sólo afectan a la salud de las personas y/o a su patrimonio, sino que también pueden tener importantes repercusiones económicas, como pueden ser los gastos de limpieza, las pérdidas de ganancias en el negocio o las pérdidas de productos agrícolas. Por último, y al igual que los daños derivados de los productos, los daños causados al medio ambiente son daños que en cuanto su magnitud pueden llegar a afectar a un elevado número de personas situadas en el territorio de un mismo Estado o Estados distintos (lo que se denomina *daños en masa*), aunque la diferencia entre ambos es que la magnitud o envergadura de los primeros puede superar a la de los segundos.

Otro argumento para descartar la extensión de este Convenio es que las normas de conflicto de éste están creadas para ser aplicadas a supuestos frecuentes, no a supuestos excepcionales como son los daños ambientales. Eso sí, según Mónica Vinaixa, este argumento cae en tanto en cuanto los daños causados al medio ambiente no siempre son daños producidos de forma aislada y excepcional, sino que, al contrario, estos suelen producirse periódicamente como consecuencia del desarrollo de actividades industriales por parte del ser humano, argumentando además que en la práctica, son precisamente estos daños los que plantean mayores problemas tanto desde la perspectiva del derecho material como del derecho internacional privado puesto que la frecuencia con la que se producen hace que el número de demandas en reclamación de su reparación sea mayor que el de las demandas dirigidas a obtener la reparación de los daños ambientales catastróficos¹².

¹² M. Vinaixa Miquel, *op. cit.*, p. 134.

Por contra, otro argumento que añade Mónica Vinaixa a los ya expuestos contra la extensión de este Convenio sería la existencia de distintas iniciativas dirigidas a acuñar normas de conflicto específicas para determinar el derecho aplicable a la responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente, como la iniciativa emprendida por la Conferencia de La Haya de derecho internacional privado dirigida a adoptar un Convenio específico sobre el derecho aplicable, la competencia judicial internacional y la cooperación de autoridades judiciales y administrativas en materia de responsabilidad civil por daños al medio ambiente.

Ahora bien, esta tesis no deja de ser una iniciativa que no hace sino plasmar la necesidad que sigue existiendo a día de hoy de que haya una norma convencional que regule esta materia en un ámbito tan necesitado de protección como es el mar.

B) El Reglamento 864/2007 (“Roma II”) como norma comunitaria para determinar la ley aplicable.

Por parte de la UE, precisamente para suplir la carencia convencional en este ámbito, unificando las normas de conflicto de los Estados miembros en materia de obligaciones extracontractuales, iniciativa que fracasó al no adaptarse al Anteproyecto de Convenio CEE sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales y no contractuales de 1972, el 21 de febrero de 2006 se adoptó la Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (“Roma II”). Esto llevaría a que se aprobase más adelante el Reglamento (CE) 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”).

Esta norma establece su finalidad respecto a los daños medioambientales en su apartado 25, al decir que, en cuanto a los daños medioambientales, el artículo 174 del Tratado, que contempla un elevado nivel de protección, basado en los principios de cautela y acción preventiva, en el principio de corrección en la fuente misma y en el principio de quien contamina paga, justifica plenamente el recurso al principio de favorecer a la víctima. La cuestión de cuándo la persona que reclama el resarcimiento de los daños podrá elegir el Derecho aplicable debe determinarse de conformidad con la legislación del Estado miembro en que se somete el asunto al órgano jurisdiccional.

Con la aprobación del Reglamento Roma II en su actual redacción, las normas de conflicto comunitarias serían directamente aplicadas por los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros con independencia de que la ley asignada aplicable por las mismas fuera la ley de un Estado no miembro de la UE, pues su artículo 3 dice que la ley asignada por el Reglamento se aplicará aunque no sea la de un Estado miembro. En opinión de Mónica Vinaixa, el carácter universal o *erga omnes* del Reglamento supone el desplazamiento en los Estados miembros vinculados por dicho instrumento de las normas de conflicto de derecho internacional privado autónomo genéricas en materia de obligaciones extracontractuales -como el artículo 10.9 del Código Civil español (en adelante Cc)- y de las normas de conflicto específicas referidas a los ilícitos ambientales, como la Ley belga de Derecho internacional privado de 2004¹³.

Entrando en cuál sería la ley aplicable en virtud de este Reglamento, la respuesta se encontraría específicamente en su artículo 7. Este artículo determina que la ley aplicable a la obligación extracontractual que se derive de un daño medioambiental o de un daño sufrido por personas o bienes como consecuencia de dicho daño, será la ley determinada en virtud del artículo 4, apartado 1, a menos que la persona que reclama el resarcimiento de los daños elija basar sus pretensiones en la ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño.

En resumen, esto implica que primará en principio la voluntad de la parte dañada por el hecho en cuestión si elige el país del hecho generador del daño y en su defecto se iría a lo dispuesto en el artículo 4.1, donde se dice que la ley aplicable 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.

C) Determinación de la norma de conflicto en el derecho español. El artículo 10.9 del Código Civil.

A nivel interno, en la actualidad, los únicos ordenamientos jurídicos europeos que poseen una norma de conflicto específica para los ilícitos ambientales son el suizo (art. 138 de la LFS DIP) y el belga (art. 99.2.3º de la Ley belga de 6 de julio de 2004 por

¹³ M. Vinaixa Miquel, *op. cit.*, p. 131.

la que se adopta el Código de Derecho internacional privado) ya citado¹⁴, mientras que en el resto de ordenamientos jurídicos, incluido el español, deben recurrir a las normas de conflicto genéricas en materia de obligaciones extracontractuales.

Desde la vertiente jurisdiccional española, como se ha indicado anteriormente, el artículo 10.9 del Cc es la norma de conflicto a través de la cual debería determinarse la ley aplicable al supuesto por parte de un órgano jurisdiccional español, designando como aplicable la tradicional *lex loci delicti commissi*; es decir, esta norma determina que las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven.

Caso de considerarse aplicable el Derecho material español, la remisión al sistema jurídico español ha de entenderse realizada a favor de la normativa especial y jerárquicamente superior (conforme al art. 96 de la CE y al art. 1.5 del Cc, que se comentarán más adelante) contenida en el ya citado CLC de 1992, norma convencional que desplaza en su aplicación al precepto general contenido en el artículo 1.902 del Cc español¹⁵.

III. El papel del Estado de abanderamiento, del Estado ribereño y del Estado rector del puerto en el control de contaminación de los buques.

El Estado del pabellón, el ribereño y el del puerto son los principales encargados de velar por el control de contaminación de los buques, pero se ha visto a lo largo de la existencia de regulación en esta materia que no siempre se ha hecho en igual medida ni con la misma responsabilidad, lo cual ha generado no pocas lagunas y, en consecuencia, problemas. Por ello, a continuación se expondrá qué papel ha tenido cada uno de ellos desde un inicio hasta la actualidad y como ha actuado la UE en consecuencia.

1. La primacía del papel del Estado del pabellón y su ineficacia.

El papel del Estado de abanderamiento o pabellón en el ámbito de contaminación por hidrocarburos tiene su base en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, también llamado Convención de Montego Bay (en adelante CNUDM), que fue constituida como una “Constitución de los océanos”. Esta

¹⁴ M. Vinaixa Miquel, *op. cit.*, p. 138.

¹⁵ J. J. Álvarez Rubio (dir), *op. cit.*, pp. 302-303.

Convención confiere preferentemente al Estado del pabellón la responsabilidad de garantizar que los buques que enarboles su bandera acaten las reglamentaciones existentes, ejerciendo de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los mismos. Con este propósito, según el artículo 211.2 del CNUDM, los Estados dictarán leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarboles su pabellón o estén matriculados en su territorio, lo que daría pie a adoptar una normativa más rigurosa si lo estiman oportuno. Esta posición se refuerza al atribuírsele una competencia de control y ejecución preferente de las normas internacionales y nacionales dictadas en la materia en su artículo 217.1¹⁶.

Esto manifiesta una contradicción con la realidad actual, pues ha quedado plasmado que a pesar del papel dominante del Estado del pabellón en la CNUDM, los Estados se saltan este cumplimiento. El artículo 91 del CNUDM dice que los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar y el artículo 94 del CNUDM es el que determina un conjunto de deberes para el Estado del Pabellón, entre los que destaca el punto c), que dice que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Aunque parezca lo contrario, esto es contraproducente, pues si ligamos esto con lo que dice el citado artículo 217.1, se ve que esto da pie a infinidad de regímenes de registro con una inagotable multiplicidad de condiciones nacionales para otorgar el pabellón. Esto lleva a variar desde una exigencia rigurosa por el propio Estado, hasta una dejación absoluta, delegando el cumplimiento a los armadores y a las sociedades de clasificación, sobre cuya normativa no se prevé ninguna responsabilidad salvo la que se prevea en los contratos¹⁷.

Además de esto, a pesar de las restricciones que se han querido imponer a la matriculación de buques, los empresarios navieros han buscado evitar las legislaciones más estrictas, acudiendo a los Estados que ofrecen ventajas fiscales o de otro tipo, lo que se ha visto favorecido por los llamados *pabellones de conveniencia*, que, según el

¹⁶ M. P. García Rubio, S. Álvarez González (coord.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Madrid, Iustel, 2007, p. 230.

¹⁷ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p. 42.

Comité de Transportes Marinos de la OCDE, constituyen un factor de especial importancia para la existencia de buques subestándar¹⁸.

Aquí se ve que organizaciones como la UE han tratado de dar respuesta a este problema, siendo en el caso comunitario a través de normas como la Directiva 2009/15/CE sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas, que somete a las sociedades de clasificación a un régimen de vigilancia Estatal a través de lo que se denomina una «relación de trabajo»¹⁹, o la Directiva 2009/21/CE, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento.

Por tanto, y tras lo que se acaba de explicar, queda claro que las reglas del Estado del pabellón fallan, siendo al final el Estado rector del puerto el que ha adquirido más relevancia, al igual que el Estado ribereño frente a actos perjudiciales voluntarios o accidentales en el curso de navegación por el Mar Territorial, la ZEE e, incluso, en Alta Mar.

2. El papel del Estado rector del puerto como segundo mecanismo de prevención.

El Estado rector del puerto se articula como un segundo nivel de defensa, de manera que los buques que hagan escala en el puerto serán revisados periódicamente, lo que evita así la elección por parte de los buques de un puerto cuyo control será menos exhaustivo.

Ello se ve en el artículo 211.3 del CNUDM, que dice que los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán la debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente. Cuando dos o más Estados ribereños establezcan esos requisitos de manera idéntica en un esfuerzo por armonizar su política en esta materia, la comunicación indicará cuáles son los Estados que participan en esos acuerdos de cooperación.

¹⁸ M. P. García Rubio, S. Álvarez González (coord.), *op. cit.*, p. 231.

¹⁹ Cfr. art. 5 de la Directiva.

También hay que tener en cuenta que el artículo 219 permite al Estado del puerto que, a iniciativa propia o a solicitud de terceros, y respecto de un buque que se encuentra en uno de sus puertos, pueda controlar el cumplimiento de las reglas y estándares internacionales en materia de navegabilidad, así como comprobar si el buque representa una amenaza para el medio marino, y en función de ello, tomar en la medida en que sea factible, medidas administrativas para impedir que éste zarpe.

Además, el artículo 220.1 dice que el Estado ribereño podrá adoptar medidas de ejecución respecto de un buque que permanezca voluntariamente en su puerto por las infracciones de las leyes y reglamentos que haya dictado de conformidad con la Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, y que haya cometido antes de entrar en sus aguas interiores, y por tanto, en el mar territorial o en la ZEE de dicho Estado.

Por todo ello, según Jorge Urbina, la figura del Estado del puerto está llamada así a desempeñar, a priori, un protagonismo especial en el control de los buques subestándar y, por tanto, en la reducción del riesgo de contaminación que éstos representan. Pero surgen dudas en torno a la predisposición del Estado a actuar unilateralmente en cumplimiento de estas facultades, a tenor de las consecuencias desfavorables que para sus intereses comerciales se podrían derivar de la puesta en práctica de una política de vigilancia y control de esta naturaleza.

Por eso la operatividad de esta figura sólo será real cuando los controles se hagan de forma generalizada y uniforme en todos los puertos localizados, al menos, en una cierta área regional, pues con ello se evitan los problemas de competencia desleal y, a la vez, se incrementa la eficacia de los controles a través de la coordinación y el intercambio de información²⁰.

La Organización Marítima Internacional (en adelante OMI), por su parte, adoptó en esta materia distintos medios como el Procedimiento para el Control del Estado del Puerto, que es revisado y puesto al día en función de las enmiendas a las Convenciones internacionales -Resolución A. 787 (19), de 23 de noviembre de 1995 y Resolución A. 882 (21), de 25 de noviembre de 1999-²¹.

²⁰ M. P. García Rubio, S. Álvarez González (coord.), *op. cit.*, pp. 237-238.

²¹ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p. 46.

También se adoptaron en distintos contextos internacionales los llamados *Memorandos de Entendimiento*, entre los que cabe mencionar, el Memorando de París (en adelante MOU de París), de 26 de enero de 1982, sobre el control de los buques por el Estado del puerto. Con carácter general, el sistema del MOU se basa en la aplicación efectiva de las reglas y estándares internacionales, a través de procedimientos armonizados de inspección e inmovilización de los buques y de la cooperación e intercambio de información entre las autoridades marítimas participantes.

La naturaleza jurídica de los MOUs y en particular la del MOU de París es objeto de discusión en la medida en que sus disposiciones bien podrían constituir un tratado internacional, pero la voluntad manifiesta de los Estados de caracterizarlos como un acuerdo administrativo entre sus autoridades marítimas nacionales rebaja considerablemente la intensidad normativa de estos instrumentos.

El aumento de efectividad de este MOU se debe a su coordinación con el MOU de Tokio. La colaboración de estos MOUs ha llevado a una armonización de los principios que rigen las actuaciones portuarias y en un código de buenas prácticas para los agentes del control de los buques del Estado rector del puerto que será promovido a nivel internacional²².

Por su parte, la UE ha demostrado un claro avance en esta materia, dando un paso adelante respecto de las normas adoptadas por la OMI, especialmente desde la catástrofe del *Amoco Cádiz*. Si bien se empezó por promover el Memorando de Entendimiento de París, la UE ha ido desarrollando su propia normativa a raíz del accidente del buque *Erika*. Entre las normas que se adoptaron, destaca la Directiva 95/21 del Consejo de 19 de junio de 1995 relativa al control de los buques por el Estado del puerto, que se reformó en la actual Directiva 2009/16/CE, adoptada a raíz del paquete *Erika III* del que se hablará con detenimiento más adelante, y que fue modificada por última vez con la Directiva 2013/38/UE. Si bien en esta Directiva se reconoce la primacía del Estado de abanderamiento, establece el papel del Estado del puerto como segundo nivel de defensa frente a los buques deficientes²³.

Esta Directiva permite inspeccionar los buques que entren en los puertos, asignándoles un perfil de riesgo que determine la prioridad relativa que reviste su

²² J. M. Sobrino Heredia (coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007, p. 408.

²³ Cfr. cdo. 6 de la Directiva.

inspección, los intervalos entre inspecciones y el alcance de estas. Dicho riesgo será clasificado como alto, normal o bajo, teniendo en cuenta una serie de parámetros, de conformidad con su Anexo I, parte I, y con el Anexo II:

a) Parámetros genéricos: éstos se basarán en el tipo, la edad y el pabellón del buque, las organizaciones reconocidas que intervienen y el historial de la compañía.

b) Parámetros históricos: éstos se basarán en el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas durante un período dado²⁴.

Además, a dichos buques se les asignará, según el sistema de selección que se describe en el Anexo I, parte II, un índice de prioridad, que será el de *Prioridad I* o el de *Prioridad II*, siendo los asignados en la primera categoría de inspección obligatoria y los segundos susceptibles de inspección, según su artículo 12.

A raíz de esto, se permite denegar el acceso a los puertos y fondeadores de la UE si los buques en cuestión están en una lista negra o en la lista gris adoptada de conformidad con el MOU de París y hayan sido inmovilizados o hayan sufrido prohibición de la navegación de más de dos veces en los últimos 36 (lista negra) o 24 (lista gris) meses²⁵. Por ello, si se muestran deficiencias manifiestamente peligrosas, se podrá inmovilizar el buque en cuestión o a detener la operación donde se hubiera manifestado la deficiencia hasta que desaparezca el peligro o hasta que lo decida la autoridad correspondiente, según los criterios del Anexo X²⁶.

Por otro lado, también cabe mencionar la Directiva 2002/59, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esta Directiva establece la obligación del operador, agente o capitán de un buque, con independencia de su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Comunidad y con destino a un puerto de un Estado miembro o que tenga que fondear en las aguas territoriales de un Estado miembro, de notificar una serie de informaciones sobre el buque y la carga a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté situado el primer puerto de destino o de fondeo, a más tardar en cuanto abandone el puerto de carga, o en cuanto se

²⁴ Cfr. art. 10.2 y Anexos I y II de la Directiva.

²⁵ Cfr. art. 16 y Anexo VIII de la Directiva.

²⁶ Cfr. art. 19 y Anexo X de la Directiva.

conozca el puerto de destino o de fondeo, si esta información no está disponible en el momento de salida²⁷.

Los buques que incumplan estas obligaciones se considerará que representan un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente (art. 16) y las estaciones costeras que posean información pertinente la comunicarán a los demás Estados miembros situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

A pesar de la indudable relevancia de esta normativa para la prevención de la navegación de los buques subestandar, su eficacia se ve mediatizada por ciertos factores, pues se trata de un sistema basado siempre en la presencia voluntaria del buque en el puerto y por el carácter facultativo del ejercicio de los controles. Si bien esta debilidad se atenúa en el plano regional y europeo gracias a la fijación de un porcentaje mínimo obligatorio de inspección e inmovilización y a las obligaciones de notificación e intercambio de informaciones, sólo un cumplimiento riguroso de tales obligaciones por el conjunto de los Estados implicados permitirá que esta figura pueda contribuir de manera efectiva a la prevención de la navegación de los buques subestándar, aunque es preciso ser consciente de que los controles llevados a cabo por el Estado del puerto no podrán suplir en su totalidad el incumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad marítima y de protección del medio marino por parte del Estado del pabellón²⁸.

3. El papel del Estado ribereño y sus limitaciones.

Por su parte, el Estado ribereño ve su soberanía limitada en el CNUDM, pues si bien el mar territorial está sometido a su soberanía, ésta se encuentra limitada por el llamado derecho de paso inocente a los buques de terceros Estados, ya sean buques de guerra o buques mercantiles para equilibrar el interés del Estado ribereño de garantizar su seguridad con el de los demás para garantizar su derecho de navegación. A cambio de esta limitación, el CNUDM en su artículo 21 le permite dictar, dentro de las disposiciones de la Convención, leyes y reglamentos relativos a las condiciones en las

²⁷ Cfr. art. 4 y art. 13 de la Directiva.

²⁸ M. P. García Rubio, S. Álvarez González (coord.), *op. cit.*, p. 240.

que dicho paso debe realizarse en materias como (f) la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación de éste.

El paso inocente por el mar territorial viene definido en la CNUDM como el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores; o dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias o salir de ella. El tránsito debe ser rápido e ininterrumpido para atravesarlo transversalmente, dirigirse hacia las aguas interiores de un Estado o salir de ellas. También comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por otras razones perentorias como la fuerza mayor o el auxilio en caso de peligro o dificultad grave²⁹. Dicho paso por el mar territorial no incluye actividades tales como mantener el buque al paio (*havering*), realizar travesías de crucero (*cruising*) o fondearse (*lying at anchor*)³⁰.

Según el artículo 19.1 del CNUDM, el paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño, y según el apartado 2, será perjudicial, entre otras cosas, (h) cualquier acto de contaminación intencional y grave contrario a esta Convención. Tal y como sugiere la literalidad del artículo, se entiende que el acto en cuestión ha tenido lugar, lo que implica que es un medio insuficiente para prevenir la contaminación.

A nivel interno, algunos Estados no aceptan el paso inocente a los buques en un deplorable Estado de conservación. Por ejemplo, la Ley de Navegación Marítima española de 2014 (en adelante LNM) considera en su artículo 39.2 que no se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave. Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.

Respecto al paso no inocente, el artículo 25 es el que otorga al Estado ribereño la potestad de tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir dicho paso. En el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una

²⁹ Cfr. artículo 18 de la CNUDM.

³⁰ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, p. 268.

instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria. Además, dicho Estado podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas.

Volviendo a la cuestión de la soberanía, según el artículo 56 de la CNUDM, 1 a) y b) iii), el Estado ribereño posee derechos de soberanía sobre los recursos naturales y las actividades económicas, así como la jurisdicción en lo que respecta, entre otras cosas, a la protección y preservación del medio marino. Por su parte, los demás Estados tienen derechos y deberes para el goce de la libertad de navegación y otros usos del mar internacionalmente legítimos, como aquellos vinculados a la operación de los buques, según el artículo 58.1. Tanto los Estados ribereños (art. 56.2) así como los del pabellón (art. 58.3) deben tener en cuenta estos derechos y deberes de los demás Estados. A esto se añade que los Estados del pabellón deben cumplir las leyes y reglamentos dictados por el Estado ribereño de conformidad con las disposiciones de la Convención y otras normas de Derecho internacional en la medida que no sean incompatibles con esta Parte.

Los conflictos relativos a la atribución de derechos y jurisdicción al Estado ribereño y a los otros Estados en la ZEE deberían resolverse sobre una base de equidad y a la luz de todas las circunstancias pertinentes, teniendo en cuenta la importancia respectiva que revistan los intereses de que se trate para las partes, así como para la comunidad internacional en su conjunto, según el artículo 59 de la CNUDM.

En cuanto a sus competencias reglamentarias, estas son absolutas cuando los buques con pabellón extranjero se encuentren voluntariamente en sus puertos (art. 211.3), y también podrán, en el ejercicio de su soberanía en el mar territorial, dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques extranjeros, incluidos los buques que ejerzan el derecho de paso inocente, sin obstaculizar dicho paso (art. 211.4).

Según Juste Ruíz, cabe afirmar que el Estado ribereño puede seguramente reglamentar las modalidades operativas (*operational requirements*) y las prácticas de

navegación (*navigational practices*) especialmente en el caso de los buques petroleros, sin contravenir las disposiciones de la Convención ni otras reglas internacionales aplicables. Así, por ejemplo, el Estado ribereño puede regular el régimen de las descargas, la ordenación del tráfico marítimo, la información a suministrar, y las actividades y zonas de fondeo prohibidas³¹.

A pesar de lo dicho, el Estado ribereño también ve su capacidad normativa limitada en la CNUDM. Si bien en el mar territorial el Estado ribereño -sin perjuicio del derecho de paso inocente ya mencionado- tiene capacidad para adoptar leyes y reglamentos, así como adoptar medidas de ejecución aun antes de que se produzca un acto de contaminación (art. 220.2), en la ZEE tiene sus competencias limitadas, pues el artículo 211.5 del CNUDM le limita a dictar leyes y reglamentos que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados, o lo que es lo mismo, se limita a aplicar dichas normas, sin que pueda imponer unilateralmente una regulación más estricta o sistemas de ordenación del tráfico marítimo destinados a reducir al mínimo el riesgo de accidentes que puedan causar contaminación³².

Además, en lo que se refiere a sus competencias de ejecución y control, el artículo 220.3 solo dice que puede 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. Y lo que es peor, esto se limita, como dice el artículo 220.5, a cuando ya se ha cometido la infracción en cuestión que haya tenido como resultado una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable del medio marino, siendo entonces, según el artículo 220.6, y siempre y cuando exista una prueba objetiva y clara, que el Estado ribereño podrá iniciar un procedimiento, incluida la retención del buque, de conformidad con su Derecho interno.

Respecto a este último artículo, es importante mencionar la Sentencia del TJUE de 11 de julio de 2018 (cuestión prejudicial de interpretación), sobre la CNUDM (art. 220.6) y la Directiva 2005/35, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones (art. 7.2).

³¹ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, p. 275.

³² El art. 211.5 dice “El vertimiento en el mar territorial, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental no se realizará sin el previo consentimiento expreso del Estado ribereño, el cual tiene derecho a autorizar, regular y controlar ese vertimiento tras haber examinado debidamente la cuestión con otros Estados que, por razón de su situación geográfica, puedan ser adversamente afectados por él”.

Dicha Sentencia dice que el artículo de la CNUDM en cuestión ha de interpretarse en el sentido de que, en virtud de dicho artículo, la facultad de intervención del Estado ribereño está supeditada a la existencia de una prueba objetiva y clara tanto de la comisión, por ese buque, de una infracción, en el sentido del artículo 220.3, de la Convención, como de los graves daños o la amenaza de causar graves daños al Estado ribereño de que se trate, provocados por dicha infracción³³, a lo que añade que, el ejercicio de la facultad de intervención por el Estado ribereño en su ZEE, en particular, la facultad de ordenar la retención de un buque con pabellón de otro Estado, impidiéndole así temporalmente ejercer su libertad de navegación, garantizada, no obstante, en esa zona por el Derecho marítimo internacional, supone, para asegurar un justo equilibrio entre los intereses de ese Estado ribereño y los del Estado del pabellón, que ese Estado ribereño tenga pruebas suficientes, y no solo una sospecha fundada, de la comisión por dicho buque de una infracción que haya causado o amenace con causar daños graves. Por consiguiente, procede responder que el artículo 220.6, de la CNUDM y el artículo 7.2, de la Directiva 2005/35 deben interpretarse en el sentido de que las expresiones *prueba objetiva y clara* y *pruebas objetivas claras*, empleadas respectivamente en estas disposiciones, se refieren no solo a la comisión de una infracción, sino también a la prueba de las consecuencias de esa infracción³⁴.

Para complicar más las cosas, si el Estado del pabellón decide iniciar un procedimiento amparado en dicha infracción, éste suspenderá el incoado por el Estado ribereño siempre que se produzca dentro de los seis meses siguientes a la iniciación de este último y no se refiera a un caso de daños graves al Estado ribereño o que el Estado del pabellón haya incumplido reiteradamente su obligación de hacer cumplir las reglas y estándares internacionales (art. 228.1).

Únicamente en aquellos casos en los que la contaminación o la amenaza de contaminación resulten de un accidente marítimo, el Estado ribereño podrá intervenir en la ZEE para adoptar todas aquellas medidas necesarias y proporcionadas al daño real o potencial para proteger sus costas o intereses conexos (art. 221.1), sin que dicho Estado esté limitado por las restricciones del artículo 220. En estos casos, según el artículo 221.2, por *accidente marítimo* se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de

³³ Asunto C-15/17, *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c. Rajavartiolaitos*, apdo. 62.

³⁴ Asunto C-15/17, *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c. Rajavartiolaitos*, apdos. 64-65.

navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento.

Frente a estas limitaciones, los Estados ribereños se trataron de orientar hacia los estándares de prevención del Convenio MARPOL, pero éste resultó ineficaz tanto por las insuficientes obligaciones impuestas a los Estados como por la inexistencia de medidas de garantía del cumplimiento de las mismas, siendo por ello que hoy en día se ha tratado de buscar un sistema más preventivo o represivo.

Siguiendo esta línea, la UE ha demostrado una vez más una respuesta adecuada frente a esta falta de control, dictando la Directiva 2005/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, que ha sido traspuesta en España mediante el Real Decreto 394/2007. Esta Directiva, además de dejar patente la ineficacia del Convenio MARPOL por su reiterado incumplimiento³⁵, obliga a los Estados miembros en su artículo 4 a que velen porque las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques se consideren infracciones si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia grave, haciendo que se consideren también delictivas conforme a la Decisión marco 2005/667/JAI. Además, con arreglo a dicho artículo, obliga a que los Estados miembros tomen todas las medidas necesarias para garantizar que las infracciones sean objeto de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, pudiendo incluir sanciones penales o administrativas (art. 8).

Sus zonas marinas objeto de control son las aguas interiores, las aguas territoriales, así como la ZEE y el alta mar, extendiéndose su aplicación a todo tipo de buques independientemente de su pabellón, excepto si se trata de buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial (art. 3).

Si un buque ha efectuado o está efectuando una descarga de sustancias contaminantes en alguna de las anteriores zonas marinas, se otorga al Estado la facultad de realizar las oportunas inspecciones, teniendo en cuenta las directrices pertinentes

³⁵ Cfr. cdos. 2-3 de la Directiva.

adoptadas por la OMI y si existen indicios de una infracción con arreglo al artículo 4, se informará a las autoridades competentes de dicho Estado miembro y a las autoridades del Estado del pabellón (art. 6). Por su parte, el artículo 7.2 otorga la facultad de actuación, incluyendo la detención del buque, siempre que haya pruebas que así lo justifiquen, cuando este buque cometa una infracción que dé lugar a una descarga que suponga un perjuicio considerable o amenace con suponer un perjuicio considerable para la costa o intereses conexos del Estado miembro ribereño de que se trate, pero con exclusión en este caso del alta mar.

Según Quel López y Bollo Arocena, el conjunto de la regulación europea reseñada constituye la expresión más clara de una tendencia que se abre paso ante la dejación de los Estados del pabellón a la hora de ejecutar y hacer cumplir sus compromisos contenidos en los estándares internacionales comúnmente aceptados. No se trata de aplicar unilateralmente tales estándares, sino construir un sistema eficaz de ejecución que, en el caso de las medidas sancionadoras, coexista con el régimen de responsabilidad civil y lo competente de suerte que utilizando la sincronía que permite el ordenamiento comunitario, se alcance a cubrir el evidente déficit de eficacia del que adolece en la práctica el vigente régimen convencional³⁶.

Este nuevo sistema es útil viendo la oposición que suscitó, tal y como demostró la Sentencia del TJUE (Gran Sala) de 3 de junio de 2008, *The Queen*, a instancia de International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) y otros contra Secretary of State for Transport, a petición de la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division. Esta Sentencia trata la posible contradicción entre la Directiva 2005/35 y la CNUDM y el Convenio MARPOL, al considerar que el nivel de responsabilidad previsto en la Directiva es más riguroso que el del Convenio MARPOL para los buques que naveguen bajo pabellón de un Estado no miembro de la UE. El TJUE decide pronunciarse negando su capacidad para apreciar la validez de la Directiva.

En el caso del Convenio MARPOL, por la no vinculación de la Comunidad a dicho Convenio³⁷, mientras que en el caso de la CNUDM, porque no establece reglas destinadas a aplicarse directa e inmediatamente a los particulares ni a conferir a éstos

³⁶ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p 63.

³⁷ Asunto C-308/06, *The Queen*, a instancia de: *International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) y otros, c. Secretary of State for Transport*, Cdos 47-52.

derechos o libertades que puedan ser invocados frente a los Estados, con independencia de la conducta del Estado del pabellón del buque, de ahí que resulte que la naturaleza y el sistema de la Convención se oponen a que el TJUE pueda apreciar la validez de un acto comunitario en relación con dicha Convención³⁸.

Esta Sentencia tuvo especial importancia en posteriores Sentencias como la del Caso Prestige, donde se quiso recalcar sobre la citada Sentencia del TJUE que, si bien se estimó que no es su misión confrontar la legalidad de la Directiva con la de un Tratado Internacional del que la Comunidad no es parte, se afirmó que incumbe al TJUE interpretar esas disposiciones tomando en consideración el MARPOL 73/78 y ello en aplicación del principio consuetudinario de buena fe. Razonó que el concepto de *negligencia grave* es un parámetro perfectamente lícito y acorde con el principio de seguridad jurídica para enjuiciar cuándo las descargas han de considerarse prohibidas, y concluyó respecto a la cuestión planteada que no se ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez del artículo 4 de la Directiva 2005/35 en relación con el criterio general de seguridad jurídica³⁹.

IV. La regulación convencional, europeo-comunitaria e interna española frente a la contaminación marítima por hidrocarburos.

Una vez aclarados los mecanismos de derecho internacional privado y el papel de los Estados del pabellón, ribereño y del puerto, es necesario ver qué normativa hay para prevenir las catástrofes y sancionar a los infractores desde el punto de vista de responsabilidad civil, haciendo alusión a aquellas normas no desarrolladas tanto a nivel convencional, comunitario como interno español, haciendo también las oportunas alusiones al caso Prestige.

1. Los Convenios internacionales.

Dentro de la normativa convencional se empezará haciendo alusión al Convenio MARPOL como mecanismo de prevención, para después hacer alusión al triple mecanismo de protección de los Convenios de responsabilidad civil y sus Fondos

³⁸ Asunto C-308/06, *The Queen, a instancia de: International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) y otros, c. Secretary of State for Transport*, Cdos. 64-65.

³⁹ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, ponente Sra. Ana María Ferrer García, F. J. 64º.

existentes para sancionar y compensar los daños ocasionados, además del Convenio BUNKERS.

A) El Convenio MARPOL y su Anexo I.

El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques fue aprobado en el año 1973, pero no entró en vigor hasta el 2 de octubre de 1983, para ser modificado mediante el Protocolo de 1978. Es por ello más conocido como MARPOL 73/78, aunque haya sufrido muchas enmiendas con posterioridad.

El objetivo de este Convenio no es otro que el de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de afluentes que contengan tales sustancias, en transgresión del Convenio, pero dicho objetivo no solo es una obligación para aquellos Estados que son parte del Convenio (art. 1).

Este Convenio empieza por realizar una serie de definiciones en su artículo 2. Así, por *sustancia perjudicial* se entiende cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar y, en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el Convenio. Por *buque* se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.

Por *Administración* se entiende el Gobierno del Estado bajo cuya autoridad esté operando el buque. Respecto a un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado, la Administración es el Gobierno de ese Estado. Respecto a las plataformas, fijas o flotantes, dedicadas a la exploración y la explotación de los fondos marinos y de su subsuelo, en los cuales el Estado ribereño ejerza derechos soberanos a los efectos de exploración y explotación de sus recursos naturales, la Administración es el Gobierno del Estado ribereño interesado. Por *suceso* se entiende todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de afluentes que contengan tal sustancia.

Destaca particularmente la definición de *descarga*, que sería cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa y comprende todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento; pero además añade en qué

casos no se consideran como tal, tales como aquellos resultantes de la exploración, la explotación y el consiguiente tratamiento de los recursos minerales de los fondos marinos, o aquellos efectuar trabajos lícitos de investigación científica.

El ámbito de aplicación de este Convenio comprende tanto los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte en el Convenio, como los buques que sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte operen bajo la autoridad de un Estado Parte. A sensu contrario, no se aplica este Convenio a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, considera que cada Parte en el Convenio se cuidará de adoptar las medidas oportunas para garantizar que dentro de lo razonable y practicable, tales buques de propiedad o servicio estatal actúen en consonancia con el propósito y la finalidad del Convenio, sin que ello perjudique las operaciones o la capacidad operativa de dichos buques (art. 3).

Este Convenio también establece unas reglas de inspección de los buques, empezando por la obligación que tienen determinados buques de poseer una certificación conforme a las reglas del Convenio; algo que se ve con mayor claridad en su Anexo I. Si se tiene dicha obligación de poseer la certificación, en principio lo que se hará es comprobar que hay a bordo un certificado válido, a no ser que existan motivos claros para pensar que la condición del buque o de sus equipos no corresponde sustancialmente a los pormenores del certificado.

En tal caso, o si resulta que el buque no lleva certificado válido, la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para que el buque no se haga a la mar hasta que pueda hacerlo sin amenaza irrazonable de dañar el medio marino. No obstante, dicha Parte podrá dar permiso al buque para que salga del puerto o de la terminal mar adentro con objeto de dirigirse al astillero de reparaciones adecuado que se halle más próximo. Además, se informará a la Administración correspondiente cuando resulte que un buque no lleva un certificado válido de conformidad con lo dispuesto en las reglas (art. 5).

A continuación, se sigue diciendo que todo buque al que se aplique el Convenio puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque

efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las reglas, y si se indica que se han transgredido las reglas del Convenio, se denunciará a la Administración pertinente.

También se establece que cualquiera puede facilitar a la Administración pertinente pruebas de que un buque ha vertido sustancias perjudiciales o de efluentes que contengan tales sustancias, notificando al capitán de dicho buque dicha transgresión. Cuando se reciban las pruebas, la Administración investigará el asunto y podrá solicitar de la otra Parte que le facilite más o mejores pruebas de la presunta transgresión. Si ésta estima que hay pruebas suficientes, se iniciará un procedimiento.

Además, también se dice que toda Parte podrá proceder a la inspección de un buque al que sea de aplicación el presente Convenio cuando el buque entre en los puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, si ha recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación junto con pruebas suficientes de dicha descarga, debiendo transmitirse el informe de la investigación a la Parte solicitante como a la administración. Dicho informe debe ser transmitido por la Parte solicitante a la Administración del buque en cuestión y a todo otro Estado que pueda estar interesado⁴⁰.

En necesario hacer mención al Anexo I de este Convenio, pues como su título indica se encarga de establecer normas relativas a la contaminación por hidrocarburos. Este Anexo entró en vigor 2 de octubre de 1983, pero tras el desastre del *Exxon Valdez*, la OMI adoptó una serie de normas en 1992 en materia de doble casco que supusieron enmiendas a este Anexo y que es conveniente mencionar. Dichas normas exigían que todos los petroleros con un peso muerto igual o superior a 600 toneladas, entregados a partir de julio de 1996, se construyesen con un doble casco o un diseño equivalente. Por ello, a partir de esa fecha se dejaron de construir buques monocasco de ese tamaño.

Para los petroleros monocasco con un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, entregados antes de julio de 1996, se exigía que se ajustasen a estas normas de doble casco a más tardar cuando tuviesen 25 o 30 años de antigüedad, según dispusiesen o no de tanques de lastres separados, un sistema igualmente eficaz, en la práctica, para reducir los riesgos por contaminación.

Tras el accidente del *Prestige* en 2002, la OMI volvió a modificar Anexo I, estableciéndose así la obligación de transportar los productos derivados del petróleo

⁴⁰ Crf. art. 6 y art. 8 del Convenio MARPOL.

más peligrosos exclusivamente en petroleros de doble casco a partir, como muy tarde, del 4 de abril de 2005. Igualmente, se prevé un programa acelerado de retirada escalonada de los petroleros monocasco, que no podrán seguir en servicio más allá del año 2010. Por último, se amplía en este ámbito el régimen de inspección de los petroleros de casco único de más de 15 años de antigüedad, que puede aplicarse anticipadamente⁴¹.

Por otro lado, al igual que hace el Convenio MARPOL al principio, su Anexo I empieza con una lista de definiciones aún más extensa que la del Convenio del que parte, relativas a *hidrocarburos, buques, tierra más próxima y tanques*, entre otros. Entre estas definiciones llama la atención que en el caso de los *hidrocarburos* se haga una remisión al Apéndice I del Anexo, donde se hace una lista de diferentes sustancias que son consideradas como tales, sin limitar la generalidad de las definiciones anteriormente aportadas.

El ámbito de aplicación de este Anexo también demuestra ser más extenso que el del Convenio, pues si bien éste último se centra en los buques del Estado del pabellón, este Anexo se extiende a todos los buques, a no ser que se establezca otra cosa.

Por otro lado, este Anexo y el Anexo II implican enmiendas destinadas a introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, que se aprobaron en el 29º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (12 a 16 de marzo de 1990). Por ello este Anexo es igualmente importante porque en su Regla 5 establece que todo petrolero cuyo arqueo sea igual o superior a 150 toneladas y demás buques de arqueo igual o superior a 400 toneladas que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro sometidos a la jurisdicción de otras Partes en el Convenio se les expedirá, una vez visitados de acuerdo con las disposiciones de la Regla 4 del Anexo, un Certificado internacional de la contaminación por hidrocarburos, también conocido como Certificado IOPP, cuyo modelo se adjunta en su Apéndice II. Además, se admite en su Regla 6 que se pueda expedir un Certificado internacional por otro gobierno, con la salvedad de que se trate de un buque con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado que no sea Parte en el Convenio.

Dicha Regla 4 establece los siguientes reconocimientos:

⁴¹ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, pp 455-458.

a) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio o de que se expida por primera vez el certificado, que comprenderá un examen completo de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales del buque, en la medida en que le sea aplicable éste Anexo. Este reconocimiento será tal que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Anexo;

b) un reconocimiento de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, salvo en los casos en que sean aplicables las Reglas 8 2), 8 5), 8 6) u 8 7) del Anexo. Este reconocimiento de renovación se realizará de modo que garantice que la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Anexo;

c) un reconocimiento intermedio dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la segunda o a la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, el cual podrá sustituir a uno de los reconocimientos anuales estipulados en el párrafo 1) d) de esta Regla. Este reconocimiento se realiza de modo que garantice que el equipo y los sistemas de bombas y tuberías correspondientes, incluidos los dispositivos de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, los sistemas de lavado con crudos, los separadores de agua e hidrocarburos y los sistemas de filtración de hidrocarburos, cumplen plenamente con las prescripciones aplicables del Anexo y están en buen estado de funcionamiento.

d) un reconocimiento anual dentro de los tres meses anteriores o posteriores a la fecha de vencimiento anual del certificado, que comprenderá una inspección general de la estructura, el equipo, los sistemas, los accesorios, los medios y los materiales a que se hace referencia en el párrafo 1) a) de la esta Regla a fin de garantizar que se han mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4) de la presente Regla y que continúan siendo satisfactorios para el servicio a que el buque esté destinado;

e) también se establece un reconocimiento adicional, ya sea general o parcial, según las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en el párrafo 4) de esta Regla, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones

necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorias en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en el Anexo.

Dichos reconocimientos se realizan por funcionarios de la Administración, que pueden a su vez confiar a inspectores nombrados al efecto o a organizaciones reconocidas por ella, que podrán exigir, como mínimo, la realización de reparaciones en el buque, así como realizar reconocimientos cuando lo soliciten las autoridades competentes del Estado rector del puerto. Si dictaminan que el estado del buque o su equipo no corresponden con los pormenores del certificado o que suponga un riesgo para el medio marino si se hace a la mar, se tomarán medidas correctivas y, a su debido tiempo, notificarán esto a la Administración. Si no se toman dichas medidas correctivas, se retirará el certificado y esto será inmediatamente notificado a la Administración. El Estado rector del puerto, a su vez, prestará la asistencia necesaria y tomará las medidas necesarias⁴².

Una vez establecidas dichas generalidades, se establece un Capítulo referido a las normas para controlar la contaminación en condiciones de servicio. Dicho Capítulo establece una serie de prescripciones para controlar y prevenir la contaminación por hidrocarburos a través de petroleros y otros buques que operen en zonas especiales⁴³ en condiciones de servicio.

Es destacable en este capítulo la Regla 20, referida a los Libros Registro de Hidrocarburos, en dicha Regla se establece que todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas y cualquier otro buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, que no sea un petrolero, llevará a bordo un Libro registro de hidrocarburos, parte I (Operaciones en los espacios de máquinas). Todo petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 150 toneladas llevará también un Libro registro de hidrocarburos, parte II (Operaciones de carga y lastrado). Dichos Libros, ya formen parte o no del diario oficial de navegación, se ajustarán a los modelos que se especifican en el apéndice III del Anexo. A continuación se establecen las operaciones a realizar, tanto las operaciones en los espacios de máquinas en todos los buques, como las operaciones de carga y lastrado en el caso de los petroleros. También se contempla la

⁴² Crf. Regla 4 del Anexo I.

⁴³ Dichas zonas especiales son las zonas del mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Rojo, la zona de los Golfos, el golfo de Adén, la zona del Antártico y las aguas noroccidentales de Europa.

posibilidad de inspección del Libro Registro por parte de la autoridad competente del Estado del puerto o terminal cuando un buque esté dentro de él, pudiendo adquirir una copia del mismo.

Por otro lado, en el Capítulo III se fijan una serie de normas no ya para prevenir, sino para reducir las hipotéticas derramas o averías causadas por petroleros al sufrir daños en los costados o en el fondo. En las Reglas de este Capítulo se establecen una serie de fórmulas para calcular dichas averías y derramas, y para determinar la capacidad de los buques y su estabilidad.

El último punto a destacar es el del Capítulo IV, compuesto por la Regla 26, que regula los planes de emergencia. En esta Regla se establece que todo petrolero de arqueo bruto igual o superior a 150 toneladas y todo buque no petrolero cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas llevará a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos aprobado por la Administración correspondiente, que debe contener, como mínimo, el procedimiento que deben seguir el capitán u otras personas al mando del buque para notificar un suceso de contaminación por hidrocarburos; la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos; una descripción detallada de las medidas que deben adoptar inmediatamente las personas a bordo para reducir o contener la descarga de hidrocarburos resultante del suceso, y los procedimientos y el punto de contacto a bordo para coordinar con las autoridades nacionales y locales las medidas de lucha contra la contaminación que se tomen a bordo.

En conclusión, se puede decir que tanto este Convenio como su Anexo I suponen un interesante medio para prevenir la contaminación por hidrocarburos por los diferentes instrumentos que aporta para ver las condiciones del buque como por todos los medios de inspección, reconocimiento y control que aporta. Por desgracia, como se señaló en el punto anterior, es un Convenio que ha destacado por su incumplimiento por parte de los Estados, razón por la cual se ha preferido acudir a otras regulaciones ya mencionadas.

B) El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y el Convenio de Fondo de 1992.

Hasta el accidente del buque *Torrey Canyon*, de bandera liberiana en 1967, las regulaciones existentes en la materia se basaban en la culpa y en la limitación de responsabilidad del causante, pero tras éste se llevaron a cabo una serie de actuaciones llevadas a cabo en el seno de la OMI, bajo la presión de los principales países afectados, Reino Unido y Francia. En menos de 18 meses y fruto de estas actuaciones, vio la luz el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil de 1969 -en vigor desde 1975-, nacido para dar respuesta a la problemática de la responsabilidad generada en los casos de contaminación.

Pocos años después, en 1971, el presidente de la Cámara Internacional de Navieros (ICS), órgano asesor de la OMI, planteó el hecho de que era injusto que la industria naviera fuera la única responsable por el hecho de ser quien transporta la carga. Según sus argumentos, tal responsabilidad debía recaer también sobre la industria petrolera, es decir, los dueños de la carga. En definitiva, según la ICS había que repartir la responsabilidad⁴⁴. De esta postura surgió el llamado Convenio sobre el Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación de 1971, en vigor desde 1978 hasta el 24 de mayo de 2002.

Estos dos Convenios fueron modificados posteriormente por los desastres del *Amoco Cádiz* en 1978 y el *Tanio* en 1980, poniendo de relieve las deficiencias de su sistema de indemnización. La revisión de estos instrumentos por los Protocolos de 1984 fue truncada con el accidente del *Exxon Valdez* de 1989, haciendo que Estados Unidos no ratificase dichos Protocolos. Tras esta circunstancia se volvió a plantear la necesidad de incorporar cuantías de las indemnizaciones todavía más elevadas y por ello se adoptaron en Londres dos nuevos Protocolos que modificaron los anteriores: el Convenio de Responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 y el Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992, los cuales entraron en vigor en 1996.

Ambos Convenios son instrumentos complementarios creados con el objetivo de instaurar un sistema compuesto rápido y completo de indemnización de los daños

⁴⁴ P. Abad Camacho, “A propósito del ‘Prestige’. Responsabilidad civil e indemnización derivada de la contaminación por hidrocarburos”, *Revista de Derecho Vlex*, Nº 2, 2003.

causados por vertidos de hidrocarburos. Más allá de lo comentado sobre competencia judicial internacional y sobre el reconocimiento y ejecución de Sentencias, en lo que se refiere a la responsabilidad civil propiamente dicha, estos Convenios están basados en el principio de responsabilidad objetiva y limitada de los propietarios de los buques, y mediante la combinación de sus normas se pretende establecer un reparto de los costes económicos derivados de la carga vertida entre todos los sectores involucrados con la finalidad de que el objeto de la reparación no recaiga exclusivamente en el sector marítimo sino involucrando directamente al sector petrolero, que también se beneficia del transporte de hidrocarburos⁴⁵.

Ambos Convenios hacen modificaciones a sus respectivos artículos, empezando a modificar sus definiciones en sus artículos I (CLC) y II (CF) en iguales términos. Así, se considera *Buque* a toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte.

Se considera como *Hidrocarburos* a todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel oil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque. Se considera como *Daños ocasionados por contaminación* tanto las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; así como el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas. Por último, se considera como *Suceso* todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de

⁴⁵ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p. 194.

los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños⁴⁶.

El ámbito de aplicación geográfico tanto en el Convenio CLC como en el CF comprende, en sus artículos II y III respectivamente, los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial, y en la ZEE de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado. A este ámbito se añaden las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños⁴⁷.

En lo que se refiere a la responsabilidad en el Convenio CLC, como se ha dicho anteriormente ésta es objetiva, pues tal y como dice su nuevo artículo III.1, 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. Esto implica que no importa el grado de intervención del propietario ni su intención, ya sea dolosa o culposa, a la hora de hacerle responsable, lo que lleva a asegurar en mayor medida el resarcimiento del daño.

Las causas de exoneración son las ya previstas en los apartados 2 y 3 del mismo artículo. Según el primer supuesto, 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 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. Además, según el segundo supuesto, si el propietario prueba que los daños por

⁴⁶ Crf. art. 2 del CLC 1992 y art. 2.3 del CF 1992.

⁴⁷ Crf. art. 3 del CLC 1992 y art. 4 del CF 1992.

contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona.

A lo dicho, hay que añadir que este Convenio amplía la exención de responsabilidad en su nuevo apartado 4, ya que en el Convenio de 1969 se limitaba dicha exención a los dependientes o agentes del propietario, mientras que ahora no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al Convenio, contra los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes; el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque; ningún fletador (como quiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador; ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente; ninguna persona que tome medidas preventivas, así como ningún empleado o agente de las personas mencionadas anteriormente, a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños⁴⁸. Esta redacción no implica que fuera del Convenio no se les puede reclamar, sino que el CLC limita la reclamación al propietario del buque.

Eso sí, el propietario del buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calcula según el arqueo. Para ello, el propietario tendrá que constituir previamente 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 o, en su defecto, en que pueda interponerse la acción.

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.

⁴⁸ Cfr. art. III apdo. 4 del CLC 1969 y art. 4 apdo. 2 del CLC 1992.

A pesar de lo dicho, también se prevé que no se tendrá derecho a dicha limitación de responsabilidad si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión del propietario del buque, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños (art. VI). Por tanto, aquí se ve cómo si bien no importa el dolo y la culpa para hacer responsable al propietario del buque, dicho elemento subjetivo sí que es importante a la hora de que no se le pueda exonerar

Por su parte, el CF estableció con su reforma del artículo 2 el Fondo Internacional de Indemnización por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992, también llamado FIDAC 92. Se trata de una organización intergubernamental de ámbito mundial establecida con el objetivo de administrar el régimen de indemnización establecida por el CF. Por eso, cuando un Estado pase a formar parte del CF, pasará a formar parte del Fondo. Dicho fondo establece como finalidad tanto indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el CLC 1992 resulte insuficiente, como lograr los objetivos conexos estipulados en este Convenio.

Esto cuadra con la redacción del nuevo artículo 36 bis, el cual además extiende el deber de indemnizar también cuando no se haya podido obtener indemnización completa y suficiente en virtud de lo dispuesto en el CLC de 1969 y el CF de 1971, diciendo además que, respecto de una Parte en este Convenio que no sea Parte en el CF 1971, el Fondo indemnizará a toda persona que haya sufrido daños ocasionados por contaminación sólo en la medida en que ésta no habría podido obtener indemnización completa y suficiente si dicho Estado hubiera sido Parte en cada uno de los Convenios arriba mencionados⁴⁹.

El CF en su nuevo artículo 4 también incluye la exoneración del Fondo en los términos del CLC respecto al propietario del buque, añadiendo, eso sí, que el Fondo quedará exonerado total o parcialmente de su obligación de indemnizar a la persona que sufrió los daños si prueba que dichos daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de dicha persona que los sufrió, si actuó así con la intención de causarlos, o debido a su negligencia. De todas formas, y siendo

⁴⁹ Crf. art. 3 y art. 26 del CF 1992.

algo que le diferencia del propietario del buque, no habrá tal exoneración del Fondo respecto de las medidas preventivas (art. 6).

Respecto a la financiación del Fondo, éste se hace mediante contribuciones anuales que se pagarán, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante un año civil haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de 150.000 toneladas (art. 12).

Más allá de su regulación, ambos Convenios han tenido gran repercusión en el Estado español, especialmente por el archiconocido caso *Prestige*. La catástrofe marítima de este buque monocasco en las costas gallegas llevó a la también famosa Sentencia del Tribunal Supremo 865/2015 del 14 de enero de 2016.

Esta Sentencia hace mención a la doctrina establecida respecto al CLC. Empezando por la responsabilidad del capitán del buque, la Sentencia dice que según la doctrina, ello responde a la finalidad de concentrar la responsabilidad en una persona identificada, o al menos identificable, a través del registro del buque, sin perjuicio de la acción de regreso contra el verdadero responsable, esto es el titular de la empresa de navegación, que no tiene por qué coincidir con el propietario del buque.

Establece una responsabilidad limitada por el propio Convenio a partir de un sistema mixto que tiene en cuenta el desplazamiento o unidades de arqueo del buque multiplicadas por el coeficiente de unidades de cuenta (derechos especiales de giro del FMI) hasta un tope máximo infranqueable. Para que la limitación pueda ser aplicada exige el CLC que el propietario haya constituido ante el juez un fondo equivalente al límite de responsabilidad. Como ya se ha expresado anteriormente, esta Sentencia recalca que se trata de una responsabilidad de carácter objetivo y obligatorio que responde al principio “quien contamina paga”.

Entiende la doctrina que el CLC 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 (art. 3.4) y excluyente porque sólo podría exigirse responsabilidad por esta clase de daños al propietario del buque. Eso sí, recalcando que se tienen en cuenta la excepción del artículo 5.3 sobre la cual se actúa temerariamente o a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños. Es precisamente por éste último punto, que se acabó

considerando al capitán Apostolos Ioannis Mangouras como autor de un delito imprudente contra el medio ambiente determinante de los daños producidos a consecuencia del vertido de la carga que transportaba el buque *Prestige*.

Una imprudencia calificada de grave, y en cuyo desarrollo el acusado hubo de prever y representarse el riesgo que generaba su comportamiento y que se concretó en los daños producidos, lo que permite entender que él mismo causó los mismos “temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían”. Es decir, en condiciones que dejan sin efecto respecto a él la exención de responsabilidad civil que prevé para el capitán el artículo V apartado 3 del CLC al concurrir la excepción prevista en el mismo⁵⁰.

Entrando en la responsabilidad propiamente dicha de la propietaria del buque, se dice que, en efecto, el barco navegaba con su documentación en regla, y había obtenido el correspondiente certificado por parte de la sociedad de clasificación hacia la que la Sala sentenciadora apunta como eventual responsable. Ahora bien, se reconoció que ni la propietaria ni la naviera del buque eran ajenas a un defectuoso mantenimiento y conservación del mismo y que en ese contexto sin duda conocían que las compañías REPSOL y BP lo habían desclasificado y que tenía limitado el acceso a determinados países y puertos, aspectos imprescindibles en relación a la gestión y diseño de su actividad.

Al adentrarse en los detalles que corroboran esta afirmación, se acabó considerando también que había que condenar a la propietaria y enervar el derecho de limitación del CLC.

Respecto a la aseguradora *The London Steamship Owners Mutual Insurance Association*, la Sentencia señaló que en virtud del artículo VII del CLC, todo buque que porte más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel tiene la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la cuantía de su responsabilidad de conformidad con la limitación que el mismo establece, siendo esta aseguradora la que asumió dicho papel. El CLC topa la responsabilidad de las aseguradoras hasta el límite del fondo de garantía citado, sin prever excepciones. Ahora bien, según se desprendió del relato de hechos probados de la sentencia recurrida, esa otra póliza existió. La

⁵⁰ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, ponente Sra. Ana María Ferrer García, F. J. 64º.

aseguradora decidió mantenerse al margen del proceso, pese a que fue citada al juicio y emplazada en el recurso de casación. Ni en aquél compareció ni se personó en éste, llegando a la conclusión de que ello no podía ser obstáculo para un pronunciamiento de condena.

Más tarde se determinó que la asegurada en este caso iba a ser condenada como responsable civil subsidiario, lo que planteó como hipótesis de trabajo una doble alternativa, que la responsabilidad de la citada aseguradora lo fuera directa solo respecto a la de aquella y, en consecuencia, subsidiaria a la del condenado como responsable penal, o también directa respecto a la de este último. En este caso se decantaron por la segunda opción, diciendo que los daños y perjuicios a indemnizar eran consecuencia de la explotación del buque asegurado, y que el seguro de responsabilidad civil constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los derechos de los perjudicados, especialmente relevante en aquellos delitos, en que, además de intereses individuales se han visto afectados intereses colectivos vinculados al medio ambiente y al equilibrio de los recursos naturales.

Respecto al CF, los recurrentes reclamaron que se declarase la responsabilidad civil del FIDAC, que tal y como se ha expresado anteriormente, tendrá responsabilidad según los límites del CF⁵¹.

Tras destacar que no cabría imponer las excepciones del Convenio, el Tribunal consideró que habría que tener en cuenta los límites de su artículo 5, que es un límite que se establece en relación a la máxima fijada en el CLC para el suceso de que se trate (a cargo del propietario), de manera que sumadas una y otras, según las cuantías vigentes a la fecha de los hechos, no podrán exceder de 135 millones de unidades de cuenta. El límite se eleva de 200 millones de unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres partes en el presente Convenio respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas. Además, dicha cantidad debía ser por ello prorrateada entre todos los perjudicados, en base al artículo 4.5 del Convenio. Por ello, finalmente

⁵¹ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, ponente Sra. Ana María Ferrer García, F. J. 67º-70º.

se declaró la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio.

C) El Protocolo 2003 y el Fondo Complementario Internacional.

Junto al CLC y al CF, surgió otro medio más de indemnización por el derrame de vertidos por hidrocarburos en 2005. Se trata del Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Más allá de lo comentado anteriormente sobre competencia judicial internacional y reconocimiento y ejecución, conviene destacar los siguientes puntos. Para empezar, este Protocolo hace que todo Estado Contratante reconozca la personalidad jurídica del Fondo Complementario para que sea capaz de asumir en virtud de la legislación de ese Estado derechos y obligaciones, así como de ser parte en toda acción emprendida ante los Tribunales de dicho Estado. Además, dice que al ser Parte un Estado, éste reconocerá igualmente al director del Fondo como el representante legal del Fondo Complementario (art. 2).

En cuanto a su ámbito de aplicación, este Protocolo se expresa en idénticos términos que el CLC y el CF, es decir, este Protocolo se aplica a los daños ocasionados por contaminación en el territorio de un Estado Contratante, incluido su mar territorial; en la ZEE de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado, y las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños (art. 3).

A partir de ahí, el Protocolo se encarga de regular tres cuestiones: la indemnización complementaria, las contribuciones, y la organización y administración.

Respecto a la primera cuestión, el artículo 4 empieza expresando la finalidad del Fondo Complementario, que no es otra que la de indemnizar a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación, siempre y cuando tal persona no puede obtener una indemnización completa y suficiente por una reclamación reconocida por tales

daños en virtud del CF de 1992, porque el daño total excede, o existe el riesgo de que exceda el límite aplicable de indemnización estipulado en el artículo 4.4, de dicho Convenio respecto de cualquier suceso. Eso sí, está establecido un límite, pues la suma total de dicha cuantía y la cuantía total del CLC y el CF no puede exceder de 750 millones de unidades de cuenta. Si se rebasa dicha cuantía, se distribuirá la cuantía disponible de manera que la proporción existente entre cualquier reclamación reconocida y la cuantía de indemnización efectivamente cobrada por el demandante en virtud del Protocolo sea igual para todos los demandantes.

También se prevé un derecho de subrogación para el Fondo Complementario de los derechos de que pudiera gozar la persona por él indemnizada en virtud del CLC contra el propietario o su fiador y en virtud del CF, siendo tal subrogación tan favorable como lo es para el asegurador de la persona a la que haya sido pagada la indemnización (art. 9).

Respecto a las contribuciones anuales al Fondo Complementario, el Protocolo 2003 dice que éstas se pagarán, respecto de cada Estado Contratante, por cualquier persona que durante el año civil haya recibido en cantidades que en total excedan de 150.000 toneladas tanto de hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar hasta los puertos o instalaciones terminales situados en el territorio de este Estado, como de aquellos hidrocarburos sujetos a contribución, transportados por mar, descargados en un puerto o en una instalación terminal de un Estado no Contratante, y llevados posteriormente a una instalación situada en ese Estado Contratante, si bien sólo se contabilizarán los hidrocarburos sujetos a contribución en virtud del presente apartado en el momento de su primera recepción en el Estado Contratante tras su descarga en el Estado no Contratante.

No obstante, también se prevé una presunción en el artículo 14, donde se dice que se considerará que todo Estado Contratante recibe como mínimo un millón de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución. Cuando la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribución recibida en un Estado Contratante sea inferior a un millón de toneladas, ese Estado Contratante asumirá las obligaciones que incumbirían en virtud del Protocolo a toda persona que estuviese obligada a contribuir al Fondo Complementario respecto de los hidrocarburos recibidos en el territorio de dicho

Estado, en la medida en que no exista persona alguna obligada respecto de la cantidad total de hidrocarburos recibida⁵².

Además se prevé el deber de comunicar al Director del Fondo todos los datos concernientes a los hidrocarburos recibidos, al punto de que el Fondo Complementario no indemnice los daños correspondientes respecto de todos los años anteriores al acaecimiento de ese suceso si no se realiza dicha comunicación, llegando a ser una denegación permanente si transcurre el plazo de un año⁵³.

Si se llega a tener la liquidez suficiente, para determinar dichas contribuciones anuales, se establecerá para cada año civil un cálculo en forma de presupuesto de gastos e ingresos:

Respecto a los gastos, entre estos se cuentan los siguientes:

a) Los costos y gastos de administración del Fondo Complementario previstos para el año considerado y para cubrir todo déficit resultante de las operaciones de años anteriores;

b) Los pagos que el Fondo Complementario abonará durante el año considerado para satisfacer las reclamaciones contra el Fondo Complementario en cumplimiento ya comentados del artículo 4, incluidos los reembolsos de préstamos obtenidos con anterioridad por el Fondo Complementario para el cumplimiento de esas obligaciones.

Respecto a los ingresos, la lista es más extensiva, ya que además de tener en cuenta el excedente resultante de las operaciones de los años precedentes, incluidos los intereses que pudieran haberse percibido, así como las contribuciones anuales, en la medida que fueran necesarias para equilibrar el presupuesto, se añade un tercer supuesto por el que se incluirían *todos los demás ingresos* (art. 11).

Por último, respecto a la regulación sobre la organización y la administración, el Protocolo 2003 habla del papel de la Asamblea, la Secretaría y el Director del Fondo Complementario, donde se aprecia nuevamente el nexo con el CF de 1992 al atribuirle a sus órganos la posibilidad de asumir también las funciones de los citados órganos del Protocolo.

Además de lo dicho en su regulación, a raíz de la creación de este Fondo Complementario se han realizado dos nuevos acuerdos: el Acuerdo de indemnización

⁵² Crf. art. 10 y art. 14 del Protocolo 2003.

⁵³ Crf. art. 13 y art. 15 del Protocolo 2003.

de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros (también conocido como STOPIA) 2006 y el Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros (también conocido como TOPIA) 206, que entraron en vigor el 20 de febrero de 2006 y que introdujeron un paquete de indemnización de carácter voluntario.

Estos Acuerdos tienen la finalidad de corregir los desequilibrios creados precisamente por la constitución del Fondo Complementario, que será financiado por el sector petrolero, el International Group of P<I Clubs (un grupo de 13 aseguradores mutuos que entre ellos facilitan seguro de responsabilidad al 98% de la flota mundial de petroleros). De tal modo que el CF 1992 y el Fondo Complementario seguirán siendo responsables, respecto a los siniestros cubiertos por el STOPIA 2006 y TOPIA 2006, de indemnizar a los demandantes en función de lo establecido en el CLC y CF. Conforme al STOPIA 2006 y al TOPIA 2006, los Fondos serán resarcidos por el propietario del buque. De acuerdo con el TOPIA 2006, el Fondo Complementario tiene derecho a resarcimiento por parte del propietario del buque del 50% de los pagos de indemnización que hayan hecho a los demandantes cuando en el siniestro intervenga un buque al que se aplique el acuerdo⁵⁴.

D) El Convenio BUNKERS 2001.

El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, también llamado Convenio combustible de los buques o BUNKERS 2001, fue aprobado el 23 de marzo de 2001 bajo los auspicios de la OMI con el fin de garantizar una indemnización adecuada, puntual y efectiva de las personas afectadas por daños debidos a vertidos de hidrocarburos transportados como combustible en los buques. Además, este Convenio también nació motivado por determinados desastres marítimos; en este caso por los buques *Tawe* y *Fedra* que tuvieron efectos particularmente en la Bahía de Algeciras. La regulación de este Convenio, más allá de lo dicho sobre competencia judicial internacional y reconocimiento y ejecución, viene a completar la regulación de los Convenios anteriores, llegando a suplir algunas de sus deficiencias.

⁵⁴ J. J. Álvarez Rubio (coord.), *op. cit.*, pp. 148-149.

Al principio, como el resto de Convenios, se empieza haciendo una lista de definiciones en su artículo 1, destacando las siguientes: *Propietario del buque* es el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque. *Propietario inscrito* sería, por su parte, la persona o personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en ese Estado como armador del buque, por propietario inscrito se entenderá dicha compañía. *Daños debidos a contaminación* serían tanto las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque por la contaminación resultante de la fuga o la descarga de hidrocarburos para combustible procedentes de ese buque, donde quiera que se produzca tal fuga o descarga, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse, como el costo de las medidas preventivas y las otras pérdidas o daños ocasionados por tales medidas.

Estas *Medidas preventivas* vienen a ser todas las medidas razonables que con posterioridad a un suceso tome cualquier persona con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a contaminación.

A continuación se establece el ámbito de aplicación del Convenio, que en un principio parece seguir el esquema de los Convenios precedentes. Ahora bien, hay que entender que ese ámbito se encuentra limitado a los daños causados por hidrocarburos (incluidos los lubricantes) utilizados para la propulsión del buque, ya se encuentren a bordo de sus tanques de combustible o a bordo del buque cuando vaya a utilizarse con ese fin⁵⁵.

Esto encaja con la regulación establecida respecto a la responsabilidad. Dicha responsabilidad, al igual que el CLC, es objetiva, siendo el propietario del buque en el momento de producirse un suceso el responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad recaerá sobre el que fuera propietario del buque en el momento de

⁵⁵ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *loc. cit.*, p. 149.

producirse el primero de esos acaecimientos. Eso sí, haciendo una remisión a las definiciones del artículo 1 ya citadas, también se consideraría como *propietario* al propietario inscrito, al fletador a casco desnudo, al gestor naval y al armador del buque.

Ahora bien, hay ciertas causas que pueden llevar a la exoneración de responsabilidad, de forma similar a los anteriores Convenios. En primer lugar, se exoneraría al propietario del buque si prueba que los daños se debieron a un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible; o los daños se debieron totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños; o los daños se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función.

Además, también se establece la ya citada exoneración total o parcial del propietario del buque por los daños debidos a contaminación que hayan resultado total o parcialmente de una acción u omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o de la negligencia de esa persona, si el propietario en cuestión prueba dicho dolo o culpa. Por último, se acepta la imposibilidad de reclamar indemnización por daños que no se ajusten al Convenio -independientemente de los daños indemnizables conforme a los otros Convenios-.

En relación a lo anterior, las exclusiones incluidas en este Convenio funcionan en un sentido similar a la exoneración por su conexión con ellas. Si bien en un principio hace una evidente exclusión a aquellas indemnizaciones por daños según se definen en el CLC, después se hace una exclusión a los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, algo que encaja bastante con la exoneración del apartado anterior. Eso sí, se prevé que, a pesar de lo dicho, un Estado Parte podrá decidir aplicar este Convenio a sus buques de guerra u otros buques de los mencionados anteriormente, en cuyo caso tiene el deber de notificarlo al Secretario General, especificando las modalidades y condiciones de dicha aplicación⁵⁶.

⁵⁶ Crf. art. 1, art. 3 y art. 4 del Convenio.

A esto se puede añadir una posible exoneración por prescripción, ya que el Convenio dice que los derechos de indemnización estipulados en él prescribirán a menos que se interponga una acción con arreglo al mismo dentro de un plazo de tres años, contados desde la fecha en que se produjeron los daños. Además, se dice que en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando el suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento (art. 8).

Como último medio de limitación de responsabilidad, se prevé que nada de lo dispuesto en el Convenio afectará al derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, como el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, enmendado.

Eso sí, existe la obligatoriedad de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como la garantía de un banco o entidad financiera similar, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito, siempre que dicho propietario esté inscrito a un buque de arqueo bruto superior a 1.000, para lo cual se expedirá un certificado que atestigüe que ese seguro o garantía financiera está en vigor⁵⁷.

Respecto a cómo se trata la responsabilidad en caso de haber más de un responsable -o lo que es lo mismo, en caso de haber dos o más buques implicados-, el Convenio aboga por la responsabilidad solidaria. En particular dice que los propietarios de todos los buques de que se trate, a menos que estén exonerados en virtud del artículo 3 ya citado, serán solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa atribuir razonablemente a nadie por separado, algo que también se prevé cuando se hablaba de la responsabilidad⁵⁸.

⁵⁷ Cf. art. 6 y art. 7 del Convenio.

⁵⁸ Cf. art. 3 apart. 2 y art. 5 del Convenio.

2. La normativa de la UE.

La UE ha sido todo un ejemplo de cómo regular la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos, pero como es lógico ello ha sido motivado por distintas catástrofes marítimas, por lo que además de ver qué normativa existe actualmente, es necesario hacer un recorrido por estos incidentes y ver la actuación de la UE que ha ido de su mano hasta llegar a la situación actual.

A) Las catástrofes marítimas como punto de arranque.

Entrando en el ámbito de la UE, ha habido un notable avance en cuanto a desarrollo normativo, pero esto es debido principalmente a que Europa es un foco sensible ante este tipo de sucesos. Esto es, entre otras cosas, por los cerca de 100.000 kilómetros de costa que conectan dos océanos y cuatro mares; sus más de 1.200 puertos comerciales; por el empleo que da a unos tres millones de personas de la UE y por la existencia de zonas peligrosas y vulnerables a la contaminación por hidrocarburos⁵⁹.

A pesar de ello, hay que ir más allá y adentrarse en detalle en cómo ha actuado la UE ante la contaminación por hidrocarburos para entender cómo se ha llegado a la situación actual.

Para empezar, la actividad legislativa de la UE en esta materia depende de que esté reconocida en los Tratados de la UE, y por ello queda reflejada en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante TFUE). Eso sí, la prevención y control de la contaminación del mar por hidrocarburos queda vinculada en este Tratado no en una, sino en distintas políticas europeas, como la de transportes (arts. 90 y ss), el medio ambiente (arts. 191 y ss.) o la protección civil (art. 196).

A pesar de lo anterior, se puede apreciar que las principales medidas se han adoptado en base al título VI dedicado a transportes y más concretamente en base al artículo 100.2 del TFUE. El artículo 100.1 establece claramente que las disposiciones de este título se aplican a los transportes de ferrocarril, carretera o vías navegables, y el artículo 100.2 establece que el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.

⁵⁹ J. J. Álvarez Rubio (coord.), *op. cit.*, pp. 67-68.

Este último apartado no permite a los Estados miembros -salvo que las Directivas concretas adoptadas sobre la base de este artículo prevean lo contrario- adoptar estándares más estrictos que los previstos por las medidas comunitarias, pues, de lo contrario, la coexistencia de distintos estándares podría llegar a falsear el logro de los objetivos de la legislación de la UE.

Su legislación en este ámbito busca la uniformidad y la completa armonización de las legislaciones internas de los Estados miembros, ya que, además de los evidentes intereses medioambientales, también se encuentran presentes y se defienden objetivos eminentemente económicos y comerciales como el de la libre competencia.

La intervención competencial de la UE en materia de transportes y medio ambiente es compartida con los Estados miembros (arts. 4.2.e) y 4.2.g) del TFUE); se trata, por tanto, de una competencia regida por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, lo que significa, por una parte, que en estos ámbitos la Unión sólo interviene cuando los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que puedan materializarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala europea⁶⁰; y, por otra parte, que el contenido y la forma de la acción no excederán de lo necesario para lograr los objetivos previstos en los Tratados⁶¹.

Según Álvarez Rubio, el sector de la protección del mar frente a los vertidos de hidrocarburos provenientes de los buques queda caracterizado como un ámbito donde los objetivos pueden ser alcanzados de mejor manera mediante una acción comunitaria. La acción unilateral de los Estados resulta insuficiente e inadecuada para lograr una protección eficaz del mar a través de la imposición de estándares de seguridad, salvando al mismo tiempo las exigencias de competitividad que impone el comercio marítimo⁶².

Una vez aclarado que esta materia está reconocida en los Tratados, hay que ver cómo se ha desarrollado esta agenda legislativa, y ésta, desgraciadamente, ha ido de la mano con los accidentes de los buques petroleros en aguas de la UE.

Ya en 1978, el accidente del buque *Amoco Cádiz* exigió a la UE que tomara una serie de medidas, tomando cuerpo en declaraciones y recomendaciones dirigidas a los

⁶⁰ Cfr. art. 5.3 del Tratado de la UE.

⁶¹ Cfr. art. 5.4 del Tratado de la UE.

⁶² J. J. Álvarez Rubio, "La UE ante el reto de la contaminación marítima por hidrocarburos", *Revista Vasca de Administración Pública. Herri-Arduralaritzako Euskal Aldizkaria*, Nº 99-100, 2014, p. 286.

Estados miembros para que ratificaran los Convenios de la OMI y de la OIT en la materia, siendo medidas insatisfactorias pues, hasta el Tratado de Maastricht, se vio que las iniciativas de la Comunidad Europea se limitaron a asegurar que los Estados cumplieran los estándares de la OMI.

Los accidentes de los buques *Aegean Sea*, de diciembre de 1992 y de *Braer*, de enero de 1993, reflejaron este hecho. La elaboración por parte de la Comisión de la Comunicación de 1993 “Por una política común de seguridad marítima” y la posibilidad de hacer uso de la mayoría cualificada en este ámbito, permitieron al Consejo adoptar los primeros elementos de una política común de seguridad marítima que conjugaba la organización a nivel comunitario de una aplicación más estricta de los Tratados Internacionales, con la aprobación de normas comunitarias en ausencia de normas de la OMI o cuando éstas resultasen insuficientes.

Las medidas más importantes que adoptó la Comunidad se basaron en o complementaron la legislación de la OMI, destacando las siguientes: la Directiva del Consejo 95/21/CE de 19 de junio de 1995, sobre las inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto; la Directiva 94/57/CE, sobre normas comunes para la inspección de buques y sociedades de clasificación y para las actividades pertinentes de las Administraciones; el Reglamento del Consejo (CE) núm. 2978/94 de 21 de noviembre de 1994, para la aplicación de la Resolución de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre; la Directiva del Consejo 93/75/CEE de 13 de septiembre de 1993, que establece el deber de notificación de las cargas de los buques que transporten productos peligrosos o contaminantes desde los puertos de la UE o con destino a éstos, y la Directiva propuesta en la Posición Común núm. CW 1/2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga⁶³.

A pesar de lo dicho, todas estas medidas resultaron ser insuficientes cuando en diciembre de 1999, el petrolero de casco único *Erika*, con pabellón maltés y de 25 años de antigüedad, se partió en dos en aguas francesas de Bretaña, vertiéndose 10.000 toneladas de petróleo. Este hecho reflejó la política existente en la que no se tenía en cuenta la calidad de transporte, sino el precio, favoreciendo la navegación de buques más viejos, actuando en detrimento de la seguridad.

⁶³ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, pp. 72-73.

Esto llevó a que la UE decidiera adoptar medidas adicionales de prevención, a través de dos grupos de Directivas, denominadas *Erika I* (que suponían medidas inmediatas) y *Erika II* (que suponían medidas a largo plazo).

Las tres Directivas sobre seguridad marítima tenían un plazo para su trasposición o incorporación a los ordenamientos nacionales que vencía en principio en julio de 2003 (las dos primeras) y en febrero de 2004 (la tercera): las dos primeras proyectaban su ámbito de aplicación sobre las sociedades de clasificación, encargadas de las revisiones y de la adscripción de un buque a una determinada categoría o función y sobre el refuerzo de controles de los buques en los puertos, y la tercera norma regulaba cuestiones vinculadas a los puertos de refugio, obligatoriedad de instalar cajas negras a bordo de los buques y otras medidas que ponían el acento en los aspectos preventivos.

Entre las medidas del paquete *Erika I*, una primera proponía reformar la ya citada Directiva 95/21/CE, de 19 de junio de 1995, con el fin de reforzar los controles de los buques para así contrarrestar en lo posible la actitud de ciertos empresarios y algunos Estados de pabellón que no respetaban las normas de la OMI. Como segunda medida, se previó la reforma de la Directiva 94/57/CE para lograr un control más riguroso de las sociedades de clasificación. Una tercera medida propuso la prohibición progresiva de los petroleros de casco único, estableciendo un calendario para la implantación de los buques de doble casco, lo que se llevó a cabo con el Reglamento (CE) n° 417/2002, de 18 de febrero⁶⁴.

A los seis meses de proponerse las medidas *Erika I* se propuso el paquete de medidas *Erika II*, cuyas nuevas medidas constaron de una propuesta de Directiva relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, lo cual llevó a la ya citada Directiva 2002/59/CE de 27 de junio, y a dos propuestas de Reglamento: una relativa a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias, y otra por la que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima mediante el Reglamento (CE) n° 1406/2002 de 27 de junio. También se creó a raíz de este paquete el Comité de seguridad marítima y prevención de contaminación por los buques (COSS) y se modificaron los reglamentos relativos a

⁶⁴ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, p. 511.

la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques mediante el Reglamento (CE) nº 2099/2002 de 5 de noviembre⁶⁵.

El 19 de diciembre de 2002, cuando seguía el proceso de implementación de estas medidas, un buque de casco único llamado *Prestige*, de 26 años, el pabellón de Bahamas y con una carga de 77 toneladas de fuelóleo pesado, naufragó a unas 130 millas de las costas gallegas, extendiéndose por el norte de Portugal y el sur de Francia. A la fecha en que tuvo lugar el siniestro, ninguno de los entonces quince Estados Comunitarios cumplía las normas de seguridad marítima previstas en dichas Directivas de la UE, y sólo el clima de sensibilización despertado por la nueva catástrofe del *Prestige* permitió encauzar una decisión política coordinada con el fin de acortar esos mencionados plazos de incorporación interna, y también llevó a adoptar otras medidas complementarias.

La iniciativa más controvertida de las adoptadas tras el accidente del *Prestige* fue la ya citada Directiva 2005/35/CE, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones. Esto es, además de por lo ya expuesto con anterioridad, porque tuvo la oposición de Grecia y Malta en las negociaciones y porque, tratándose de materia penal, la fundamentación de la Directiva en el artículo 80.2 TCE (actual art. 100.2 del TFUE), fuera del tercer pilar, resultaba bastante controvertida. Sin embargo, el TJCE terminó con la discusión sosteniendo que era posible incluir tal iniciativa en el primer pilar en la medida en que su finalidad y su contenido estuvieran principalmente dirigidos al logro de los objetivos del TCE, como el de la protección medioambiental⁶⁶.

Esta Directiva ha ido, además, acompañada de la adopción de la ya citada Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques, donde se precisa el régimen de sanciones penales aplicables al comportamiento tipificado en la Directiva⁶⁷. Por otro lado, cabe mencionar también la Directiva 2004/35/CE, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.

⁶⁵ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, p. 517.

⁶⁶ Asunto C-176/03 *Comisión c. Consejo*, párr. 51, señala que “De todo cuanto se desprende que, tanto por su finalidad como por su contenido, los artículos 1 a 7 de la Decisión marco tienen como objetivo principal la protección del medio ambiente y podrían haber sido adoptados válidamente sobre la base del artículo 175 CE”.

⁶⁷ J. J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p. 78.

B) La regulación comunitaria actual frente a la contaminación.

En la actualidad, cabe afirmar, apreciando este desarrollo normativo, que la legislación de la UE en materia de protección del mar de la contaminación por hidrocarburos ha adquirido una entidad y un desarrollo realmente relevantes.

En el año 2009 se adoptaron los instrumentos normativos propuestos en el tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la UE (*Erika III*), medidas que vienen a modificar normas comunitarias anteriores o a plantear nuevos ámbitos materiales de regulación para la UE. Como punto a destacar, este paquete de medidas ha ido desarrollándose de forma pausada, sin estar movido por circunstancias particulares al contrario que en los otros casos, lo cual ayuda a crear una mayor estabilidad normativa. Los instrumentos normativos adoptados el 23 de abril de 2009 en este último paquete de medidas fueron los siguientes:

1. Directiva 2009/21/CE, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. Como se ha dicho anteriormente, esta Directiva cubre una laguna en la UE, pues ésta no regulaba la responsabilidad de los Estados de abanderamiento, obligando ahora a los Estados miembros a que tomen medidas para asegurarse de que los buques cumplen la normativa internacional.

2. Reglamento (CE) n.º 391/2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y la Directiva 2009/15/CE sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. Esta regulación pretende hacer más rigurosas las inspecciones de las sociedades de clasificación, permitiendo a la Comisión llevar a cabo auditorías e imponer sanciones.

3. Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, ya citada anteriormente. Esta Directiva refunde la Directiva 95/21/CE y aumenta la presión sobre los buques de riesgo, intensificando los controles en los Estados puerto de la UE, elaborando una lista negra de buques subestándar y mejorando la calidad de los administradores de control de los puertos.

4. Directiva 2009/17/CE, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esta Directiva crea un sistema comunitario de intercambio de información -el SafeSeaNet- y también prevé la adopción de medidas concretas ante

buques que puedan entrañar riesgos o la elaboración de planes de albergar buques en peligro. Para ello, los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que los capitanes, los operadores de buques y los agentes navieros, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de dichos buques, cumplen los requisitos de la Directiva⁶⁸.

5. Directiva 2009/18/CE, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Esta Directiva facilita la diligencia de las investigaciones de seguridad y el correcto análisis de siniestros y accidentes marítimos para saber sus causas, así como la elaboración de informes y propuestas de medidas correctivas.

6. Reglamento (CE) n.º 392/2009 sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente. Esta iniciativa de la UE complementa y amplía -de forma gradual- el sistema de responsabilidad y seguro previsto en el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 1974, modificado por el Protocolo de 2002 («el Convenio de Atenas»), y por la reserva y de las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 («las directrices de la OMI»).

7. Directiva 2009/20/CE, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, viene a llenar un vacío del Derecho marítimo internacional, donde no existe una obligación general de seguro⁶⁹. Dicha obligación incluye la obtención de un certificado que acredite dicho seguro bajo pena de sanción por incumplimiento a los buques que enarbolan su pabellón.

Al margen de estas normas, ha habido otras que actualmente han traspuesto Directivas o Reglamentos de los Paquetes anteriores. Cabe citar, por ejemplo, la Directiva 2009/105/CE, de 23 de abril, que supone la última enmienda y refundición de la ya hace tiempo derogada Directiva 94/57/CE del paquete *Erika I*, o el Reglamento (CE) n.º 530/2012, que refunde el Reglamento (CE) n.º 417/2002 del paquete *Erika II*.

⁶⁸ Cf. art. 1 de la Directiva.

⁶⁹ J. J. Álvarez Rubio, *op. cit.*, p. 289.

Para acabar, merece especial mención la Directiva 2008/56/CE, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), que supone un paso importante para cumplir los compromisos adquiridos en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible.

3. La normativa interna española.

España también ha llevado a cabo una importante labor a la hora de desarrollar normativa sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos. Al ser parte de la UE, ha ido de la mano de ésta desarrollando su normativa, pero también ha ido añadiendo otras normas que es interesante analizar y eso es lo que se hará a continuación.

A) La normativa interna española. Una visión general.

Como base de la normativa estatal, no hay que olvidar de donde hay que partir para comprobar el compromiso del Estado español con la protección del medio ambiente y para ello hay que acudir a la CE de 1978 como norma suprema de su ordenamiento jurídico.

Dentro de la CE hay unos artículos que hay que destacar. En primer lugar, hay que hacer mención al artículo 45, regulado en el Título I, Capítulo tercero “De los principios rectores de la política social y económica”. Este artículo establece que:

1. Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.

2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

3. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

En segundo lugar, habría que destacar el ya mencionado artículo 96.1, ya que este artículo dice que los Tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno, y que sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma

prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas generales del Derecho internacional. Por ello, todos los Convenios mencionados anteriormente serían -y son- de aplicación en el Estado español en virtud de esta norma.

A esto hay que añadir lo establecido en el también mencionado artículo 1.5 del Cc, donde se dice que las normas jurídicas contenidas en los tratados internacionales no serán de aplicación directa en España en tanto no hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno mediante su publicación íntegra en el Boletín Oficial del Estado (en adelante BOE).

Esta es la razón por la que, por un lado, la normativa estatal española haya ido de la mano con la regulación de la UE en cuanto a la contaminación por hidrocarburos. Ello se aprecia en un primer término, como es lógico, en la trasposición de las Directivas de los paquetes *Erika I, II y III*

Tal es el caso de la Directiva 94/57/CE, que fue traspuesta en el ordenamiento español a través del Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, ocurriendo lo mismo tras la modificación de dicha Directiva por la 2001/105/CE mediante el Real Decreto 90/2003, de 24 de enero de 2003⁷⁰. Actualmente, y tras la enmienda y refundición de esta Directiva por la vigente Directiva 2009/105/CE, de 23 de abril, se traspuso esta Directiva en el vigente Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima⁷¹.

Otro ejemplo sería el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo, que traspuso la Directiva 2009/20/CE del paquete *Erika III*.

Por otro lado, además de las normas citadas, cabe decir que aunque los Convenios internacionales (salvo los meramente programáticos o no *self executing*) tienen plena vigencia en nuestro ordenamiento interno al ser publicados en el BOE (por los citados art. 96.1 de la CE y art. 1.5 del Cc) con preferencia incluso sobre las leyes parlamentarias (puesto que no pueden derogar el Convenio), cabe que se dicten normas de puro desarrollo para su aplicación, es decir normas equivalentes a las reglamentarias, como es el caso del Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan

⁷⁰ J. M. Sobrino Heredia (coord.), *op. cit.*, p. 502.

⁷¹ Cfr. Preámbulo del Real Decreto 877/2011, de 24 de junio.

normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Esta norma subraya, con posterioridad al *Prestige*, la intención del Estado Español no sólo de reconocer y dar plena ejecución a los Convenios CLC y CF, sino la de aplicarlos con carácter universal, respecto a todos los buques que se aproximen a las costas españolas con cargamentos de crudo, independientemente del pabellón que ostenten⁷².

B) La Ley de Protección del Medio Marino y la Ley de Navegación Marítima.

La Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino, la cual traspone la citada Directiva Marco 2008/56 CE, se centra en la parte marina del dominio público marítimo-terrestre, la cual ya estaba definida en otra importante ley, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (art. 3), siendo la asignatura pendiente del ordenamiento jurídico español, pues la Ley de Costas se ciñe, fundamentalmente, a la parte terrestre del dominio público marítimo-terrestre⁷³.

Esta ley tiene un concepto muy amplio de contaminación del medio marino; de ahí que contemple todo tipo de vertidos, comenzando por los procedentes de tierra firme (art. 31); en este sentido, una política marítima integrada va más allá de la simple coordinación de las políticas marítimas, ya que un porcentaje muy relevante de la contaminación marina procede de las actividades terrestres.

Se realiza una remisión a la normativa específica, que estaría encabezada por la actual Ley de Costas, sin perjuicio de las facultades de las CCAA de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio, variando la autoridad marítima competente para autorizar el vertido según la ubicación geográfica. En cualquier caso, dichas autorizaciones requieren informe previo favorable del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente.

Asimismo, en función de la ubicación geográfica serían aplicables los Convenios marinos regionales, como el Convenio de Londres sobre la Prevención de la

⁷² J. J. Álvarez Rubio, “El siniestro del buque *Prestige*: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades”, *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz = Vitoria-Gasteizko nazioarteko zuzenbide eta nazioarteko harremanen ikastaroak*, ISSN 1577-533X, N.º. 1, 2013, p. 302.

⁷³ M. Ortiz García, “La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima”, *Revista Catalana de Dret Ambiental*, ISSN-e 2014-038X, Vol. 2, Núm 2, 2011, p. 7.

Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, el Convenio de Barcelona para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo, y el Convenio OSPAR sobre la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste. Se establecen normas también respecto a los vertidos desde buques y aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, es decir, los vertidos de mar a mar (art. 32). Entre los vertidos no prohibidos se encuentra el almacenamiento de dióxido de carbono en estructuras geológicas submarinas, de acuerdo con las condiciones establecidas (art. 32 apdos. 3, 4 y 5).

Eso sí, aunque el Título IV de la LPMM regule los vertidos en el mar, no regula todos, ya que en el artículo 32.2 excluye la evaluación en el mar de desechos u otros materiales resultantes, directamente de de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas y otras construcciones en el mar, y el depósito de materias u otras sustancias para un fin distinto a su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos de esta ley⁷⁴.

Queda prohibida, con carácter general, la incineración en el mar (art. 33), y asimismo el depósito de objetos sobre el fondo marino. Los objetos que se destinen a arrecifes artificiales serán autorizados de acuerdo con su normativa, y siempre previo informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para comprobar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente (art. 35).

Y respecto a la responsabilidad por daños al medio marino, se realiza otra remisión en su disposición adicional tercera, a la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, que traspone la ya citada Directiva 2004/35/CE⁷⁵.

En cuanto a la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, dentro de toda su regulación, es necesario centrarse, en primer lugar, en lo que esta ley regula respecto a la responsabilidad civil por contaminación. Esta norma cede en su aplicación ante la existencia de disposiciones internacionales aplicables y, tal como acertadamente se establece en la Memoria del anteproyecto de la LNM, el régimen legal ahora establecido está calcado del previsto en los textos internacionales para los supuestos de contaminación por hidrocarburos, combustible o productos peligrosos⁷⁶.

⁷⁴ F. J. Sanz Larruga, M. García Pérez, *op. cit.*, p. 480.

⁷⁵ M. Ortíz García, *op. cit.*, p. 26-27.

⁷⁶ Concretamente, su título VI “De los Accidentes de Navegación”, dice que “Como es patente, este régimen está calcado sobre el existente en los textos internacionales para los supuestos de contaminación por hidrocarburos o

Por esa razón, según López Quiroga, puede afirmarse que la regulación ahora establecida tiene un declarado carácter residual. En efecto, resultando indiscutido que los textos internacionales vigentes sobre la materia (Convenio CLC y Convenio BUNKERS 2001) no sólo no requieren la existencia de un elemento internacional para su aplicación (art. 2 del Convenio CLC y del Convenio BUNKERS 2001) sino que, además, definen su aplicación territorial en términos sustancialmente iguales a los establecidos en el artículo 384 de la LNM, el régimen establecido en las normas del capítulo V del título VI de la LNM ha de considerarse aplicable, con carácter supletorio y subsidiario, a los daños causados en las costas y espacios marítimos españoles (aguas interiores referidas en el art. 1.2 de la LNM, mar territorial y ZEE) en aquellos supuestos sujetos al Convenio CLC y al Convenio BUNKERS 2001⁷⁷.

Según el artículo 386.1 de la LNM, el régimen de responsabilidad se desencadena por el solo hecho de la generación del daño por contaminación, y el artículo 385.1 de la LNM declara que la obligación de indemnizar tales daños recae sobre el armador del buque o embarcación o sobre el titular del uso o explotador del artefacto naval o de la plataforma fija. Ahora bien, nada obsta a que, abonada la indemnización por alguno de los responsables legales, puedan estos repetir lo indemnizado frente al culpable del hecho que habría desencadenado aquella responsabilidad legal. Acción de repetición que, habiendo de fundarse en la culpa, no ha de seguir los postulados del régimen previsto en las normas del capítulo V del título VI.

El artículo 385.2 de la LNM también contempla que en el caso de que se encuentren involucrados varios buques, sus armadores estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que éstos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques. Puede pensarse que esta redacción va contra regulación convencional (como la del art. 4 del Convenio CLC, el art. 5 del Convenio BUNKERS y art. 8 del Convenio HNS) según la cual cada uno asumiría los daños que hubiese causado, de forma que la solidaridad sólo sería predicable respecto de aquellos concretos daños que no fuese posible particularizar o atribuir a uno de los implicados.

productos peligrosos, por lo que, en definitiva, supone una extensión de los correspondientes principios a supuestos de contaminación que no están expresamente regulados a nivel internacional”.

⁷⁷ J. C. Fuentes Gómez, et al., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Madrid, Dykinson, 2015, p. 340.

En efecto, la exigencia establecida en el artículo 385.2 de que los daños por contaminación hayan de ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los vehículos implicados para quebrar el principio de solidaridad, cabe ser interpretado en sentido de que sólo cuando todos los daños puedan ser imputables a uno sólo de los intervinientes, sería éste el único responsable de su indemnización; pero fuera de tales supuestos, todos los intervinientes serían responsables de todos y cada uno de los daños causados⁷⁸.

A pesar de lo anterior, la LNM también contempla en el artículo 386.1 que el armador quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último. Además de esta exoneración absoluta, el artículo 387 de la LNM también contempla una exoneración relativa cuando el armador pruebe que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió.

En cuanto al alcance de responsabilidad, éste se encuentra regulado en el artículo 388 de la LNM, donde dice que serán indemnizables tanto las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque, como los costes de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

Respecto a la limitación de dicha responsabilidad, este artículo se remite al Título VII centrado en éste ámbito, lo que lleva a el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, lo cual no permitiría la aplicación de dicho régimen de limitación a los titulares o explotadores de artefactos navales y plataformas fijas (excluidos de la aplicación del citado Protocolo de 1996 en virtud de su art. 15.5.b)⁷⁹.

Por otro lado, el artículo 389.1 establece el carácter obligatorio del seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación, remitiendo a un posterior desarrollo reglamentario las condiciones y el alcance de cobertura de dicho seguro. En todo caso,

⁷⁸ J. C. Fuentes Gómez, et al., *op. cit.*, pp. 344-345.

⁷⁹ Concretamente, dicho artículo señala que “El presente Convenio no será aplicable a plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos”.

este seguro obligatorio de responsabilidad por contaminación ha de considerarse un seguro marítimo al que, supletoriamente, resultarán de aplicación las normas sobre el seguro de responsabilidad civil contenidas en la LNM (art. 464) y, en última instancia, las disposiciones contenidas en la Ley del Contrato de Seguro (art. 406.1 de la LNM)⁸⁰.

Ligado a lo anterior, el artículo 389.2 de la LNM establece que los perjudicados por la contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil, quien podrá oponer las mismas excepciones que correspondiesen al armador de acuerdo con los artículos 386 y 387 y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable.

Sobre su prescripción, la ausencia de norma alguna en la LNM que regule el plazo para el ejercicio de las acciones fundadas en la responsabilidad civil por contaminación a la que se refiere el capítulo V del título VI determina que, con carácter general, resulte de aplicación el plazo prescriptivo anual señalado en la legislación común para las acciones de naturaleza extracontractual.

Por último, y en concordancia con lo dicho al principio, esta ley dice en su artículo 391 que lo previsto en los Convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo. Eso sí, también establece que lo dispuesto en estas disposiciones no se aplicará en caso de contaminación por sustancias radioactivas o nucleares, rigiéndose por sus leyes especiales.

En segundo y último lugar, es importante hacer una mención a otros dos aspectos regulados en esta ley que están directamente relacionados con lo comentado anteriormente y en relación al caso *Prestige*.

El primero es el relativo a la responsabilidad del capitán del buque, haciendo particular mención al artículo 182 de la LNM. Este artículo dice que el capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque

⁸⁰ J. C. Fuentes Gómez, et al., *op. cit.*, p. 349.

y la prevención de la contaminación. Éste es precisamente uno de los puntos en los que se determina en el caso *Prestige* el papel del capitán Apostolos Ioannis Mangouras, al decirse que el capitán era el responsable de la navegación segura y, dentro de ello y especialmente, de prevenir el riesgo de contaminación⁸¹.

El segundo es lo que dice esta ley respecto del papel de las aseguradoras mediante el seguro obligatorio de responsabilidad civil ya mencionado, que puede tener gran importancia para actuar frente a las aseguradoras de los responsables.

La Sentencia del caso *Prestige* hizo mención lo que decía esta ley en relación a los contratos de seguro P&I (*protection and indemnity* o contratos de protección e indemnización). Empieza diciendo que éstos carecieron de regulación positiva en Derecho español hasta la reciente LNM tratándose de seguros de responsabilidad civil del naviero, como seguros de base mutualista, en los que los propios armadores o personas relacionadas se organizan mediante clubs para darse cobertura entre sí mismos, sometidos a la legislación del país en que se han constituido, siendo válida la sumisión a una legislación determinada. En este tipo de seguro, el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que se pueda causar a tercero, en el sentido de que satisfacen aquella indemnización que ya se ha tenido que pagar al tercero, respecto al que no contemplan acción directa, con el devastador efecto que ello supone para los perjudicados. Es un seguro de indemnización efectiva, que cubre al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado al tercero.

Sigue diciendo en esta Sentencia que en su artículo 467 -y actualmente en su artículo 465- al hablar respecto a la responsabilidad de dicho buque decía -y dice- que la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo. Ahora bien, con anterioridad a la misma este tipo de aseguramiento no estaba regulado expresamente en España, lo que en principio determinaría la aplicación supletoria la Ley de Contrato de Seguro⁸².

⁸¹ Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, ponente Sra. Ana María Ferrer García, F. J. 29º.

⁸² Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, ponente Sra. Ana María Ferrer García, F. J. 69º.

V. Conclusiones.

Se puede apreciar una gran evolución en la normativa de Derecho internacional privado. Si bien no ha habido un gran cambio en la normativa convencional, no deja de ser útil de forma supletoria en defecto del RBIBis y el Reglamento Roma II. Estos Reglamentos, por otro lado, sí que son una demostración de cómo la UE ha ido por el buen camino para hacer frente a estas cuestiones. A nivel interno, si bien tiene sus defectos, no deja de tener su utilidad, aunque no deje de ser residual.

En segundo lugar, queda claro que el papel del Estado de abanderamiento ha demostrado ser defectuoso entre otras cosas por los pabellones de conveniencia, y si bien los Estados ribereños y del puerto no han podido destacar tanto en el CNUDM, la UE ha demostrado una vez más los grandes avances que ha hecho no solo respecto del papel de éstos, sino también respecto a los Estados del pabellón.

En tercer y último lugar, es evidente la importancia de la regulación convencional a la hora de prevenir y sancionar a los responsables por daños de contaminación por hidrocarburos, pero la falta de cumplimiento, así como la limitación de responsabilidad establecida en dichas normas no hace sino dejar patente la necesidad de reformarlas para ampliar dicha responsabilidad objetiva. En cuanto a la UE, sigue siendo el paradigma de progreso también en este ámbito, no habiendo dejado de regular aspectos de esta materia, y teniendo en cuenta el alcance y el cumplimiento imperativo de su normativa, esto hace que su alcance afecte a la normativa interna, que en el caso español, no hace sino reforzar los propios progresos del Estado en éste ámbito.

En resumen, se puede decir que la lucha contra la contaminación por hidrocarburos no hace sino evolucionar, y aunque siga habiendo catástrofes como la del *Prestige* que demuestran que hay lagunas que solventar en cuanto a la prevención y sanción de estas catástrofes, ello no ha hecho más que resaltar e impulsar el papel del derecho como medio de defensa de los mares.

VI. Bibliografía.

F. J. Sanz Larruga, M. García Pérez, *Nuevos Escenarios de la Seguridad Marítima en Europa. Reflexiones tras los casos del Erika y el Prestige*, Madrid, Bubok, 2014.

J. C. Fuentes Gómez, et al., *Comentarios a la Ley de navegación marítima*, Madrid, Dykinson, 2015.

J. M. Sobrino Heredia (coord.), *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2007.

J. J. Álvarez Rubio (dir.), *Las Lecciones Jurídicas del Caso Prestige*, Pamplona, Aranzadi, 2011.

M. P. García Rubio, S. Álvarez González (coord.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Madrid, Iustel, 2007.

M. Vinaixa Miguel, *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2006.

A. López de Argumedo, P. Martínez Llorente, “La nueva Ley de Cooperación Jurídica Internacional”, *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, 43, 2016.

B. Campuzano Díaz, “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE”, *Revista Jurídica de Estudios Internacionales (REEI)*, Nº. 28, 2014.

C. Otero García-Castrillón, “El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente”, *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional (IHLADI)*, 2013-2014, 2013.

J. J. Álvarez Rubio, “La UE ante el reto de la contaminación marina por hidrocarburos”, *Revista Vasca de Administración Pública. Herri-Arduralaritzako Euskal Aldizkaria*, Nº 99-100, 2014.

J. J. Álvarez Rubio, “El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades”, *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz = Vitoria-Gasteizko nazioarteko zuzenbide eta nazioarteko harremanen ikastaroak*, ISSN 1577-533X, Nº. 1, 2013.

P. Abad Camacho, “A propósito del 'Prestige'. Responsabilidad civil e indemnización derivada de la contaminación por hidrocarburos”, *Revista de Derecho Vlex*, Nº 2, 2003.

M. Ortíz García, “La Ley de Protección del Medio Marino: hacia la gobernanza marítima”, *Revista Catalana de Dret Ambiental*, ISSN-e 2014-038X, Vol. 2, Núm 2, 2011.

Legislación.

Constitución Española de 1978.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969. Hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL).

Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques.

Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales.

Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Ley 29/2015, de 30 de julio, de Cooperación Jurídica Internacional en materia civil.

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, hecho en Londres el 16 de mayo de 2003.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

Reglamento (CE) 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»).

Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Reglamento (UE) 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Tratado de la Unión Europea.

Jurisprudencia.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08, TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 3 de junio de 2008, Asunto C-308/06, The Queen, a instancia de: International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) y otros, c. Secretary of State for Transport.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Tercera) de 11 de julio de 2018, Asunto C-15/17, Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c. Rajavartiolaitos.

Sentencia del Tribunal Constitucional (Sala Segunda) nº 19/1985, de 13 de febrero.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 2ª), nº 865/2015 de 14 de enero de 2016, ponente Sra. Ana María Ferrer García.