

eman ta zabal zazu



Universidad  
del País Vasco

Euskal Herriko  
Unibertsitatea

FACULTAD DE DERECHO  
ZUZENBIDEKO FAKULTATEA

# RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARINA POR HIDROCARBUROS

TRABAJO DE FIN DE GRADO



Autor del trabajo: Iñaki Peña Gajate

Director: Dr. Juan José Álvarez Rubio

4º de Derecho

Curso académico 2020/2021

Convocatoria de Defensa: junio de 2021

## ÍNDICE

<b>ABREVIATURAS EMPLEADAS</b> .....	
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>II. EL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO ANTE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA</b> .....	3
A. <i>La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 como aproximación a la lucha contra la contaminación marina de hidrocarburos</i> .....	4
B. <i>La Organización Marítima Internacional como organismo esencial en el ámbito de la seguridad marítima</i> .....	8
C. <i>La posición de los Estados del pabellón, Estados ribereños y Estados del puerto en el Derecho del Mar.</i> .....	11
<b>III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS A NIVEL INTERNACIONAL, COMUNITARIO E INTERNO</b> .....	17
A. <i>Aspectos principales de la responsabilidad civil</i> .....	17
B. <i>Régimen de responsabilidad civil por contaminación marítima a nivel convencional</i> .....	20
1. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, y sus modificaciones protocolarias.....	20
2. El Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de 1971 y el Protocolo de 1992 .....	26
3. El Protocolo de 2003 relativo a la Constitución de un Fondo Complementario Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.....	31
4. El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 23 de marzo de 2001(BUNKERS 2001) .....	34
5. La competencia judicial, la ley aplicable y el reconocimiento y ejecución de sentencias a través de los distintos Convenios Internacionales.....	37

C. <i>La responsabilidad civil por contaminación marítima en la normativa Comunitaria</i> .....	39
1. La actuación legislativa de la Unión Europea en la contaminación marina por vertido de hidrocarburos.....	40
2. La determinación de la competencia judicial, la ley aplicable y el reconocimiento ejecución y de sentencias de la responsabilidad civil extracontractual .....	44
3. Inspiración en la « <i>Oil Pollution Act de 1990</i> ».....	47
D. <i>La normativa interna de responsabilidad civil por contaminación marítima</i> ....	50
1. La Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima .....	51
2. Competencia judicial internacional, ley aplicable y reconocimiento y ejecución de resoluciones extranjeras en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial .....	54
<b>IV. ACCIDENTES DE BUQUES PETROLEROS COMO IMPULSO A LA PREVENCIÓN, GESTIÓN Y SANCIÓN POR LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS</b> .....	57
A. <i>El desastre del Torrey Canyon, como punto de partida en la modificación legislativa</i> .....	58
B. <i>El desastre del buque Erika como medio para considerar punible el “perjuicio ecológico”</i> .....	61
C. <i>La catástrofe del Prestige como último desastre ecológico que conllevó el reforzamiento de la normativa en materia de contaminación marina por hidrocarburos</i> .....	65
<b>V. CONCLUSIONES</b> .....	73
<b>VI. BIBLIOGRAFIA</b> .....	76

## ABREVIATURAS

AESM	Agencia Europea de Seguridad Marítima
ANAVE	Asociación de Navieros Españoles
AP	Audiencia Provincial
BUNKERS	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, de 23 de marzo de 2001
CC	Código Civil
CEDRE	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CETMAR	Centro Tecnológico del Mar
CJI	Corte Jurídico Internacional
CLC/69	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969
CLC/92	Convenio de Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1992
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
CP	Código Penal
DEG	Derecho Especial de Giro
DIP	Derecho Internacional Público
DIPr	Derecho Internacional Privado
FIDAC	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
FUND/71	Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de 1971
FUND/92	Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de 1992
FUND/PROT/ 2003	Constitución de un Fondo Complementario Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos

LCJIMC	Ley 29/2015, de 30 de julio, de cooperación jurídica internacional en materia civil
LECrim	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LNMI	Ley de Navegación Marítima
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
LRM	Ley de Responsabilidad Ambiental
MARPOL	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques
OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPA	OilPollutionAct de 1990
P&I Club	London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited
RBI bis	Reglamento (UE) N.º 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
Roma II	Reglamento (CE) N.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.
STOPIA	Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TOPIA	Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque
TRB	Tonelada de Registro Bruto
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
USD	Dólar estadounidense

ZEE

Zona Económica Exclusiva

## I. INTRODUCCIÓN

La actividad productiva del ser humano ha experimentado a lo largo de su historia un importante incremento, fruto de un desarrollo económico, tecnológico e industrial iniciado en el siglo XIX. Ello ha favorecido que, a mayor producción, mayor sea el volumen de residuos que con ello se genera<sup>1</sup>. Desde el punto de vista marítimo, el océano promueve el crecimiento de los sistemas mundiales que hacen de la Tierra un lugar habitable para el ser humano. Nuestra lluvia, el agua potable, el clima, los litorales, y sobre todo, gran parte de nuestra comida e incluso el oxígeno del aire que respiramos los proporciona y regula el mar<sup>2</sup>. Por esa misma razón, la lucha contra la contaminación marina se ha convertido en una de las mayores preocupaciones de las sociedades modernas.

El transporte marítimo es uno de los sectores comerciales más importantes del mundo, y quizás uno de los más peligrosos, debido a que es uno de los departamentos que mayor riesgo alberga a la hora de poder generar, no solo daños por contaminación transfronterizos, sino también daños de carácter ecológico<sup>3</sup>. Los buques monocasco que transportan sustancias nocivas como el fueloil pesado, con muchos años de actividad, además de un mantenimiento dudoso, ha permitido que sean el vivo ejemplo de lo que se consideran por «actividades ultrapeligrosas<sup>4</sup>». Asimismo, es un sector caracterizado por los continuos desastres marítimos que han dado, desafortunadamente, origen a las denominadas “mareas negras”.

El CETMAR define a las mareas negras como la masa oleosa que se crea cuando se produce un derrame de hidrocarburos en el medio marino, siendo una de las formas de contaminación más graves, pues no sólo invade el hábitat de numerosas especies marinas, sino que su dispersión alcanza costas y playas, destruyendo la vida a su paso. La prevención y contención del vertido de hidrocarburos supone llevar a cabo importantes inversiones en la limpieza, depuración y regeneración de las zonas afectadas.

---

<sup>1</sup> VINAIXA MIQUEL, M. (2006). *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*. Universidade de Santiago de Compostela.

<sup>2</sup> *Océanos*. (s. f.). Naciones Unidas. Objetivos de desarrollo sostenible. Recuperado 10 de mayo de 2021, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>

<sup>3</sup> VINAIXA MIQUEL, M., *op. cit.* 24

<sup>4</sup> JUSTE RUIZ, J. (2003). “El accidente del «Prestige» y el Derecho Internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”. *Revista Española de Derecho Internacional*, 55. [https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata_info_tab_contents)

La especial sensibilización de la opinión pública, especialmente la europea, y de las propias instituciones tras los desastres ecológicos que de modo reiterado se han ido produciendo en nuestras costas, ha incentivado la adopción de todo un conjunto de medidas y propuestas legislativas destinadas a actuar como mecanismo de prevención, gestión y sanción, así como instrumento indemnizatorio para aquellos sujetos que sufren los daños derivados de la contaminación marina por hidrocarburos.

La nota de internacionalidad predicada del Derecho Marítimo y la tendencia a su uniformidad normativa internacional se ha materializado en numerosos textos convencionales que junto con las normas de origen autónomo e institucional constituyen un importante marco normativo<sup>5</sup>.

Las reflexiones materializadas a través del presente trabajo tienen como objetivo tratar de reflejar la complejidad a la que se ve sometida una materia tan amplia y genérica como es la contaminación marina por hidrocarburos. El derecho a nivel internacional, sin olvidar la normativa europeo-comunitaria, y el derecho interno de un Estado tienen la difícil tarea de coordinarse entre sí con el propósito de dar respuesta a las complicadas cuestiones que derivan de un ámbito muy concreto: la responsabilidad civil derivada de la contaminación marina por hidrocarburos.

Este primer capítulo comienza con un breve análisis del papel del DIP. en la contaminación marina, explicando a *grosso modo* una de las primeras normativas que impulsó a los Estados a desarrollar una preocupación por la preservación del entorno y por liberar el medio ambiente de contaminantes. La CNUDM se afianzó como una “Constitución para los Océanos”, al recoger, entre otras cosas, conductas de prevención y gestión por parte de los distintos Estados contratantes.

Paralelamente, el capítulo trata de dar protagonismo a una institución internacional muy presente en el desarrollo legislativo en el ámbito del medio marino, la Organización Marítima Internacional. Por último, el análisis se adentra en el desarrollo de las conductas de prevención y gestión contenidas en la norma objeto de estudio, destacando en cierta parte el papel secundario del DIP. en la contaminación provocada a raíz del derrame de contaminantes.

---

<sup>5</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (2011). “Hacia un nuevo Derecho de daños marítimo: tendencias actuales”. En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 13–33). Aranzadi S.A.



El capítulo siguiente lleva por título “La responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos a nivel internacional, comunitario e interno”, pues trata de dar estudio al régimen de responsabilidad civil contenido en el marco normativo vigente, constituido ni más ni menos, por importantes Convenios que más adelante se desarrollarán, Directivas y Reglamentos europeo-comunitarios, originados a “golpe de catástrofe” y la reciente, Ley de Navegación Marítima, de 24 de julio de 2014.

Por otra parte, el capítulo segundo introduce de forma abreviada importantes aspectos en el ámbito del DIPr., matices esenciales a la hora de iniciar una reclamación de responsabilidad civil: la competencia judicial, la determinación de la ley aplicable, y el reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras. Por último, y no por ello, menos importante, esta segunda parte, hace mención a una de las normativas que sirvió como ejemplo en la prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos, la *Oil Pollution Act* de 1990.

El proyecto concluye con un capítulo que trata de materializar todo lo analizado a lo largo del presente estudio, a partir de tres accidentes marítimos que marcaron un principio y un final en el tema objeto de desarrollo, concretamente, hablamos de los accidentes del *Torrey Canyon*, el *Erika*, y, por último, el tan conocido *Prestige*. Lógicamente, el trabajo finaliza con una serie de conclusiones que buscan sintetizar lo expuesto en los capítulos que componen este pequeño estudio, tratando de ofrecer un punto de vista crítico en una materia tan amplia y conocida como la responsabilidad civil por contaminación marina de hidrocarburos.

## **II. EL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO ANTE LA CONTAMINACION MARÍTIMA**

El dominio del mar ha desempeñado, desde las épocas más remotas de la historia, una labor político esencial. No solamente engloba, el uso del mismo como medio de transporte o de comercio, sino que también supone la capacidad de excluir a otros Estados de su propia utilización<sup>6</sup>. Sin embargo, a lo largo de la segunda mitad del siglo, la preocupación por la preservación del entorno y por liberar el medio ambiente de

---

<sup>6</sup> ARCANO SALAZAR, L. M. (2018). *Análisis del Nuevo Derecho del Mar que resultó de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*. Pontificia Universidad Católica de Chile. <http://magisterenderechollm.uc.cl/zh/45-revista-derecho-aplicado/3294-analisis-del-nuevo-derecho-del-mar-que-resulta-de-la-convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar-de-1982>

contaminantes ha despertado el interés, no solo de las grandes potencias y países industrializados, sino prácticamente de todas las naciones<sup>7</sup>.

A. *La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 como aproximación a la lucha contra la contaminación marina de hidrocarburos*

Este punto del trabajo se centrará en analizar las conductas de prevención y gestión de los sujetos internacionales en el ámbito de la contaminación marina de hidrocarburos, siempre y cuando cumplan con las cuatro capacidades que determinan la presencia de un sujeto de derecho internacional: capacidad para ser titular de derechos y obligaciones, capacidad de participar en el proceso de codificación, capacidad de reclamar y capacidad de crear otros sujetos de derecho internacional.

A pesar de su destacada presencia en el ámbito de la soberanía de los Estados, es importante resaltar que, el ordenamiento jurídico convencional es fruto de una lentísima y larguísima evolución de la sociedad internacional. La razón de la misma se debe a la presencia de factores de heterogeneidad entre los sujetos internacionales que hacen que sea complicado avanzar en esa creación de derecho. La clave de todo radica en la reciprocidad y el consenso, esto es, en que un Estado acepte un tratado, pero con la condición de que otros también lo hagan.

Por tanto y tras lo que se acaba de explicar, queda claro que las normas contenidas en la CNUDM de 1982 son actos *iure imperii*, es decir, el Estado actúa fruto del ejercicio del poder público, y no como un particular sujeto a las normas de derecho privado (*acta iure gestionis*).

En este contexto la CNUDM, recoge las normas que regulan la totalidad de los usos y recursos de los mares, bajo un completo sistema de ley y orden, e incorporando a su normativa nuevos regímenes y conceptos jurídicos<sup>8</sup>.

Desde una perspectiva jurídica, la normativa convencional, es considerada una “Constitución para los Océanos”, puesto que es capaz de equilibrar los intereses competitivos de los Estados a través del establecimiento de un régimen equitativo para

---

<sup>7</sup> VARELA VALENZUELA, H. (1984). “La contaminación en la Convención de Derecho del Mar y referencia al Derecho Chileno”. *Revista Chilena De Derecho*, 11(2/3), 553.

<sup>8</sup> *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. (s.f.). International Maritime Organization. Recuperado 14 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>

la ZEE, y para aquellos recursos que se albergan en los fondos marinos que sobrepasan las distintas jurisdicciones nacionales. Por otra parte, es capaz de dar respuesta a determinadas cuestiones, como es el caso del problema de los derechos de soberanía sobre los recursos naturales y la prevención de la contaminación del medio marino<sup>9</sup>.

Como se ha adelantado anteriormente, este trabajo analizará la conducta de los Estados en el ámbito de la contaminación marina, es por eso que cabe resaltar que, la normativa convencional firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, perfeccionó la definición del Grupo de Expertos sobre los aspectos científicos de la Contaminación marina de la ONU adoptada en 1970<sup>10</sup>, estableciendo en el artículo 1.4<sup>11</sup> párrafo 1, lo siguiente: “Por «contaminación del medio marino» se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.

Seguidamente, en el apartado quinto, se complementa el concepto al señalar lo que se entiende por “*vertimiento*”<sup>12</sup>, aludiendo a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, incluyendo el hundimiento deliberado de los mismos, haciendo exclusión en todo caso a la evacuación resultante de las operaciones normales.

La parte XII de la Convención regula en su totalidad el ámbito de la protección y preservación del medio marino (como su propio título indica), estableciendo un conjunto de normas sobre los Estados parte, fomentando la cooperación internacional<sup>13</sup>. Según Hernán Varela, la CNUDM utiliza constantemente los términos de “prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino”, en el entendido que es imposible evitar o impedir los efectos contaminantes de manera total o absoluta. Por esa

---

<sup>9</sup> GODIO LEOPOLDO, M. A. (2015). “The United Nations Convention on the Law of the Sea and military activities”. *Revista de la Facultad de Derecho*, (39), pág. 100.

<sup>10</sup> VARELA VALENZUELA, H., *op. cit.* Pág. 554.

<sup>11</sup> Organización de las Naciones Unidas. Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. (Disponible en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-3296> )

<sup>12</sup> VARELA VALENZUELA, H., *op. cit.* 554.

<sup>13</sup> *Ibid.*, Pág. 554

misma razón el autor manifiesta que la preocupación por la conservación de los recursos vivos del mar, la preservación de su medio ambiente y la prevención, reducción y control de la contaminación marina, están presentes a lo largo de todo el articulado.

Los artículos 192 y 193 dan comienzo a la Parte XII, imponiendo como obligación general, la protección y preservación del medio marino, otorgando a los Estados parte, el derecho soberano de explotar sus recursos naturales con arreglo a su política de medio ambiente, siempre que se encuentren dentro del cumplimiento de sus obligaciones protectoras.

Es aquí donde mayor importancia adquiere el artículo 194<sup>14</sup>, puesto que fija las normas básicas a las que deberán ajustarse los Estados participantes en el ámbito de la contaminación marina<sup>15</sup>. Los Estados deberán adoptar las medidas necesarias para la prevención, reducción y control de la contaminación, independientemente de la fuente de la que ésta provenga, enfocándose en la protección y preservación de ecosistemas

---

<sup>14</sup> Su tenor literal reza así:

“1. Los Estados tomarán, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.

2. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención.

3. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:

a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;

b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;

c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos;

d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.

4. Al tomar medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados se abstendrán de toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención.

5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmatadas, amenazadas o en peligro.”

<sup>15</sup> VARELA VALENZUELA, H., *op. cit.* 555

únicos y frágiles, en el hábitat de especies amenazadas o en peligro de extinción, así como, en otras formas de flora y fauna marina<sup>16</sup>.

Al margen de las disposiciones generales contenidas en la Sección Primera, el art. 197, quien da inicio a la Sección Segunda, prevé la cooperación de los Estados en el plano regional (cuando proceda) en la formulación y elaboración de reglas y estándares, y prácticas y procedimientos recomendados, siempre y cuando éstas sean compatibles con la Convención<sup>17</sup>.

En el desarrollo de la cooperación mundial y regional el art. 198, manifiesta que, si un Estado es consciente del peligro al que puede verse expuesto el medio marino de uno o varios Estados, o por el contrario, tiene constancia de los daños por contaminación que pudiese o hubiese sufrido, éste tendrá la obligación de notificar además de los Estados afectados, a las Organizaciones Internacionales competentes. En vista de ello, los Estados elaborarán y promoverán en común planes de emergencia para hacer frente a incidentes de contaminación en el medio marino, tal y como se encuentra reflejado en el art. 199.

Al margen de la clara zonificación de distintas zonas marinas alcanzada por la CNUDM, adolece un enfoque integral desde el ámbito ambiental, pues la Parte XII que se refiere a la prevención y control de la contaminación está desvinculada de las disposiciones relacionadas con la conservación y uso sostenible de la biodiversidad marina<sup>18</sup>.

En definitiva, aunque la CNUDM haya supuesto unos de los tratados multilaterales más importantes a nivel internacional, sigue siendo insuficiente como medida para la prevención de la contaminación marítima, ya que, desde su entrada en vigor en 1994, accidentes como el del buque *Erika* o *Prestige* “tiñeron de negro” las aguas del Atlántico.

---

<sup>16</sup> BAUS PINTO, A. M. (2019, mayo). *Análisis sobre la eficiencia del derecho internacional ambiental frente a la protección del medio marino* (TFM). <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/8508/1/143908.pdf>

<sup>17</sup> IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I. (2011). “La Unión Europea ante la contaminación del mar por hidrocarburos: una política diseñada a golpe de catástrofe: La proyección exterior de la política de Seguridad Marítima Europea”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 82–96). Aranzadi S.A.

<sup>18</sup> BAUS PINTO, A. M., *op. cit.* Pág. 17

## B. *La Organización Marítima Internacional como organismo esencial en el ámbito de la seguridad marítima*

Como he expuesto anteriormente, la preocupación por la preservación del medio marino ha sido un aspecto muy presente en las iniciativas legislativas de los Estados dentro del enfoque internacional, con el objetivo de alcanzar regulaciones que permitan la coexistencia de poderes estatales y su mutua cooperación o la simple protección de intereses fundamentales para el conjunto de la comunidad internacional. Partiendo de esta idea, es conveniente resaltar la capacidad de los Estados nacionales (siempre y cuando sean reconocidos por sus pares y la propia comunidad internacional), de crear sujetos de derecho internacional.

La Conferencia internacional celebrada en Ginebra en 1948<sup>19</sup>, pone en práctica esa aptitud, puesto que la razón de la misma se debe a la necesidad de crear un organismo internacional en aras de mejorar la seguridad marítima, y con el objetivo de deparar un sistema de cooperación entre los Gobiernos de los Estados, de alentar la eliminación de medidas discriminatorias y de restricciones innecesarias en la navegación internacional o de prevenir y contener la contaminación del mar ocasionada por los buques.

La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas, (Ginebra el 6 de marzo de 1948), responsable de establecer normas para la seguridad y protección de la navegación y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, y así obtener un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible<sup>20</sup>. El Tribunal Supremo estipula en la sentencia núm. 865/2015 de 14 de enero, que “es el organismo especializado que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina”.

El artículo 2 del Convenio Constitutivo, viene a recoger que la OMI tendrá además como principal finalidad, la preparación de Convenios, acuerdos u otros instrumentos, a

---

<sup>19</sup> Organización de las Naciones Unidas. (1948). Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, hecho en Ginebra el 6 de marzo de 1948, <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-5520>

<sup>20</sup> Así se define la Organización Marítima Internacional en su propia página; *Introducción a la OMI*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 16 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>. *Breve reseña histórica de la OMI*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 16 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

fin de que, por medio de las convocatorias correspondientes de Conferencias puedan ser aceptados y adoptados por los Gobiernos y las Organizaciones Intergubernamentales. Asimismo, con el propósito de fomentar la cooperación, el organismo institucional se encargará de propiciar un sistema de consultas entre los Estados adoptantes, estimulando así el intercambio de información entre los gobiernos.

En resumen, se trata de un sujeto internacional con una capacidad derivada y funcional, debido a que los derechos y deberes de la organización dependen de los propósitos y funciones que le son conferidas en su tratado constitutivo, al fin y al cabo, se trata de un organismo creado para el cumplimiento de unos objetivos.

Es importante resaltar que la UE no es parte de la Convención de la OMI. Sin embargo, en el caso de la Comisión Europea (y no la Unión) gracias al Acuerdo de Cooperación Mutua concluido con el Secretario General de la OMI disfruta del estatus de observador permanente. En cambio, no se le permite negociar en nombre de la Unión, a pesar de tratarse de materias en las que goce de competencia exclusiva<sup>21</sup>.

Centrados en este aspecto, la participación del organismo europeo en la organización internacional se sintetiza principalmente en tratar de alcanzar la unidad y coherencia entre los objetivos propios de la normativa europea y las conductas de los Estados miembros. Consecuentemente, la insuficiencia normativa de la OMI empuja a la UE a desarrollar normas adicionales más estrictas, pero teniendo presente los límites estipulados por el Derecho Internacional<sup>22</sup>.

A efectos prácticos, a pesar de la insuficiencia comentada, es conveniente resaltar la figura de dos Convenios elaborados en el seno de esta institución internacional, concretamente, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques (MARPOL), enmendado por los Protocolos de 1978 y 1998, manteniéndose actualizado a través de las enmiendas pertinentes, y el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias de 1972 y su Protocolo de 1996 (Convenio de Londres en su forma abreviada).

---

<sup>21</sup> IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I. (2011). “La Unión Europea ante la contaminación del mar por hidrocarburos: una política diseñada a golpe de catástrofe: La proyección exterior de la política de Seguridad Marítima Europea”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 82–96). Aranzadi S.A.

<sup>22</sup> *Ibid.* págs. 94 y ss.

El Convenio MARPOL es uno de los Convenios Internacionales principales que alude a la prevención de la contaminación del medio marino por parte de los buques como consecuencia de factores de funcionamiento y accidentales, es por ello que, contiene reglas encaminadas a su prevención y reducción. Al hilo de lo planteado, su Anexo I, titulado “Reglas para prevenir la contaminación marina por hidrocarburos” incorporó a costa de las enmiendas planteadas en 1992, la obligación del doble casco para los nuevos petroleros, introduciendo a su vez un calendario gradual para los buques tanques existentes<sup>23</sup>.

Por otra parte, el Convenio de Londres, es uno de los primeros convenios mundiales destinados a proteger el medio marino de las actividades humanas, fomentando el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del mar, además de la adopción de medidas encaminadas a su prevención. Es un medio efectivo para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible<sup>24</sup>, puesto que el Protocolo contribuye a varios de estos objetivos, incluidos los relacionados con la conservación y la utilización sostenible de los océanos, mares y recursos marinos<sup>25</sup>.

En definitiva, no hay duda de que la OMI es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental en el ámbito del transporte marítimo. Sin embargo, el DIP. se caracteriza por la ausencia de un Parlamento común, de un poder superior que imponga a los Estados el cumplimiento de las normas consagradas en el mismo. Como bien se ha comentado anteriormente, para que eso suceda es necesario que se acepte la competencia de la CJI además que el Estado ratifique y acepte el Tratado correspondiente. Y aunque en el seno del organismo

---

<sup>23</sup> *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 22 de febrero de 2021, de [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

<sup>24</sup> Destacando su objetivo número 14 donde es interesante resaltar tres metas:

- De aquí a 2025, prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra, incluidos los detritos marinos y la polución por nutrientes
- De aquí a 2020, gestionar y proteger sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros para evitar efectos adversos importantes, incluso fortaleciendo su resiliencia, y adoptar medidas para restaurarlos a fin de restablecer la salud y la productividad de los océanos.
- Mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos aplicando el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que constituye el marco jurídico para la conservación y la utilización sostenible de los océanos y sus recursos, como se recuerda en el párrafo 158 del documento “El futuro que queremos”

<sup>25</sup> *Convenio y Protocolo de Londres*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 22 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx>



internacional se hayan consagrado importantes convenios, no tiene una total aplicación mundial, puesto que depende de los Estados firmantes.

*C. La posición de los Estados del pabellón, Estados ribereños y Estados del puerto en el Derecho del Mar.*

El incremento y diversificación de los usos del medio marino, impulsados por el acelerado uso de la tecnología y los importantes intereses que los Estados tienen en ellos, han hecho más compleja y diversificada la ordenación jurídica de los mares y océanos, a la par que han aparecido nuevos espacios marítimos, entre los cuales es conveniente destacar la ZEE.

En materia de seguridad marítima, protección y preservación del medio marino la CNUDM, distribuye las competencias y la responsabilidad de velar por el cumplimiento de sus normas, de forma desigual, según se trate del Estado del pabellón, Estado ribereño o Estado del puerto<sup>26</sup>.

A lo largo de este punto, nos centraremos en el desarrollo de la amplia y detallada normativa del actual Derecho del Mar, tomando como referencia las competencias adquiridas por los Estados, desde el protagonismo otorgado al Estado del pabellón, pasando por las limitadas aptitudes concedidas al Estado ribereño en la prevención e impedimento de navegación de buques, hasta llegar a las facultades otorgadas al Estado del puerto en cuanto al control relativo de la navegación<sup>27</sup>.

Este tercer y último subapartado pone fin al análisis planteado en este trabajo en cuanto al papel del DIP en la lucha contra la contaminación marina, permitiendo poner en evidencia la insuficiencia de medios que ofrece el hoy vigente Derecho del Mar como mecanismo de prevención frente a la contaminación del medio marino.

El Estado del pabellón es distinguido por ser el principal apoderado en el desarrollo y ejecución del derecho marítimo, ya que tiene las facultades más importantes en el control y ejecución de la jurisdicción sobre los buques que enarbolan su

---

<sup>26</sup> IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I. *op. cit.*, pág. 83.

<sup>27</sup> URBINA, J. J. (2007). "El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del *Prestige*: Insuficiencias y debilidades del actual marco jurídico internacional de seguridad marítima y de protección del medio marino". En AA.VV., GARCÍA RUBIO, M.P., ÁLVAREZ GÓNZALEZ, S. (coord.). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige* (1.ª ed., pp. 229–240). Iustel.

pabellón<sup>28</sup>. Tiene como obligación esencial<sup>29</sup> ejercer de manera efectiva su potestad y control en cuestiones de índole administrativo, técnico y social sobre todos aquellos buques que icen su bandera, adoptando todas las medidas que sean necesarias<sup>30</sup> para garantizar la seguridad en el mar<sup>31</sup>.

La Parte XII contiene disposiciones más específicas respecto la contaminación causada por buques, en vista a lo recogido con carácter general por la Parte VII de la Convención. De este modo, el artículo 211 en su apartado segundo, manifiesta que los Estados elaborarán leyes y reglamentos con el objetivo de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques que enarbolen su pabellón con el requisito adicional de que tengan al menos el mismo efecto que las reglas y estándares elaborados por los organismos competentes que han sido internacionalmente aceptados<sup>32</sup>.

Por otra parte, el artículo 217 obliga a los Estados a velar por el cumplimiento<sup>33</sup> de dichas normas, por parte de aquellos que enarbolen su bandera, independientemente del lugar en el que se haya cometido la infracción, impidiendo que zarpe hasta que no quede garantizada su ejecución.

---

<sup>28</sup> IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.*, pág. 84.

<sup>29</sup> Es el apartado segundo del artículo 94 CNUDM quien señala concretamente los deberes a los que tendrán que hacer frente los Estados del pabellón, estableciendo lo siguiente:

“En particular, todo Estado:

a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque”.

<sup>30</sup> Así lo señala el apartado número 62 de la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 3 de junio de 2008. Caso *The Queen contra Secretary of State for Transport*: “se obliga al Estado del pabellón a tomar todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar y por tanto para proteger los intereses de los demás Estados. Ese Estado puede así pues ser considerado frente a los demás Estados responsable de los daños causados a los espacios marinos que estén bajo la soberanía de estos últimos por un buque que enarbole el pabellón de aquel Estado, si dichos daños resultan de un incumplimiento de sus obligaciones por el Estado del pabellón”.

<sup>31</sup> Art. 94.1 y 94.3 CNUDM, IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.*, pág. 85.

<sup>32</sup> JUSTE RUIZ, J. (2007). “Régimen jurídico de la navegación marítima y protección del medio ambiente: Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J.M. (coord.). *En y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. (pp. 259–297). Tirant lo Blanch.

<sup>33</sup> La Directiva 2009/21/CE, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, en el considerando número 3 viene a afirmar que “(...) corresponde a los Estados que son Parte en dichos instrumentos promulgar las leyes y reglamentaciones y tomar cualquier otra medida que sea necesaria para dar pleno cumplimiento a los mismos, a fin de garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana en el mar y de la protección del medio marino, un buque es apto para el servicio al que se destina y está tripulado por personal marítimo competente.”

No hay duda por tanto del papel protagonista que se les concede en la lucha contra la prevención y reducción de la contaminación en el medio marino, teniendo en cuenta, que en él recae la responsabilidad de adoptar las medidas necesarias para garantizar una seguridad efectiva, concediéndosele competencias importantes en materia de control y ejecución.

Sin embargo, confiar esa gran responsabilidad no ha resultado del todo satisfactorio dado que en la práctica, en muchos casos, se han mostrado incompetentes a la hora de asegurar el estricto cumplimiento de sus obligaciones, propiciando la aparición de los denominados “pabellones de complacencia”<sup>34</sup>, donde los empresarios navieros tratan de buscar Estados que ofrezcan mayores beneficios fiscales (como un menor cumplimiento efectivo de los estándares internacionales o legislación más permisiva<sup>35</sup>), evitando así la aplicación de legislaciones más estrictas<sup>36</sup>.

La incapacidad del Estado del pabellón en el cumplimiento de sus funciones nos lleva a destacar el papel que correspondería al Estado ribereño, pues, al fin y al cabo, es aquél a quien más le conviene prevenir posibles actuaciones contaminantes, controlando e impidiendo el paso de buques subestándar, que como en su día, el buque *Prestige* o el *Erika*, navegaron por los espacios marítimos próximos a sus costas<sup>37</sup>.

Antes de adentrarnos en el estudio de las facultades que la Convención otorga a los Estados ribereños, es conveniente tener en mente que las exigencias requeridas por la normativa se ven alteradas por el espacio marítimo en el que el Estado ejerce su soberanía, puesto que entran en juego el derecho del paso inocente reconocido en el mar territorial o la libertad de navegación de la ZEE, que influyen de forma decisiva en la preservación del medio marino.

Los poderes del Estado ribereño para prevenir la contaminación causada por buques en su mar territorial no van a verse limitados por la idea del paso inocente<sup>38</sup>, puesto que,

---

<sup>34</sup> “A este respecto, el *Prestige*, si nos atenemos a la características y condiciones del mismo, es un ejemplo paradigmático de esta situación, en la medida que era un buque con pabellón de conveniencia de Bahamas”, URBINA, J. J., *op. cit.*, pág. 231

<sup>35</sup> IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.*, pág. 85.

<sup>36</sup> URBINA, J. J., *op. cit.*, pág. 231

<sup>37</sup> *Ibid.* pág. 232

<sup>38</sup> Para mejor comprensión el derecho de paso inocente es el “ejercicio por parte de todos los buques de un derecho de paso rápido e ininterrumpido por el Mar Territorial y las aguas archipelágicas, ya sea para atravesarlos (paso lateral), ya sea para dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas (paso vertical), bajo la condición de que no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño y se efectúe conforme a las reglas previstas por el ordenamiento internacional” Paso inocente. (s. f.).

tendrá capacidad de actuación contra los buques de terceros Estados que causen o amenacen causar contaminación en los escasos supuestos en los que el paso no pueda conceptuarse como no inocente, incluso contra aquellos que actúan en contra de las leyes y reglamentos dictados (dentro de la competencia otorgada para la regulación de la navegación dentro de este espacio marítimo), aunque el paso llegue a calificarse como inocente<sup>39</sup>.

En cambio, la situación es distinta en la ZEE donde las facultades en materia de protección y preservación del medio marino tienen un carácter limitado y paliativo, debido a que, sólo podrán dictarse normas que sean conformes y den efecto a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados y establecidos por la organización internacional competente o por una conferencia diplomática general<sup>40</sup>.

De esta manera, la actuación del Estado ribereño en la ZEE difiere de forma significativa en comparación con la intervención en el Mar territorial, por el hecho de que, no podrán imponerse medidas más severas. En resumen, no gozan de competencia exclusiva, ya que se encuentran circunscritos a las reglas y estándares internacionales.

Nos encontramos con una situación similar en relación a las medidas de ejecución contenidas en la Parte XII de la CNUDM. El artículo 220.5 afirma que las autoridades del Estado únicamente podrán realizar la inspección del buque extranjero cuando el incumplimiento de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques haya dado lugar a una descarga importante que cause o amenace causar una contaminación considerable en el mar, eso sí, siempre que previamente el buque en cuestión se haya negado a facilitar la información adecuada. Por esta misma razón se habla de medidas paliativas, ya que, en ausencia de una descarga importante, el Estado ribereño únicamente podrá solicitar la información pertinente acerca de su identidad y puerto de registro o sus escalas anterior y siguiente, a condición de que, haya motivos fundados para creer que el buque que navega en la ZEE ha cometido un incumplimiento<sup>41</sup>.

---

En *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado 5 de marzo de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/paso-inocente>

<sup>39</sup> URBINA, J.J. (2008). “Prevención y control de la contaminación causada por buques en el mar territorial: competencias del Estado Ribereño y contribución de las Organizaciones Internacionales”. *Revista Española de Derecho Internacional*, 60 (1), pág. 81.

<sup>40</sup> I RURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.*, pág. 87.

<sup>41</sup> *Ibid.*, pág. 87

La diferencia en este caso se encuentra en el apartado segundo de ese mismo artículo el cual manifiesta que Estado tendrá capacidad para adoptar medidas de ejecución incluso antes de que se haya producido un acto de contaminación cuando haya motivos que justifiquen la infracción cometida por el buque en el mar territorial.

Son medidas mucho más amplias que las permitidas en la ZEE, medidas que van desde la inspección física del buque, hasta el inicio de un procedimiento que puede acarrear la retención del mismo. En la ZEE el inicio del procedimiento y la posible retención del buque solamente podrán llevarse a cabo cuando haya una prueba objetiva y clara de una descarga que cause o pueda causar graves daños al medio marino<sup>42</sup>.

Este desequilibrio entre las escasas facultades preventivas y la amplia responsabilidad que se otorga al Estado ribereño para adoptar medidas paliativas, pone en evidencia la primacía de la prevención sobre la reparación, siendo gravemente injusto y contrario a los principios del Derecho Internacional del Medio Ambiente<sup>43</sup>.

Las graves consecuencias que se obtienen fruto de la incapacidad demostrada por algunos Estados del pabellón para alcanzar el cumplimiento efectivo de las normas internacionales en materia de seguridad marítima y protección del medio marino, como la insuficiencia a la que se ve sometida el Estado ribereño para la adopción de medidas preventivas frente a la navegación de los buques en sus espacios marítimos, en concreto en su ZEE, lleva a la normativa internacional a otorgar un mayor reconocimiento al Estado del puerto<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> Aunque las medidas contenidas en los apartados quinto y sexto puedan ser ciertamente comparables, la Sentencia del TJUE, de 11 de julio de 2018. Caso Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. contra Rajavartioloitos, establece en su apartados 60 y 62 que “estas dos disposiciones difieren en la medida en que el artículo 220, apartado 6, de la [Convención de Montego Bay \(LCEur 1998, 2078\)](#) supedita la facultad de intervención del Estado ribereño a la existencia de una «prueba objetiva y clara» de que se haya cometido efectivamente una infracción con consecuencias graves, y no solo a la existencia de motivos fundados para creer que se ha cometido tal infracción. Además, cuando concurren los requisitos de aplicación del artículo 220, apartado 6, el Estado ribereño puede iniciar un procedimiento particularmente severo, ya que puede ordenar la retención del buque, de conformidad con su Derecho interno”

“Puesto que estos dos requisitos, que tienen la misma importancia, son acumulativos, el artículo 220, apartado 6, de la [Convención de Montego Bay \(LCEur 1998, 2078\)](#) 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, apartado 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 infracción.”

<sup>43</sup> IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.*, pág. 88.

<sup>44</sup> URBINA, J.J., *op. cit.*, pág. 236

Como bien se ha comentado, tanto en el ámbito universal como en el ámbito regional se busca reforzar el papel de los Estado del puerto donde se llevan a cabo tareas de carga y descarga de mercancías peligrosas por medio de medidas dirigidas a su prohibición, donde es conveniente destacar entre otras, el control de entrada y salida o el acceso a los servicios portuarios<sup>45</sup>.

El artículo 218 de la CNUDM establece que cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o instalación terminal, el Estado portuario podrá llevar a cabo las investigaciones que estime oportunas, e incluso iniciar los procedimientos convenientes respecto de cualquier descarga que atente contra la normativa internacionalmente aceptada, si así lo justifican las pruebas. Ahora bien, solo podrá iniciarse a instancias del Estado del puerto, Estado ribereño o Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado.

Este control se desarrolla con el objetivo de limitar los buques subestándar, esto es, buques con características inferiores a las normas aplicables, y para a su vez, remediar la competencia desleal entre puertos<sup>46</sup>, así como, para reducir la elección de pabellones de complacencia<sup>47</sup>.

En definitiva, el Estado del puerto está llamado a desempeñar un protagonismo especial en torno al control de los buques subestándar, permitiendo así reducir el riesgo de contaminación que se desprenden de estos buques<sup>48</sup>.

La CNUDM ha permitido resolver ciertas cuestiones en torno al papel de los Estados en la lucha contra la contaminación marina. Sin embargo, no es una obra acabada e inmutable, sino todo lo contrario, la Convención firmada en Montego Bay debe ser objeto de interpretación en la medida en la que el Derecho del Mar va a adaptándose a la continua evolución del ser humano.

---

<sup>45</sup> MEILÁN GIL, J. J. (2005). *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*. Aranzadi.

<sup>46</sup> La Directiva 95/21/CE, la cual fue adoptada en respuesta a los problemas planteados por el incumplimiento por parte del Estado del pabellón de sus obligaciones internacionales, señala en relación al control del puerto que “una estrategia armonizada para el cumplimiento efectivo por los Estados miembros de estas normas internacionales, con respecto a los buques que utilicen los puertos de estos Estados y naveguen por sus aguas jurisdiccionales, evitará el falseamiento de la competencia” y “que las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados portuarios, incluidos los criterios para la inmovilización de buques, tienen que armonizarse para que sean igualmente efectivos en todos los puertos, disminuyendo así drásticamente el uso selectivo de determinados puertos para evitar un control adecuado”, SOBRINO HEREDIA (coord.), J. M., *op. cit.* pág. 402

<sup>47</sup> *Ibid.* pág. 402

<sup>48</sup> URBINA, J.J., *op. cit.*, pág. 237

### III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS A NIVEL INTERNACIONAL, COMUNITARIO E INTERNO

Ante un caso de contaminación por vertido de hidrocarburos de un buque con resultado de daños, ya sean fugas accidentales o descargas liberadas, surgen un conjunto de preguntas lógicas en relación a su responsabilidad. Preguntas de las cuales es importante resaltar: quién es el responsable directo de los daños (el propietario del buque, el propietario de la carga, el Estado, etc.), ante quién se debe responder, (quién está legitimado para ser indemnizado por aquellos daños que no tiene el deber jurídico de soportar), en qué medida deben ser reparados (qué entra dentro del concepto de daños por contaminación marina de hidrocarburos), entre otras.<sup>49</sup>

Al margen de estas cuestiones, un cúmulo de instrumentos legales tratan de dar respuesta a esas preguntas con el objetivo principal de combatir la contaminación marina, instrumentos que iremos analizando a lo largo de este capítulo. Sin embargo, antes de dar entrada al análisis del conjunto de normativas tanto internacionales como internas, es preciso tener en mente una serie de aspectos que ayudan a comprender la responsabilidad civil derivada del vertido de hidrocarburos en el mar.

#### A. Aspectos principales de la responsabilidad civil

El Código Civil español de 1889, identifica la responsabilidad civil<sup>50</sup>, cuando de una acción u omisión, interviniendo culpa o negligencia, se causen daños hacia otra persona. La reparación de daños no solo comprenderá el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que hayan dejado de obtener. En otras palabras, hablamos de responsabilidad civil como la obligación de indemnización derivada de los desperfectos físicos y materiales producidos en una persona como consecuencia de una acción dolosa o culposa. Se trata en definitiva de una reparación integral de daños.

Ahora bien, en España no cabe hablar de un régimen de responsabilidad civil, sino de una pluralidad de regímenes, en los que únicamente uno de ellos menciona propiamente

---

<sup>49</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima: Ponencias: Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J.M. (coord.). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. (pp. 473–496). Tirant lo Blanch.

<sup>50</sup> Concretamente en su libro IV, “*De las obligaciones y contratos*”, particularmente, en los artículos 1.101, 1.106 y 1.902 CC.

la responsabilidad civil por daños medioambientales<sup>51</sup>. Se trata de la responsabilidad civil derivada de ilícito penal<sup>52</sup>, siendo los otros regímenes, el de la responsabilidad regulada en sede civil y la responsabilidad patrimonial de la Administración.<sup>53</sup>

Para enfocar la cuestión de la responsabilidad civil por delitos ambientales, ha de partirse de la premisa según la cual, en Derecho penal no todos los delitos dan origen al nacimiento de la reparación de daños, sino únicamente algunos de ellos pueden ser fuente de obligaciones de tal calibre. A grandes rasgos, puede afirmarse que solamente el delito o falta que haya producido perjuicios económicamente cuantificables, bien materiales, bien morales, podrán generar además de responsabilidad penal, la responsabilidad civil.<sup>54</sup>

Aclarada por tanto la definición común de responsabilidad civil y centrando nuestro interés en el régimen de responsabilidad derivado de la ejecución de una conducta tipificada como delito, es de vital importancia diferenciar la producción de distintos tipos de daños dentro de la categoría de delitos contra el medio ambiente, puesto que el sistema de actuación variará en función del tipo de perjuicio producido.

De esta forma, se distinguen dos subcategorías: los daños ecológicos o ecológicos puros, que son aquellos que afectan única y exclusivamente al medio ambiente, proyectándose sobre bienes de titularidad jurídico-colectiva o *res nullius*, esto es, el agua, el aire, la flora, la fauna, etc.; y los daños por contaminación o ambientales, los cuales se caracterizan por los perjuicios ocasionados a raíz del deterioro ambiental sobre la salud o el patrimonio de las personas.<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> Es el artículo 325, dentro del Título XVI “*De los delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente*”, en su Capítulo III “*De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente*”, el que establece que “será castigado (...) el que, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, (...), en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que, por sí mismos o conjuntamente con otros, cause o pueda causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas”.

<sup>52</sup> La responsabilidad civil *ex delicto* es la obligación de reparación de los daños y perjuicios causados por la ejecución de un hecho descrito en la Ley como delito, artículo 109 del CP español.

<sup>53</sup> TRIGO GARCÍA, B. (2007). “La indemnización de los daños causados por el Prestige y el Derecho interno español: Derecho español de responsabilidad civil”. En AA.VV., GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (coord.). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del «Prestige»* (1.ª ed., pp. 173–196). Iustel.

<sup>54</sup> GÓRRIZ ROYO, E. M. (Coord.) (2015). “XI. Notas sobre la responsabilidad civil derivada del delito”. En *Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente* (1.ª ed., pp. 454–467). Tirant lo Blanch.

<sup>55</sup> PRIEUR M., (2019) citado en VINAIXA MIQUEL, M. (2006)



Desde el punto de vista jurídico, el Derecho, al igual que la ciencia y la tecnología, se ha centrado en la búsqueda de soluciones que ayuden a prevenir y controlar la contaminación, exteriorizando dicho esfuerzo en la elaboración de normas que por una parte sean capaces de reducir el riesgo de actuaciones contaminantes; y por otra de evitar un mayor impacto de las consecuencias del siniestro una vez acontecido<sup>56</sup>. Por esta misma razón el fenómeno de la contaminación goza de una naturaleza innovadora al integrarse por normas de carácter autónomo e integrándose directamente dentro del propio Derecho marítimo.<sup>57</sup>

Queda claro que las normas destinadas a lucha contra la contaminación marina se pueden catalogar como normas preventivas y normas reparadoras<sup>58</sup>, siendo la producción del siniestro el aspecto que marca la diferencia, puesto que, producido el daño, solamente tienen margen de actuación los mecanismos destinados a reparar los efectos de la contaminación acaecida.

Partiendo de esta clasificación, se nos permite a su vez separar el carácter público o privado de las normas reguladoras de la contaminación marina. Los sistemas jurídicos públicos y administrativos se identifican con el carácter preventivo a través de la imposición de pautas y sanciones para los compartimientos que tengan como finalidad la contaminación. En cambio, los sistemas jurídicos privados buscan la reparación de los daños por medio de métodos indemnizatorios. Aunque nada impide el carácter mixto de algunas normativas, como es el caso de las normativas convencionales donde encontramos ambos tipos de normas.<sup>59</sup>

Recogiendo lo expuesto, queda claro que la evolución del Derecho ambiental, en concreto, el destinado a la contaminación marina, ha venido marcado por los desastres que tenían como resultado la producción de un daño en el medio marino y por

---

<sup>56</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I (2006) citado en ÁLVAREZ RUBIO, J.J (2011)

<sup>57</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas: El derecho marítimo y la responsabilidad civil por contaminación”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 139–141). Aranzadi S.A.

<sup>58</sup> Así se ve reflejado en el artículo 191 en su apartado segundo del Tratado de Funcionamiento de la UE, quien recoge los principios medioambientales, estableciendo que “La política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tendrá como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga.”

<sup>59</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, M., *op. cit.*, pág. 141

consiguiente su continua necesidad de indemnización de los sujetos afectados. Es por eso por lo que tomando como punto de partida la reparación de los daños, procederemos al análisis de las distintas normativas internacionales y estatales, sin olvidarnos de la normativa comunitaria, que tiene especial referencia en el ordenamiento jurídico español.

### B. Régimen de responsabilidad civil por contaminación marítima a nivel convencional

La normativa internacional específica para la compensación de los daños por vertido de hidrocarburos se ha ido desarrollando como consecuencia directa de los distintos desastres medioambientales<sup>60</sup> que han ido “tiñendo de negro” los mares del mundo, dando a entender que un sector tan complejo e importante en el ámbito de los daños ambientales ha progresado a golpe de catástrofes<sup>61</sup>.

El inicio de las denominadas mareas negras puso en evidencia la falta de carácter resolutorio de las normas preventivas y reparadoras vigentes hasta la fecha, ante las importantes consecuencias no solo de carácter medioambiental, sino económico y social que derivaban de los continuos accidentes marítimos que marcaron las últimas décadas del siglo veinte<sup>62</sup>.

#### 1. El Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, y sus modificaciones protocolarias.

A finales de los años 60, acaeció el desastre ecológico ocasionado por el *Torrey Canyon*, el primero de los grandes superpetroleros, que se hundió en el sur de la costa

---

<sup>60</sup> “El CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) francés, tiene documentados los accidentes que han causado contaminación de las aguas desde 1917 hasta la actualidad en una tabla muy ilustrativa, ordenada cronológicamente y con especificación del tipo de sustancia contaminante y del tipo de agua contaminada (alta mar, litoral, aguas interiores, etc.). De la contaminación concreta que estudiamos en este punto (contaminación de las aguas del mar -mar territorial y zona económica exclusiva, por hidrocarburos) podemos encontrar numerosos accidentes” Vid., *Accidentologie*. (s. f.). Cedre. Recuperado 30 de marzo de 2021, de <http://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie>; CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 30

<sup>61</sup> *Ibid.* Pág. 30.

<sup>62</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas: Los convenios internacionales en el ámbito de responsabilidad civil por contaminación marina”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 142–150). Aranzadi S.A.

de Inglaterra (Cornualles) en 1967 vertiendo más de 107.000 toneladas de petróleo. Debido a la falta de eficacia de los instrumentos dirigidos a prevenir o reparar los daños de accidentes originados por vertido de hidrocarburos, la OMI, inducida bien por el desastre ocasionado, bien por la presión de la Comunidad Internacional para colmar las lagunas del Derecho existente en materia de reparación de daños de contaminación del medio marino, impulsó la adopción de un Convenio capaz de dar respuesta a esas cuestiones, teniendo como resultado, el Convenio sobre Responsabilidad Civil de 1969 por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos<sup>63</sup>.

A lo largo de este subapartado analizaremos el régimen de responsabilidad contenido en el CLC/69, modificado posteriormente por los Protocolos de 1992 y la resolución del Comité Jurídico de la OMI de 18 de octubre de 2000, convirtiéndose en un Convenio innovador al introducir un sistema de responsabilidad estricto, objetivo y limitado, que trató de cubrir las lagunas del derecho existente en el ámbito de la responsabilidad civil por contaminación marina de hidrocarburos.

La OMI tenía como objetivo esencial establecer una mayor unificación del derecho sustantivo, es decir, un régimen uniforme de responsabilidad civil que permitiese compensaciones justas y suficientes a las víctimas de los daños causados por la contaminación resultante de la actividad marina. En este sentido, el Convenio trata de dar respuesta a la contaminación derivada de vertidos de hidrocarburos, bien accidentados, bien intencionados, tal y como se refleja en el propio preámbulo<sup>64</sup> de la norma convencional<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup>MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.* Pág. 142; CASTILLO DAUDÍ, M. (1998). “La responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos y el siniestro del buque “Aegean Sea””. *Revista Española De Derecho Internacional*, 50 (2), pág. 73; CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.), *op. cit.* Pág. 31

<sup>64</sup> “Los Estados Partes del Convenio, conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, convencidos de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos, deseosos de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos”. Organización Marítima Internacional. (1969). Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1976-5133>

<sup>65</sup> CASTILLO DAUDÍ, M., *op. cit.* Pág. 73; BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A.; CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.), *op. cit.* Pág. 32

A pesar de su aprobación en 1969, los Estados parte, conscientes de que el Convenio no proporcionaba una indemnización plena a las víctimas e impulsados por el compromiso de establecer un sistema solidario y equitativo entre las empresas petroleras y transportistas<sup>66</sup>, (se consideraba que la carga financiera no debía ser asumida únicamente por los propietarios del buque sino que también por los interesados en la carga), el 18 de diciembre de 1971 se adoptó en Bruselas el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos, otorgando una respuesta económica más amplia a aquellos que se pudiesen verse perjudicados.

Centrado el origen de la norma convencional, es preciso tener en cuenta que a pesar de que el Convenio haga referencia a la contaminación de vertidos por hidrocarburos, no por ello se aplicará a cualquier supuesto, sino únicamente a todos aquellos casos que se enmarquen en las definiciones recogidas por el mismo. Añadir que muchas de las definiciones recogidas por la normativa original fueron emendadas por el Protocolo modificativo de 1992, siendo un claro ejemplo las definiciones otorgadas a los conceptos «buque<sup>67</sup>» e «hidrocarburos<sup>68</sup>». Por último, en el caso del concepto de «daños<sup>69</sup>», el artículo 1.6 del Convenio afirma que se cubrirán los daños causados fuera

---

<sup>66</sup> CASTILLO DAUDÍ, M., *op. cit.* Pág. 73

<sup>67</sup> En el Convenio de 1969 se entiende por buque, “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel”, mientras que, el Protocolo modificativo de 1992 otorga una definición muchísimo más compleja y exacta, aplicándose a los daños producidos por barcos que se enmarquen en esa definición, entendiéndose por buque, “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”

<sup>68</sup> En el caso del concepto de hidrocarburos, la diferencia radica únicamente en que el Protocolo modificativo de 1992 declara su aplicación a todos aquellos daños producidos por hidrocarburos persistentes de origen mineral, ya se transporten como carga o en los depósitos de combustible líquido del buque, excluyendo los hidrocarburos no persistentes como la gasolina o el queroseno.

<sup>69</sup> En este sentido, la Sentencia del TS 668/2018 de 19 de diciembre. Caso *Prestige*, centra el ámbito de indemnización de la norma estipulando en su fundamento noveno que, “el ámbito de la indemnización, de acuerdo a esa responsabilidad cuasi objetiva, legal y tasada, son las denominadas operaciones de limpieza y daños a los bienes, que incluyen los costes objetivos y razonables las operaciones de limpieza, los daños a bienes, las operaciones de salvamento, y todas aquellas que comprendan lo que es la reposición de lo destruido a causa del hecho generador de la responsabilidad civil. Además, las pérdidas económicas consideradas como pérdidas que son consecuencia del vertido, es decir, las pérdidas puramente económicas causadas a personas que no hayan sido físicamente afectadas por el vertido, pero en su actividad comercial. Se refiere a la actividad comercial que ha sido perjudicada por el desarrollo del hecho generador de la responsabilidad y cuya pérdida de actividad es causal al accidente. También deben incluirse los daños al medio ambiente, en cuyo contexto al incluirse los costes de las medidas razonablemente adoptadas para la regeneración, recuperación y reparación del medio ambiente afectado por el vertido”

del buque por la contaminación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes del mismo. La modificación introducida por el protocolo añade únicamente que estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración del medio ambiente<sup>70</sup>.

Su ámbito de aplicación territorial, teniendo presente lo estipulado por el artículo II de la norma, se extiende exclusivamente a los daños por contaminación causados tanto en el territorio como en el mar territorial de un Estado contratante, incluidas también las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar los daños que pueda sufrir un Estado parte aunque las mismas se adopten en aguas internacionales. Esto más tarde, fue modificado y ampliado por el protocolo de 1992, expandiendo la aplicación del Convenio a los desastres producidos en la ZEE<sup>71</sup>.

En este sentido, el Convenio a efectos prácticos únicamente será de aplicación cuando los daños se produzcan en el territorio de un Estado, sin que tenga relevancia el Estado de abanderamiento o la nacionalidad del propietario del buque. Es preciso resaltar que, ni el Convenio, ni el protocolo modificativo, hacen mención alguna a los daños producidos en el Alta Mar, siendo, por tanto, una zona desamparada.

Como se ha adelantado anteriormente, el carácter innovador de la norma, vino prefijado por introducir un sistema de responsabilidad estricto, objetivo y limitado, siendo esos aspectos los puntos clave del Convenio.

El primero de los puntos por tratar es la canalización de la responsabilidad hacia una única figura, para facilitar así la identificación de un responsable por parte de los afectados<sup>72</sup>. El artículo III estipula que el propietario del buque será el responsable de todos los daños causados a raíz del derrame de hidrocarburos. Los damnificados

---

<sup>70</sup> “Desde un punto de vista clásico de responsabilidad civil, los daños clásicos o tradicionales, como son los daños patrimoniales en sentido estricto, el daño emergente o el lucro cesante, son relativamente cuantificables. En cambio, el daño ecológico causado es incuantificable; no se entiende como daño personal, ni si quiera como puramente patrimonial ya que no tiene valor de mercado. La importancia de garantizar un medioambiente adecuado para el futuro, se encuentra limitado a un daño que será indemnizable hasta el límite del coste de las medidas de restauración o de las medidas preventivas adoptadas, quedándose pues sin resarcir un daño existente pero como ya se matizó, incuantificable” BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 208.

<sup>71</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.*, pág. 145; BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 208

<sup>72</sup> En este sentido la sentencia del TS 865/2015, de 14 de enero de 2016. Caso *Prestige*, afirma lo estipulado por el artículo III de la norma, concretamente en su fundamento sexagésimo cuarto, al establecer que, “entiende la doctrina que 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.”

únicamente podrán ejercer acción directa contra la persona inscrita como propietaria del buque, sea o no, su explotador.

Fuera del marco del Convenio las víctimas podrán reclamar por daños no debidos a la polución, siempre que dichos sujetos no se encuentren dentro de las causas de exoneración del artículo III, concretamente sus apartados segundo y tercero. Estos vienen a recoger que, no podrá imputarse responsabilidad alguna, cuando los daños se deban a causas de fuerza mayor, como un acto de guerra o un fenómeno natural, excepcional, inevitable e irresistible; o cuando se demuestre que los daños fueron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que los sufrió. Sin embargo, el régimen aplicable en estos supuestos ya no será el CLC, sino el común<sup>73</sup>.

Por otra parte, la norma convencional prohíbe en su artículo III modificado posteriormente por el protocolo de 1992, las reclamaciones contra los empleados o agentes del propietario, miembros de la tripulación, el práctico, el fletador, el naviero o armador del buque o todo aquel sujeto que adopte medidas de salvamento, a no ser que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, ya sea, intencionalmente, ya sea, temerariamente<sup>74</sup> a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

Uno de los aspectos clave de la norma es la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para todo propietario de un buque capaz de transportar más de 2.000 toneladas de hidrocarburos, extendiéndose no solo a los buques matriculados en un Estado parte, sino a todos aquellos buques que entren o salgan del puerto del Estado parte. De esta forma, se permite promover acciones de responsabilidad civil, bien contra el asegurado, bien contra la persona que otorgue la garantía financiera, para que así se pueda asegurar la responsabilidad objetiva de reparar los daños. Una de las novedades

---

<sup>73</sup> CASTILLO DAUDÍ, M., *op. cit.* Pág. 74; REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima: Ponencias: Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV. SOBRINO HEREDIA, J.M (coord.). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. (pp. 473–496). Tirant lo Blanch.; REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC”. En AA.VV., GARCÍA RUBIO, M.P, ÁLVAREZ GONZÁLEZ (coords.) En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del «Prestige»* (1ª ed., pp. 139–164). Iustel.

<sup>74</sup> Según reiterada jurisprudencia (STS 865/2015 (RJ 2016\4120), STS 1823/2002 (RJ 2002, 10599), STS 537/2005 (RJ 2005, 6547)), el término «temerariamente» debe entenderse como la vulneración de las más elementales normas de cautela o diligencia exigibles en una determinada actividad o el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado.

introducidas por la modificación protocolaria es la expedición de un certificado que dé fe de la existencia de un seguro u otra garantía financiera, expidiéndose por la autoridad competente del Estado parte<sup>75</sup>.

Para poner fin al análisis del CLC, es importante poner de manifiesto el derecho del propietario a limitar su responsabilidad<sup>76</sup> hasta una determinada cuantía en función del arqueo del buque. Sin embargo, es importante matizar, que, para poder obtener el beneficio de la limitación, es esencial la constitución ante el juez de un fondo equivalente al límite de responsabilidad (esto es, ante el tribunal competente ante el que se haya interpuesto una acción de responsabilidad civil de daños)<sup>77</sup>. El protocolo modificativo del año 1992 y la resolución del Comité Jurídico de la OMI de 18 de octubre de 2000<sup>78</sup> ampliaron los límites de las compensaciones; no obstante, si se prueba que los daños fueron provocados como consecuencia de un acto del propietario con intención de causarlos o fruto de su temeridad, el beneficio de la limitación se verá afectado.

En cuanto a lo abordado con anterioridad, queda claro que el CLC/69 y sus protocolos modificativos, únicamente están dedicados a la responsabilidad civil por daños derivados del vertido de hidrocarburos provocados por buques tanque, bien sea como carga, bien sea como combustible de este tipo de navieros. Atribuyendo además de forma exclusiva y excluyente la responsabilidad al propietario registral, a menos que, se cumplan las causas exculporias del ya citado artículo III del Convenio. Recogiendo esta idea, queda claro que la responsabilidad contenida en el Convenio no es absoluta.

Aunque la aplicación de la norma convencional se encuentre limitada a la producción del daño dentro de la soberanía de los Estados parte, es de destacar la expedición de un

---

<sup>75</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.*, pág. 145; BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 210; CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.), *op. cit.* Pág. 32

<sup>76</sup> La Sentencia del TS 865/2015 de 14 enero. Caso *Prestige*. viene a recordarlo en su fundamento sexagésimo cuarto al manifestar que el Convenio establece una responsabilidad limitada “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 Fondo Monetario Internacional) hasta un tope máximo infranqueable.”

<sup>77</sup> BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 212; REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Pág. 478; REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Págs. 154 y 155.

<sup>78</sup> Actualmente, la responsabilidad del propietario está limitada a, “4.510.000 Derechos Especiales de Giro (DEG) (5,7 millones de euros) para buques de menos de 5.000 unidades de arqueo bruto; para un buque cuyo arqueo esté comprendido entre 5.000 y 140.000 unidades de arqueo 631 DEG por cada unidad de arqueo adicional; para un buque cuyo arqueo sea igual o superior a 140.000 unidades, 89.770.000 DEG (113,6 millones de euros)”. J., M. (2017, junio). *El sistema internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*. ANAVE. Asociación de Navieros Españoles. [https://anave.es/images/tribuna\\_profesional/2017/tribuna\\_bia0617.pdf](https://anave.es/images/tribuna_profesional/2017/tribuna_bia0617.pdf)

seguro que atestigüe la obligatoriedad de la cobertura de un seguro de responsabilidad civil, incluyendo incluso a aquellos buques que enarboles el pabellón de un Estado no parte, ya que será exigido para la entrada y salida del puerto de un Estado contratante.

Por último, a pesar del carácter renovador de la norma, no hay mención alguna ni a la responsabilidad civil ante la producción de daños ecológicos puros (aquellos que afectan única y exclusivamente al medio ambiente), ni a la actuación en las Aguas Internacionales. Es por eso por lo que, más que un ámbito de aplicación amplio y flexible capaz de dar respuesta a las controversias originadas ante desastres medioambientales originados por el vertido de hidrocarburos, nos encontramos con un ámbito de actuación limitado y estricto, puesto que, es necesario que los daños se ajusten a las exigencias contenidas en la norma.

## 2. El Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de 1971 y el Protocolo de 1992

Retomando brevemente lo analizado en el apartado anterior, el derrame de hidrocarburos del *Torrey Canyon*<sup>79</sup>, puso de manifiesto un conjunto de imperfecciones, en particular, la falta de un acuerdo internacional sobre responsabilidad e indemnización en materia de contaminación marina de hidrocarburos. En este sentido, la Conferencia Diplomática de 1969, trató de alcanzar una solución de compromiso en virtud del cual, la responsabilidad del siniestro recaería, no solo sobre el propietario del buque siniestrado, sino también, sobre los propietarios del cargamento de petróleo, esto es, las empresas petroleras. De esta forma, se procuró un reparto equitativo entre petroleras y transportistas, obligándose a contribuir en la creación y mantenimiento de un Fondo de Indemnización en interés de los perjudicados. Aunque esta idea fuese rechazada en un primer momento, el planteamiento acerca de la participación de la industria petrolera en el resarcimiento de los posibles daños ocasionados por la contaminación, de alguna manera, quedó latente en el foro internacional. A este respecto, el 18 de diciembre de 1971, esa idea se plasma definitivamente en un Convenio de carácter global, el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización<sup>80</sup>.

---

<sup>79</sup> El primero de los grandes superpetroleros, que se hundió en el sur de la costa de Inglaterra (Cornualles) en 1967 vertiendo más de 107.000 toneladas de petróleo

<sup>80</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima: Ponencias: Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV. SOBRINO HEREDIA, J.M, (coord.). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio*:



El régimen contenido en el Convenio FUND/71 devino insuficiente debido a la necesidad de incrementar la cuantía disponible destinada a reparar los daños emanados de siniestros importantes, así como la necesidad de amplificar el ámbito de actuación del Convenio, por lo que fue enmendado por el Protocolo de 1992, sustituyendo la norma originada en 1971 por el Convenio de FUND/92.

El FIDAC se constituye como una entidad con personalidad jurídica propia<sup>81</sup>, con capacidad de obrar plena, y con legitimidad activa y pasiva para cumplir con sus objetivos, independiente de la OMI y la ONU<sup>82</sup>. Al margen de esa autonomía reconocida, desde un punto de vista orgánico, se encuentra constituido por una Asamblea, en la que participan representantes de todos los Estados miembros<sup>83</sup>, un Comité Ejecutivo de 15 miembros<sup>84</sup>, órganos de asesoría financiera encargados de

---

*Tendencias jurídicas, actores y factores.* (pp. 473–496). Tirant lo Blanch; BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.) En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.<sup>a</sup> ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A; FIDAC / *Visión global de los Fondos.* (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf); VILA CID, S. (2018). *La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos. En particular, el caso Prestige* (TFM). <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

<sup>81</sup> El artículo 2.2 del Convenio del Fondo de 1992, recoge ese carácter propio del FIDAC al establecer que, “en todo Estado Contratante se reconocerá el Fondo como una persona jurídica con capacidad, en virtud de la legislación del Estado de que se trate, para ejercer derechos y contraer obligaciones y para ser parte en toda acción iniciada ante los tribunales de dicho Estado. Todo Estado Contratante reconocerá al director del Fondo (en adelante llamado “el director”) como representante legal de éste.”

<sup>82</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “Contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas: Los convenios internacionales en el ámbito de responsabilidad civil por contaminación marina”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.<sup>a</sup> ed., pp. 142–150). Aranzadi S.A; REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Págs. 480 y 481.

<sup>83</sup> El Informe Anual de 2020, determina actualmente, que 118 Estados forman parte del Fondo Internacional de Indemnización (con la entrada en vigor el 23 de marzo de 2021 en Nauru, una pequeña isla en el océano Pacífico sudoccidental), a pesar de que el Convenio de 1971 fuese sucedido por el Protocolo modificativo de 1992, debido a la necesidad de incrementar la cuantía de indemnización para hacer frente a desastres medioambientales de gran envergadura, así como su ámbito de aplicación. FIDAC. (2020). *Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* (Informe Anual de 2020). [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020_s.pdf)

<sup>84</sup> “A la hora de la elección de los miembros del Comité, la Asamblea debe elegir primero a siete de entre los once Estados Miembros en cuyo territorio se hayan recibido durante el año civil precedente las mayores cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución. Los otros ocho miembros son elegidos de entre los Estados Miembros restantes, teniendo en consideración una distribución geográfica equitativa y la medida en que los Estados hayan cumplido con su obligación de presentar informes sobre la recepción de hidrocarburos sujetos a contribución. Ningún Estado podrá desempeñarse en el Comité Ejecutivo durante más de dos periodos consecutivos.” FIDAC / *Comités Ejecutivos y Grupos de trabajo.* (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 10 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/estructura/organos-rectores/comites-ejecutivos-y-grupos-de-trabajo/>

invertir el capital disponible, sin poner en peligro la liquidez, así como el control de gasto, y la Secretaría<sup>85</sup>, uno de los órganos más importantes desde el enfoque del planteamiento y liquidación de reclamaciones de responsabilidad. Es importante destacar, además, la figura de los observadores, quienes están capacitados para actuar, pero sin capacidad para participar en la toma de decisiones (hacemos referencia a organizaciones que están relacionadas con el transporte de hidrocarburos, propietarios de buques, aseguradoras, organizaciones ecologistas, etc.)<sup>86</sup>.

El Convenio FUND/92 tiene como principal objetivo, complementar el sistema de reparación contenido en el CLC/69 (posteriormente enmendado por el Protocolo de 1992). Sin embargo, a pesar de su estrecha relación, el FIDAC no responde exactamente a la idea de responsabilidad, a pesar de que su propósito principal sea la reparación. Como bien se ha adelantado, su objetivo primordial es proporcionar una indemnización complementaria, cuando el imputado directo obligado a reparar el daño ocasionado, ya sea el propietario del buque, ya sea su seguro<sup>87</sup>, no está capacitado para cubrir la totalidad de los daños. Por tanto, al hilo de lo comentado, el FIDAC se construye más bien sobre la idea de solidaridad que sobre la de responsabilidad. Es por eso que, aunque pueda entenderse que el Fondo actúa como un “segundo nivel de indemnización”, es imprescindible recalcar que desde la perspectiva de la satisfacción económica el Fondo juega un papel protagonista en todo accidente marítimo en el ámbito del Convenio de Responsabilidad Civil<sup>88</sup>.

El artículo 2 del Convenio FUND/92 es el encargado de recoger lo comentado anteriormente, al avalar la razón de constitución del FIDAC, que no es ni más ni menos que, la necesidad de indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el CLC/92 resulte insuficiente. El artículo 4 concreta aún más el ámbito de actuación de la norma, puesto

---

<sup>85</sup> “Desde la Secretaría se gestiona la recaudación de las contribuciones de las empresas petroleras, buscando un pago puntual; se resuelven las reclamaciones de los perjudicados; y se adoptan las decisiones sobre interposición de demandas para el recobro de lo pagado de quien sea considerado responsable” REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Pág. 481.

<sup>86</sup> *Ibid.* Pág. 481; GARCÍA RUBIO, REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC”. En AA.VV. M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (coords.). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del «Prestige»* (1ª ed., pp. 139–164). Iustel.

<sup>87</sup> Recordemos que, uno de los aspectos clave de la norma (el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos) es la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para todo propietario de un buque capaz de transportar más de 2.000 toneladas de hidrocarburos, extendiéndose no solo a los buques matriculados en un Estado parte, sino a todos aquellos buques que entren o salgan del puerto del Estado parte.

<sup>88</sup> REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Pág. 480; REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Págs. 141 y 142.

que en el caso en el que la víctima no obtenga una indemnización plena y adecuada de los daños, bien por la insolvencia<sup>89</sup> del propietario responsable o de su seguro, bien porque la cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario limitado en virtud del CLC/92, el Fondo se hará responsable de la finalidad consagrada por el artículo 2.

Mientras que el apartado primero del artículo 4 determina bajo qué circunstancias el FIDAC se hará cargo de la indemnización de las víctimas, el apartado segundo por otro lado aclara las causas por las que no se contraerá la obligación de reparación de los daños. En este sentido, el Convenio no será de aplicación si se prueba que los daños ocasionados por contaminación resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o se debieron a escapes o descargas de hidrocarburos procedentes de un buque de guerra. Así como, si el reclamante no tiene pruebas suficientes para demostrar que los daños resultaron de un suceso relacionado con el siniestro de buques o si se demuestra que los daños se debieron a una conducta dolosa o negligente de la persona que los sufrió.

En pocas palabras, el Fondo es un sujeto cuya responsabilidad se enjuicia y es exigible ante los Tribunales estatales<sup>90</sup>, sin embargo, es el encargado de recibir y resolver las reclamaciones con el propósito de evitar la vía judicial<sup>91</sup>. Por un lado, asume parte de la responsabilidad indemnizatoria del propietario del buque y su asegurador. Y por otro, aporta una indemnización plena y adecuada a los damnificados<sup>92</sup>. Se trata de un sistema

---

<sup>89</sup> “Cabe matizar que, en casos de insolvencia del propietario del buque, el Fondo se hace cargo de dichos pagos indemnizatorios, sin perjuicio de su derecho de repetición contra el propietario, cuando venga en mejor fortuna” BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 216.

En este sentido, “el derecho de repetición es aquel del que goza el asegurador en los casos en que, habiendo abonado la correspondiente indemnización a un tercero en virtud de la relación contractual que le une al asegurado, existe causa legal o contractual por la cual el supuesto estaría excluido de cobertura.” *Repetición.* (s. f.). Wolters Kluwer. Recuperado 11 de abril de 2021, de [https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTAyNztbLUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUtckhlQaptWmJocSoAMhRYnTUA AAA=WKE](https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTAyNztbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUtckhlQaptWmJocSoAMhRYnTUA AAA=WKE)

<sup>90</sup> A este respecto, la Sentencia del TS 668/2018 de 19 de diciembre. Caso *Prestige*, estipula en su fundamento noveno que “de conformidad con el artículo 4.5 del [Convenio regulador del Fondo \(RCL 1982, 621 y 981\)](#), (...), la responsabilidad del Fondo es objetiva, esto es, con independencia de la culpa de cualquier agente legal, pues se establece directamente desde la norma, el Convenio del Fondo; además es tasada, pues es la propia norma la que señala los límites cualitativos y los daños que debe resarcir.”

<sup>91</sup> REQUEJO ISIDRO, M., *op. cit.* Pág. 480.

<sup>92</sup> BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 216

indemnizatorio complementario<sup>93</sup>, que no conlleva responsabilidad extracontractual, sino responsabilidad *ex lege*, acelerando la responsabilidad civil del contaminante<sup>94</sup>.

El FIDAC se financia<sup>95</sup> por medio de las contribuciones pagadas por personas y organizaciones que hayan recibido más de 150.000 toneladas de crudos o fueloil pesado en un Estado parte en el Convenio FUND/92. La recaudación se calcula a partir de informes sobre hidrocarburos recibidos por cada contribuyente, teniendo los Estados miembros la obligación de comunicar anualmente al Fondo el nombre y dirección de las personas obligadas a contribuir. A efectos de contribución, los hidrocarburos se contabilizan cada vez que son recibidos en los puertos o instalaciones terminales de un Estado contratante, siendo irrelevante el lugar de carga de los mismos<sup>96</sup>.

Concluyendo con el análisis de esta normativa, la diferencia principal con el CLC/92 es su carácter complementario, puesto que es de aplicación cuando el sistema de responsabilidad contenido en la norma comparada deviene insuficiente, a pesar de presentar un régimen de responsabilidad objetivo y limitado. Por otra parte, es importante mencionar que en caso en que se rebase el límite máximo fijado por la norma, será de aplicación el Protocolo de 2003, que dio origen a la constitución de un Fondo complementario que será objeto de análisis en el siguiente apartado, pero únicamente será aplicado a 32 Estados parte, frente a los 118 Estados del CLC/92, por

---

<sup>93</sup> La Sentencia del TS 865/2015, de 14 de enero de 2016. Caso *Prestige*, determina en su fundamento de derecho septuagésimo, que “en aplicación del artículo 4.1 del [Convenio \(RCL 1995, 1670\)](#), el Fondo sólo queda obligado indemnizar hasta los límites expresamente establecidos en el propio Convenio. Y el límite de esa responsabilidad se establece en relación con la máxima fijada en el CLC92 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.”

<sup>94</sup> HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D. (2004). *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige.*, Universidad de Oviedo. Págs. 131 y 132.

<sup>95</sup> El Informe Anual de 2020, informa los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en el año civil 2019 en los territorios de Estados que eran Miembros del Fondo de 1992 al 31 de diciembre de 2020, siendo la India el Estado Miembro que más aporta, concretamente un total de 227.919.250 toneladas de hidrocarburos, un 15,15% del Total, en el caso de España aporta un 5,03% del total, exactamente, 75.650.406 toneladas. FIDAC. (2020). *Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* (Informe Anual de 2020). Recuperado 11 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020_s.pdf)

<sup>96</sup> FIDAC / *Visión global de los Fondos.* (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf)

lo que, no hay solución prevista para aquellos que no hayan ratificado el Fondo Complementario.

Añadir que, nos volvemos a encontrar con una normativa estricta, ya que, por una parte, las personas afectadas deberán cumplir con un conjunto de condiciones a la hora de reclamar, como puede ser la existencia de un nexo causal entre el daño soportado y el desastre ocasionado, o la necesidad de que el perjuicio sufrido sea cuantificable.

Hablamos de un carácter estricto, por el carácter complementario de la norma, puesto que, el Convenio del Fondo tiene en cuenta las mismas exenciones contenidas en el CLC/92, es por eso por lo que más que beneficiar a las víctimas, favorece más a los responsables directos de los daños, bien con la limitación de su responsabilidad, bien con la actuación complementaria del Fondo en caso en que éstos sean insolventes.

Antes de dar por concluido este apartado, considero importante mencionar los acuerdos voluntarios establecidos en 2006, con el objeto de resarcir al FUND/92 y al FUND/PROT/2003, hablamos de STOPIA<sup>97</sup> Y TOPIA<sup>98</sup>. Aunque no formen parte de la normativa convencional analizada, confieren a los Fondos derechos jurídicamente exigibles de resarcimiento por el propietario del buque en los Estados en los que la normativa del Fondo esté en vigor<sup>99</sup>.

### 3. El Protocolo de 2003 relativo a la Constitución de un Fondo Complementario Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos

El 3 de marzo de 2005, la OMI, de la mano de varios Estados contratantes de los Convenios sobre Responsabilidad y del Fondo de 1992, consideraron conveniente impulsar la constitución de un fondo capaz de aportar una respuesta económica

---

<sup>97</sup> “STOPIA es un acuerdo voluntario entre los propietarios de pequeños buques tanque (arqueo bruto o igual a 29.548) y sus aseguradores, siendo la cuantía máxima de indemnización pagadera 20 millones de DEG”. *FIDAC / STOPIA y TOPIA*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>

<sup>98</sup> “El acuerdo voluntario TOPIA, se aplica a todos los buques tanque inscritos en Clubes P&I que sean miembros del International Group y que estén reasegurados en virtud de los acuerdos de reagrupamiento del Grupo, en el que Fondo Complementario tiene derecho a un resarcimiento del 50 % de cualquiera de los pagos en concepto de indemnización respecto de siniestros en los que se vean involucrados” *FIDAC / STOPIA y TOPIA*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>

<sup>99</sup> *FIDAC / STOPIA y TOPIA*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>

adicional<sup>100</sup>, cuando el FIDAC no estuviese capacitado para facilitar una indemnización plena y suficiente a los damnificados por vertidos de hidrocarburos. De este modo, el Protocolo de 2003 dio origen al Fondo Complementario, que actúa como un “tercer nivel de indemnización” ante la respuesta económica insuficiente del Convenio FUND/92. Actualmente, según el Informe Anual de 2020 emitido por el FIDAC, 32 Estados son los que se han adherido y han ratificado el Convenio<sup>101</sup>.

La afiliación al Fondo es voluntaria y optativa. Cada Estado es libre de adherirse a él en función de su propia situación, lo que conlleva en ocasiones, un encuentro de normas que tienden a dificultar su aplicación. No obstante, solamente tendrán derecho de adhesión, todo Estado que sea miembro del Convenio FUND/92<sup>102</sup>.

El ámbito de aplicación es el mismo que el Convenio FUND/92, aplicándose a los daños ocasionados por contaminación tanto en el territorio de un Estado miembro, como en el mar territorial y la ZEE, y a las medidas preventivas adoptadas para evitar o reducir los daños.

El Fondo Complementario dispone de personalidad jurídica propia<sup>103</sup>, siendo administrado por la Secretaría del Fondo, aunque dispone de su propia Asamblea, integrada por representantes de sus Estados miembros. Por otra parte, dispone de un Fondo General destinado a la cobertura de gastos administrativos, por lo que se

---

<sup>100</sup> Esa preocupación se ve reflejada en la parte preliminar de la Norma: “afirmando la importancia de mantener la viabilidad del régimen internacional de responsabilidad e indemnización para la contaminación por hidrocarburos; reconociendo que varios Estados Contratantes de los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo de 1992 consideran necesario disponer con carácter urgente de fondos adicionales para la indemnización mediante la creación de un plan complementario al que los Estados puedan adherirse si así lo desean”

<sup>101</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas: El derecho marítimo y la responsabilidad civil por contaminación”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 139–141). Aranzadi S.A.; FIDAC / *Visión global de los Fondos*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 12 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf)

<sup>102</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.* Págs. 147-149; BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A.; FIDAC / *Visión global de los Fondos*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 12 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf)

<sup>103</sup> Artículo 2.2 del Protocolo de 2003: “Cada Estado Contratante reconocerá al Fondo Complementario personalidad jurídica 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. Cada Estado Contratante reconocerá al director del Fondo Complementario como el representante legal del Fondo Complementario”

establecerá un Fondo de Reclamaciones para todo siniestro que tenga que dar cabida el Fondo Complementario<sup>104</sup>.

A vista previa, el Convenio FUND/92 y el Convenio FUND/PROT/2003 tienen importantes similitudes, visto que tienen un mismo ámbito de aplicación, o una estructura orgánica similar. Sin embargo, el punto diferencial reside en lo estipulado por el artículo 4 del Protocolo, debido a que la cuantía económica máxima disponible para la indemnización por daños derivados de la contaminación marina de hidrocarburos asciende a 750 millones de unidades de cuenta<sup>105</sup>, bien porque el daño total excede o existe riesgo de que exceda del límite estipulado por el artículo 4 del Convenio FUND/92.

La obligación de contribución nace de igual forma que la norma comparada, cuando una persona en un Estado Miembro haya recibido durante cualquier año civil una cantidad de hidrocarburos superior a 150.000 toneladas. Ahora bien, la nota característica del Fondo Complementario se observa en los artículos 10 y 14, habida cuenta de que, considera un mínimo de pago anual obligado por parte de los Estados. Este mínimo contributivo, implica una cantidad igual a la recepción de un millón de toneladas de hidrocarburos, y, por tanto, las cantidades que excedan de 150.000 toneladas estarán sujetas a contribución<sup>106</sup>.

Antes dar por finalizado el estudio del Convenio FUND/PROT/2003, es importante mencionar nuevamente los acuerdos voluntarios STOPIA y UTOPIA, debido a que, introducen un paquete de indemnización voluntario, con la finalidad de corregir los desequilibrios derivados de la constitución del Fondo Complementario. Dichos acuerdos serán financiados por el *International Group of P&I Associations*, un grupo de

---

<sup>104</sup> FIDAC | *Visión global de los Fondos*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 12 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf)

<sup>105</sup> Es importante citar lo recogido en apartado tercero del artículo 4, puesto que, prevé una solución en caso de que la cantidad destinada a reparar rebasa el límite prefijado por la ley. El artículo dice tal que así: “Si la cuantía de las reclamaciones que hayan sido reconocidas contra el Fondo Complementario rebasa la cuantía total de la indemnización pagadera por éste en virtud del párrafo 2, 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 presente Protocolo sea igual para todos los demandantes.”

<sup>106</sup> BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 221

13 mutuas de seguros que facilitan más del 90% de los seguros de responsabilidad de la flota mundial de buques tanque<sup>107</sup>.

El Convenio ha demostrado dar una respuesta convincente en el caso en que se rebase el límite máximo estipulado por la norma. El problema está en la falta de ratificación por parte de los Estados adheridos al resto de convenios que constituyen el marco jurídico desde el punto de la reparación de daño en el ámbito de contaminación marina. Sin embargo, también es importante resaltar que, según el Informe Anual de 2020 emitido por el FIDAC, la Asamblea del Fondo Complementario decidió no recaudar contribuciones en el año 2020, dado que no hubo siniestros que afectaran al Fondo Complementario. En otras palabras, puede llegar a considerarse una buena herramienta contra la lucha de la contaminación marina por vertido de hidrocarburos.

4. El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 23 de marzo de 2001 (BUNKERS 2001)

La promulgación y entrada en vigor del Convenio BUNKERS, supuso un hito fundamental en el régimen jurídico de la lucha contra la contaminación marina. Ya durante las negociaciones que tuvieron como origen el CLC/69 (posteriormente modificado por el Protocolo de 1992), se reconoció la existencia de un vacío normativo en el régimen de responsabilidad y compensación por vertidos accidentales de hidrocarburos. Su aplicación única y exclusiva planteaba la inexistencia de cobertura en los desastres marítimos de buques mercantes no incluidos en la normativa legal.

Cabe añadir, además, que inicialmente se aplicaba exclusivamente si el buque en el momento del siniestro se encontraba cargado. Por otra parte, la problemática constante de los derrames en las operaciones de aprovisionamiento de buques<sup>108</sup>, era un supuesto frecuente en Estados portuarios. Por esa misma razón, la OMI, procedió a la elaboración

---

<sup>107</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.* Pág. 148; FIDAC / STOPIA y TOPIA. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 13 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>

<sup>108</sup> Es conveniente resaltar con carácter ilustrativo los accidentes del *Sierra Navas*, *New Flame*, que tuvo especial repercusión en las costas españolas de la Bahía de Algeciras.



de un nuevo instrumento jurídico, fundamentándose en los principios del marco jurídico constituido por el CLC/92 y el Convenio FUND/92, pero con singularidad propia<sup>109</sup>.

A pesar de que el Convenio no establezca a lo largo de su articulado que ninguna organización internacional como la UE, lo firme, lo ratifique o se adhiera a él, el Consejo Europeo, mediante decisión de 19 de septiembre de 2002, permitió que los Estados miembros pudiesen tomar las medidas necesarias para ratificar y firmar el Convenio en nombre de la UE<sup>110</sup>. Por consiguiente, en un futuro es posible que aquellos países que no formen parte se acaben adhiriendo al mismo.

El Convenio BUNKERS de 2001, tiene como principal objetivo establecer una cobertura indemnizatoria adecuada, que permita una reparación de daños pronta y eficaz a los damnificados por los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos utilizados como combustible de buques<sup>111</sup>.

La diferencia sustancial con los instrumentos previamente analizados es que el régimen de responsabilidad contenido no es exclusivo y excluyente. No solo se considerará como responsable al propietario de buque inscrito, sino que también, al arrendatario a casco desnudo, al gestor naval y al armador (art. 1.3). En otras palabras, todas las empresas implicadas en la explotación del buque deberán responder solidariamente por los daños causados por el vertido de combustible, así como por las pérdidas o daños ocasionados por utilización de medidas preventivas destinadas a evitar o reducir la contaminación.

Una de las grandes novedades introducidas con la entrada en vigor de la norma convencional, es la obligación de cobertura aseguradora por parte del propietario inscrito de un buque superior a 1.000 toneladas de arqueo bruto, de las

---

<sup>109</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J. (2011). *Nuevos esquemas de responsabilidad civil por daños de contaminación marina: El Convenio BUNKERS 2001 y el Convenio HNS 96*; Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE. (2008, agosto). *Boletín Informativo de Anave nº 477. Próxima entrada en vigor del Convenio Internacional Bunkers 2001*. ANAVE. Asociación Navieros Españoles. [https://www.anave.es/images/tribuna\\_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf](https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf)

<sup>110</sup> Actualmente son 18 Estados los que forman parte del Convenio, siendo 11 Estados Miembros de la UE. Unión Europea. (2020, 10 julio). *Responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos: Convenio combustible de los buques*. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=LEGISSUM:l24090> ; Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE. (2008, agosto). *Boletín Informativo de Anave nº 477. Próxima entrada en vigor del Convenio Internacional Bunkers 2001*. ANAVE. Asociación Navieros Españoles. [https://www.anave.es/images/tribuna\\_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf](https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf)

<sup>111</sup> RODRIGO DE LARRUCEA, J. (2011). *Nuevos esquemas de responsabilidad civil por daños de contaminación marina: El Convenio BUNKERS 2001 y el Convenio HNS 96*

responsabilidades emanadas de la norma (art.7). La cobertura se extenderá hasta el importe hasta el cual pueda limitarse la responsabilidad en función de cualquier régimen nacional o internacional (art.6). En el caso de España se efectuará por medio del Convenio de Londres de 1976, enmendado posteriormente por el Protocolo de 1996. En normativas previas, la obligación de cubrir la responsabilidad por daños por contaminación recaía en propietarios de buques superiores a 2.000 toneladas de arqueo bruto.

Al margen de sus diferencias, muchos de los aspectos resultan totalmente análogos. El ámbito de aplicación territorial<sup>112</sup> es el mismo, no siendo el caso del ámbito material y funcional, donde es importante destacar que el Convenio no se aplicará ni a los buques de Estado ni a los supuestos en los que resulte de aplicación el CLC/92, es decir, a los daños causados por los vertidos de combustible, desde buques tanque que transportan hidrocarburos<sup>113</sup>.

Por otra parte, las causas de exoneración<sup>114</sup> del propietario son las mismas que las normas que constituyen el marco jurídico convencional expuesto. Al mismo tiempo, el Convenio también obliga la expedición de un certificado acreditativo que avale que el seguro o la garantía financiera equivalente se encuentra en vigor<sup>115</sup>. A esto se puede añadir una posible exoneración, en este caso por prescripción, ya que el artículo 8 de la norma, estipula que los derechos de indemnización estipulados en él prescribirán a menos que se interponga acción (el perjudicado goza de acción directa contra el asegurador ante los tribunales donde se produjo el daño<sup>116</sup>) dentro de un plazo de 3

---

<sup>112</sup> Daños por contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte, incluyendo su Mar Territorial y su Zona Económico Exclusiva, y en su caso, las medidas preventivas (art. 2 del Convenio)

<sup>113</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “Contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas: Los convenios internacionales en el ámbito de responsabilidad civil por contaminación marina”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 142–150). Aranzadi S.A.

<sup>114</sup> “El propietario puede quedar exonerado de responsabilidad si acredita que los daños se debieron (i) a acto de guerra o fenómeno natural extraordinario; (ii) a la acción intencionada de un tercero; (iii) a la negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación. También podrá quedar exonerado total o parcialmente en aquellos supuestos en que el perjudicado, dolosa o negligentemente, causó o contribuyó a la causación de los daños.” RODRIGO DE LARRUCEA, J. (2011). *Nuevos esquemas de responsabilidad civil por daños de contaminación marina: El Convenio BUNKERS 2001 y el Convenio HNS 96*

<sup>115</sup> “Cada Estado parte, deberá conforme a su legislación nacional, exigir esta misma garantía a los buques que entren o salgan de sus puertos sea cual fuere su matrícula, disponiendo el perjudicado de acción directa contra el asegurador o garante de esta responsabilidad” MAGALLÓN ELÓSEGUI, N., *op. cit.* Pág.150

<sup>116</sup> De esta forma, se favorece que el perjudicado reclama los daños ocasionados a raíz del vertido de hidrocarburos, sin el coste adicional que supone no tener que reclamar en el extranjero. RUÍZ LIMA, B.

años, desde la fecha del siniestro, sin que en ningún caso pueda interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años.

Con el estudio de esta última normativa convencional se llega a la conclusión que, a pesar de los continuos esfuerzos por parte de la Comunidad Internacional de combatir la contaminación marina por hidrocarburos, bien por medio del Convenio CLC/92, bien por el Convenio FUND/92, las deficiencias normativas seguían afectando al derecho a una indemnización efectiva y plena a los damnificados. El Informe Anual de 2020 emitido por el FIDAC asegura que, desde la constitución de la regulación convencional comentada, el organismo jurídico ha intervenido en más de 150 siniestros, de distintas magnitudes. En este sentido, es conveniente resaltar el esfuerzo por mejorar el marco jurídico normativo, intentando ofrecer nuevos medios con el objetivo de alcanzar un medio de reclamación más rápido y efectivo.

##### 5. La competencia judicial, la ley aplicable y el reconocimiento y ejecución de sentencias a través de los distintos Convenios Internacionales

Existe un importante número de Tratados Internacionales en materia de responsabilidad civil por contaminación marina de carácter sectorial referidos a riesgos medioambientales específicos, relacionados en su gran parte con el vertido de hidrocarburos, ya sea como carga o como combustible, que comprenden tanto los daños personales como patrimoniales. Como se ha ido analizando a lo largo de este trabajo, entre ellos se aprecia un sistema de responsabilidad objetivo y limitado cuando el accidente, principalmente el daño, tiene lugar en el territorio de alguno de los Estados contratantes. Centrado este aspecto, es conveniente resaltar que hay Tratados que incluyen en su normativa normas de competencia judicial internacional, así como prerrogativas relacionadas con el reconocimiento y ejecución de sentencias.

El RBI bis en su artículo 71 establece la preeminencia de las normas internacionales sobre materias particulares en la que los Estados miembros de la UE sean parte, dicho de otro modo, las normas convencionales serán aplicadas preferentemente cuando el incidente tenga lugar en el territorio de un Estado miembro parte en esos Convenios, y sobre esta base, conducirá a determinar las reglas de la competencia judicial.

---

(2020, 16 junio). *Responsabilidad por contaminación de combustible de los buques: El convenio Bunkers 2001*. LegalToday. <https://www.legaltoday.com/practicajuridica/derechomercantil/mercantil/responsabilidad-por-contaminacion-de-combustible-de-los-buques-el-convenio-bunkers-2001-2009-09-24/>

El artículo IX del CLC/92 establece que cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados en las zonas amparadas por el Convenio (art. II), o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados en el Estado contratante, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de éste o de esos Estados contratantes, en el caso en que los daños se hayan manifestado en más de un Estado parte. En resumidas cuentas, los tribunales de esos Estados tendrán competencia exclusiva para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrateo y distribución del fondo. En este mismo sentido, el artículo 7 tanto del FUND/92 como del FUND/PROT/2003, avalan que la determinación de la competencia judicial se efectuará con arreglo a las normas del CLC/92. Ahora bien, en ambas normativas se establece que si se interpone una acción de indemnización de daños ocasionados por contaminación ante un tribunal de un Estado parte del CLC/92, pero no de los Convenios, bien del Fondo o bien del Fondo Complementario, toda acción contra los Fondos se interpondrá a elección del reclamante (ya sea ante un tribunal del Estado donde se encuentra la sede de uno de los Fondos, o ante un tribunal de un Estado competente según lo dispuesto por el artículo IX del CLC/92).

En el caso del Convenio BUNKERS 2001, el artículo 9 manifiesta de forma similar lo recogido por el artículo IX del CLC/92, estableciendo que únicamente podrán tramitarse reclamaciones de responsabilidad civil antes los tribunales de los Estados parte, donde se haya manifestado los daños.

Es sabido que los Convenios Internacionales en materia de responsabilidad civil por daños al medioambiente no suelen introducir normas de conflicto de leyes, y cuando aluden al Derecho aplicable, se remiten a la *lex fori*<sup>117</sup>, incluyendo sus normas de conflicto<sup>118</sup>.

En cuanto al reconocimiento y ejecución de sentencias el CLC/92 y el FUND/92, establecen de forma conexa que todo fallo dictado por un tribunal competente, en base a las reglas comentadas, que sea de cumplimiento obligatorio en el Estado de origen será reconocido en cualquier Estado contratante. Eso sí, siempre que no esté sometido a

---

<sup>117</sup> “Ley del Estado de la autoridad que conoce de una controversia o situación privada internacional” *Lex fori*. (s. f.). En *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado 30 de abril de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/lex-foi>

<sup>118</sup> OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C. (2013). “El DIPr. de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente”. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/24861/1/OTERO%20PARA%20AHLADI.pdf>

procedimientos ordinarios de revisión y que el fallo no se haya obtenido fraudulentamente o que no se haya informado con antelación suficiente al demandado.

En el caso del FUND/PROT/2003, establece las mismas reglas que sus similares, pero marcando la diferencia con la posibilidad que otorga a los Estados contratantes del Protocolo de poder aplicar otras reglas para el reconocimiento y la ejecución de fallos, siempre que su efecto sea asegurar que los fallos se reconocen y ejecutan al menos en la medida prevista anteriormente. El Convenio BUNKERS 2001 no hace sino transcribir lo dicho en el CLC/92.

Se puede comprobar, cómo a pesar de la pluralidad de normas convencionales existentes, hay una clara armonización entre todas ellas con una clara tendencia a asegurar que toda reclamación de responsabilidad civil por daños derivados del vertido de hidrocarburos se vea siempre resuelta por un mismo Tribunal.

Sin embargo, la dispersión y concurrencia de posibles foros, no solo de la normativa convencional sino de la normativa europeo-comunitaria o interna, aumenta las posibilidades del *fórum shopping*, haciendo peligrar la consistencia, coherencia y seguridad jurídica, en las posibles controversias<sup>119</sup>. La determinación de la autoridad competente se hace depender en gran medida de la premura con la que una parte o la otra inicien el litigio, permitiendo en ocasiones la aparición de numerosos casos de litispendencia o conexidad.

### *C. La responsabilidad civil por contaminación marítima en la normativa Comunitaria*

Todo el ámbito competencial del sector de prevención y protección del mar frente a los vertidos voluntarios o accidentales de hidrocarburos queda ligado de forma paralela a diversas políticas europeas que inciden en el medio marino (política de transportes arts. 90 y ss. TFUE, política de medio ambiente arts. 191 y ss. TFUE o protección civil art. 196 TFUE).

Es sabido que la UE, en algunas de esas políticas goza de competencia exclusiva por la consiguiente transferencia de potestad soberana por parte de los Estados miembros. Sin embargo, en muchas otras materias, las competencias son compartidas, por lo que la

---

<sup>119</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 41

actuación de la UE queda circunscrita al principio de subsidiaridad, como es el caso de la política ambiental común o la política común de transportes. Por ende, la UE ha adoptado un conjunto de normas comunitarias, que de manera general, específica o indirectamente, influyen en la protección del medio marino, buscando la uniformidad y la completa armonización de las legislaciones internas de sus Estados miembros. Ahora bien, al igual que sucedía con los estándares de la OMI, los Estados miembros no podrán adoptar estándares más estrictos que los previstos por las medidas comunitarias (art. 100.2 TFUE)<sup>120</sup>.

Este apartado analizará las iniciativas legislativas europeas más destacadas en el ámbito de la contaminación marina por vertido de hidrocarburos seguido de una breve referencia a la normas que determinan la competencia judicial internacional, así como la ley aplicable y el reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras, con una importante mención a la «*Oil Pollution Act* de 1990», la norma estadounidense que sirvió de ejemplo en el sector de la prevención y protección contra los accidentes navales.

### 1. La actuación legislativa de la Unión Europea en la contaminación marina por vertido de hidrocarburos

Los accidentes de los buques *Aegean Sea* (diciembre de 1992<sup>121</sup>) y *Braer* (enero de 1993<sup>122</sup>) pusieron en evidencia la insuficiencia de implementación de los estándares de la OMI por parte de los Estados contratantes para lograr objetivos aceptables. Por todo ello, la UE trató de adoptar los primeros elementos de una política de seguridad marítima común: por un lado, con una aplicación estricta de los Tratados Internacionales<sup>123</sup>, por otro mediante la aprobación de normas comunitarias que supliesen las normas de la OMI, bien por la ausencia de ellas en determinados aspectos,

---

<sup>120</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (s. f.). “*Prestige*” y política marítima europea: su necesaria profundización”; Bou Franch, V. (s. f.). *La política marítima de la Unión Europea y su contribución a la prevención de la contaminación marina*. Trabajo realizado en el marco del Proyecto I + D + I «Derecho del Mar y sostenibilidad ambiental, con especial referencia al Mediterráneo». Págs. 90 y 91.

<sup>121</sup> El *Aegean Sea* fue un petrolero de bandera griega que naufragó en la costa de La Coruña en 1992 vertiendo más de 15.000 toneladas de hidrocarburos sobre las aguas españolas.

<sup>122</sup> El buque *Braer* propiedad de una compañía con sede en Bermudas y fletado bajo bandera liberiana, cargaba 85.000 toneladas de crudo cuando encalló en la costa sur de la isla de Shetland (Escocia).

<sup>123</sup> Es importante recordar que el régimen internacional se organizaba en torno a dos Convenios: el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo. Ambas normas convencionales instituían un sistema de responsabilidad civil a dos niveles: en un primer momento la responsabilidad recaería sobre el propietario del buque registral, sin superar el importe máximo actualizado, y en un segundo nivel el Fondo actuaba, con un límite de actuación máximo disponible, cuando se cumpliesen las condiciones previstas en la norma. Añadir además la CNUDM de 1982, que permitía a los Estados ribereños a intervenir de forma preventiva y anticipada, al concederles medidas de vigilancia, evaluación ambiental o medidas para reducir y controlar la contaminación originada.

bien porque éstas resultaban insuficientes. Sin embargo, pese a los esfuerzos de la UE por reforzar la normativa convencional, el buque *Erika*<sup>124</sup>, puso de relieve la insuficiencia de esas iniciativas europeo-comunitarias destinadas a mejorar la seguridad marítima<sup>125</sup>.

La proliferación de armadores independientes y de sociedades ficticias registradas en paraísos fiscales imponía la práctica del «precio más bajo» beneficiando la utilización de los ya comentados pabellones de conveniencia. En otras palabras, el precio se imponía sobre la calidad del transporte favoreciendo la navegación de buques más viejos, por lo que existía una necesidad real de endurecer las inspecciones de los buques debido a la falta de medios de control y de poderes ejecutivos de la OMI sobre la aplicación de sus normas<sup>126</sup>.

De modo que, las presiones derivadas de una opinión pública afectada por el desastre del buque *Erika* supusieron la implementación de medidas inmediatas a corto y a largo plazo<sup>127</sup>. Los paquetes de medidas «Erika I» y «Erika II»<sup>128</sup> fueron constituidos para proteger más eficazmente las costas europeas del vertido de sustancias contaminantes.

El primer paquete de medidas Erika I introduce tres importantes decisiones. Las dos primeras enfocan su aplicación sobre las sociedades de clasificación encargadas de las revisiones y adscripción de un buque a una determinada categoría, enfocándose asimismo sobre la consolidación del control de los buques en los Estados portuarios<sup>129</sup>. El objetivo planteado se materializó por medio del reforzamiento de dos directivas, la Directiva 95/21/CE (actualmente sustituida por la Directiva 2009/16/CE) y la Directiva

---

<sup>124</sup> Petrolero de casco único, con pabellón maltes y de 25 años de antigüedad, se partió en dos a 40 millas de Bretaña, causando un vertido de petróleo pesado superior a las 10.000 toneladas.

<sup>125</sup> IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I. (2011). “La Unión Europea ante la contaminación del mar por hidrocarburos: una política diseñada a golpe de catástrofe: La legislación de la Unión; una visión «ad intra»”. En AA.VV. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir. En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 67–81). Aranzadi S.A.

<sup>126</sup> *Ibid.* pág. 73

<sup>127</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J. *Análisis de la regulación contenida en ciertos sectores del tráfico externo* (apuntes de curso). Máster Propio en Derecho Ambiental, MIDA.

<sup>128</sup> “Toma este nombre, pues fue madurándose la idea de armonizar y estructurar una política de Seguridad marítima en la UE, básicamente a partir del naufragio del petróleo de casco único «Erika» el 12 de diciembre de 1999 ante las cosas del sur de Francia” BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV., (ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A.

<sup>129</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J., *op. cit.* Pág. 2

94/57/CE (derogada y sustituida por la Directiva 2009/15/CE), que conllevó la exigencia de mayores requisitos de calidad a las sociedades de clasificación, tratando de eliminar de esta forma las sociedades de conveniencia<sup>130</sup>, permitiendo el perfeccionamiento del régimen de responsabilidad de este tipo de sociedades. Y del mismo modo, para contrarrestar en la medida de lo posible, la actitud de ciertos empresarios y algunos Estados del pabellón que no respetaban el cumplimiento de los estándares internacionales. La tercera y última medida introducida propuso la prohibición progresiva de los petroleros de casco único por medio del establecimiento de un calendario para la implementación de buques de doble casco, inspirándose en las medidas ya implantadas por la OPA de 1990 en Estados Unidos<sup>131</sup>.

Pasados seis meses desde la propuesta de implementación de las medidas Erika I, se presentó la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre un segundo conjunto de medidas comunitarias, el paquete de medidas Erika II. En este caso, se propuso el establecimiento de una Directiva relativa a la instauración de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo (Directiva 2002/59/CEE) y dos propuestas de Reglamento: una destinada a la creación de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE), y la otra propuesta por la que se procede a la creación de un nuevo organismo institucional, la AESM<sup>132</sup>.

La principal propuesta fue la creación de la AESM que, aunque carezca de competencias y capacidad de decisión acorde a una catástrofe medioambiental, el organismo institucional está capacitado para asistir técnica y científicamente, no solo a los Estados miembros, sino también a la propia Comisión Europea en el perfeccionamiento de las normas en materia de seguridad marítima y en la aplicación uniforme de las mismas en la UE<sup>133</sup>. Esta es la principal diferencia del organismo

---

<sup>130</sup>“Sociedades poco rigurosas que permiten en base a sus intereses comerciales pasar por alto alguna de las medidas de seguridad exigibles a un buque, certificando la cuantía de inspecciones mínimas al 30%” BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 225

<sup>131</sup>IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.* Pág. 73.

<sup>132</sup> *Ibid.* Pág. 75; ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (s. f.). “*Prestige*” y política marítima europea: su necesaria profundización”: JUSTE RUIZ, J. (2007). “Régimen jurídico de la navegación marítima y protección del medio ambiente: Libertad de navegación e intereses de los Estados ribereños”. En AA.VV. SOBRINO HEREDIA, J.M. (coord.). En y *Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores.* (pp. 259–297). Tirant lo Blanch.

<sup>133</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J. *Análisis de la regulación contenida en ciertos sectores del tráfico externo* (apuntes de curso). Máster Propio en Derecho Ambiental, MIDA; JUSTE RUIZ, J. *op. cit.* Pág. 286; BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 227.



europeo con instituciones como el FIDAC o la OMI que se constituyen como organismos independientes con personalidad jurídica propia.

El Reglamento europeo destinado a la constitución de un Fondo internacional no llegó a materializarse, a pesar de que tuviese como propósito subsanar deficiencias de la normativa internacional vigente. La principal razón de su estancamiento devino por el ya desarrollado, y comentado Fondo Complementario, adherido con el Protocolo de 2003. Este tercer nivel de responsabilidad estaba dirigido a escala universal y no limitado únicamente al territorio europeo como el Fondo COPE.

A pesar de ser medidas acertadas y esenciales, el desastre del buque *Prestige* agitó las conciencias de la sociedad, provocando la necesidad de una rápida aplicación efectiva de las medidas planteadas. Por consiguiente, el Parlamento Europeo mediante resolución de fecha de 21 de noviembre de 2002 solicitó al Consejo y a los Estados miembros que las medidas adoptadas en el marco de los paquetes Erika I y Erika II se acelerasen<sup>134</sup>.

El análisis de estas principales medidas permite reflejar un desarrollo relevante en comparación a la situación previa de los accidentes navales del *Erika* o del *Prestige*, medidas que se han consolidado con la implementación del paquete de medidas Erika III<sup>135</sup> que vienen a modificar normas comunitarias, incluso a plantear nuevos ámbitos materiales de regulación para la UE, introduciendo medidas sobre puertos de refugio o instalaciones de cajas negras al igual que el sector de la aviación.

Sin embargo, hablamos de medidas europeas. Medidas que fácilmente pueden ser burladas, simplemente evitando la entrada en puertos europeos. La pregunta es ¿cuál ha de entenderse como la solución más idónea en la lucha contra la contaminación marina de hidrocarburos, las medidas convencionales o las comunitarias? Los diversos

---

<sup>134</sup> JUSTE RUIZ, J., *op. cit.* Pág. 287; IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.* Pág. 76; ÁLVAREZ RUBIO, J.J. *Análisis de la regulación contenida en ciertos sectores del tráfico externo* (apuntes de curso). Máster Propio en Derecho Ambiental, MIDA

<sup>135</sup> Dentro de esas medidas introducidas el 23 de abril de 2009 es conveniente resaltar las siguientes: Directiva 2009/21/EC, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento; el Reglamento (CE) nº391/2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y la Directiva 2009/15/EC sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas; Directiva 2009/18/EC, 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; etc. IRURETAGOIENA AGIRREZABALAGA, I., *op. cit.* Págs. 78-81.

materiales planteados por los autores comentados a lo largo de este desarrollo permiten entender que la respuesta en términos punitivos y preventivos radica en la necesaria coordinación de ambas normativas.

Sin embargo, es importante tener en mente, que, aunque no existe el riesgo cero en materia de transporte marítimo, es necesario la aplicación de normas rápidamente creadas y aplicadas para prevenir y contener las consecuencias derivadas de los accidentes navales.

Como bien plantea el Prof. Juan José Álvarez Rubio, ¿permite el sistema vigente proteger nuestras costas y garantizar, en caso de que se produzca un siniestro grave el cobro de indemnizaciones que se originan como consecuencia del mismo? ¿Por qué se mantiene en vigor un sistema de Convenios Internacionales que amparan una limitación de responsabilidad de navieros, de forma que el cálculo tope de ésta quede siempre muy lejos de los daños generados?

## 2. La determinación de la competencia judicial, la ley aplicable y el reconocimiento ejecución y de sentencias de la responsabilidad civil extracontractual

La responsabilidad civil extracontractual es, en nuestros días, uno de los ámbitos del DIPr. en los que se manifiesta una mayor y más compleja litigiosidad internacional, además de ser una de las materias que mayor desarrollo normativo y preocupación doctrinal ha experimentado<sup>136</sup>. La determinación de la competencia judicial y subsiguientemente, del Derecho que habrá de ser aplicado en las acciones de responsabilidad civil por daños al medioambiente, son cuestiones de suma importancia antes de decidir donde iniciar un procedimiento. Asimismo, en el caso de que los litigios se produzcan en terceros Estados, puede instarse en el foro el reconocimiento y ejecución de las sentencias extranjeras condenatorias al pago de indemnizaciones cuando se encuentren bienes del demandado en dicho territorio<sup>137</sup>.

Desde el punto de vista europeo-comunitario, el Reglamento 1215/2012, del 12 de diciembre de 2012, también conocido como Reglamento Bruselas I bis, es el encargado

---

<sup>136</sup> ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, J.L., PALAO MORENO, G. (2020). *Derecho internacional privado* (12ª, Ser. Manuales). Tirant lo Blanch. Pág. 669

<sup>137</sup> OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C. (2013). “El DIPr. de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente”. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/24861/1/OTERO%20PARA%20AHLADI.pdf>

de establecer de forma uniforme las normas relativas a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Hay que partir del hecho que la ausencia de foros de carácter exclusivo en relación con las obligaciones extracontractuales determina la necesidad de recurrir a los foros de carácter general y especial previstos en el texto reglamentario.

Con relación a los foros generales, se estará, por una parte, tanto al foro de la autonomía de la voluntad expresa, como al foro de la autonomía de la voluntad tácita, artículos 25 y 26 respectivamente<sup>138</sup>. Al igual que cabrá referir al foro del domicilio del demandado artículo 4 y el foro de litigios relativo a la explotación de sucursales, artículo 7.5<sup>139</sup>. Junto a estos foros, el Reglamento incorpora en su artículo 7.2 un foro específicamente diseñado para el supuesto de las obligaciones extracontractuales, que permite que una persona que esté domiciliada en un Estado miembro de la UE pueda ser demandada en otro Estado miembro ante el tribunal del lugar donde se hubiere producido o pudiere producirse el hecho dañoso.

El criterio del lugar se constituye como una regla basada en la conexión estrecha entre la controversia y los tribunales de dicho territorio, justificándose en razones de buena administración de justicia y sustanciación adecuada del proceso<sup>140</sup>. En el caso en que el lugar de realización del hecho dañoso y el lugar de manifestación de los efectos derivados del mismo no sean coincidentes, se procederá a aplicar la denominada teoría de la ubicuidad, interpretando el lugar de producción del hecho causal como lugar donde se han hecho patentes los efectos del mismo, sometiendo a elección del demandante el tribunal ante el cual tramitará su demanda<sup>141</sup>.

---

<sup>138</sup> “El foro de la autonomía de la voluntad opera de forma expresa o tácita. En su virtud, las partes pueden acordar someter una disputa presente o futura a una jurisdicción determinada. Esta sumisión suele pactarse de forma expresa en una cláusula del contrato, pero también es posible que se manifieste de forma tácita: la parte demandada comparece ante los tribunales sin impugnar su competencia” N. (2019, 19 junio). *Foro de la autonomía de la voluntad*. Derecho UNED. <https://derechoned.com/libro/internacional-privado/4973-foro-de-la-autonomia-de-la-voluntad>

<sup>139</sup> “Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, existen dos criterios que permiten determinar si una acción judicial relativa a la explotación de una sucursal tiene conexión con un Estado miembro. Por una parte, el concepto de «sucursal» implica la existencia de un centro de operaciones que se manifiesta de forma duradera hacia el exterior como la prolongación de una casa matriz. Ese centro debe estar dotado de una dirección y de un equipamiento material de manera que pueda negociar con terceros y estos no tengan que dirigirse directamente a la casa matriz. Por otra parte, el litigio debe referirse, bien a actos relativos a la explotación de una sucursal, bien a obligaciones contraídas por esta en nombre de la casa matriz, cuando esas obligaciones deban cumplirse en el Estado en que se encuentre dicha sucursal.” Sentencia TJUE, de 11 de abril de 2019, Caso ZX contra Ryanair.

<sup>140</sup> Sentencia del TJUE, de 10 de septiembre, de 2015. Asunto C-47/14, Holterman Ferho Exploitatie.

<sup>141</sup> ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, J.L., PALAO MORENO, G., *op. cit.* Pág. 676

En relación con la ley aplicable, acudimos al Reglamento 864/2007 del 11 de julio de 2007, comúnmente conocido como Reglamento «Roma II», que establece con carácter *erga omnes*<sup>142</sup>, normas uniformes para la determinación de la ley aplicable en las reclamaciones relativas a las obligaciones extracontractuales<sup>143</sup>, en defecto de norma internacional especial en la materia. Como se ha comentado, los Convenios Internacionales en materia de responsabilidad civil por daños al medioambiente al no introducir normas de conflicto de leyes, se remiten a la *lex fori*, incluyendo sus normas de conflicto<sup>144</sup>.

En lo que respecta a los daños ambientales, el artículo 7 estipula que la ley aplicable será la determinada conforme al artículo 4.1<sup>145</sup>, esto es, la ley del lugar donde se produjo el daño. Sin embargo, la segunda parte del citado artículo da la posibilidad al afectado de basar sus pretensiones conforme a la ley del país donde se provocó el acto contaminante. Al margen de ello, es importante tener en mente el artículo 14, que reconoce el derecho que les asiste a las partes de seleccionar de mutuo acuerdo la ley reguladora de la obligación extracontractual, siempre que sea un acuerdo posterior a la producción del daño, que se manifieste de forma expresa y que no perjudique a terceros.

Por último, en cuanto al reconocimiento y ejecución de sentencias, el RBI bis determina que las resoluciones dictadas en un Estado miembro de la UE serán reconocidas en el resto de Estados miembros sin necesidad de procedimiento alguno, del mismo modo que, las resoluciones dictadas en un Estado miembro que tenga fuerza ejecutiva en él también gozará de ella en el resto de Estados de la Unión, sin necesidad de declaración de fuerza ejecutiva alguna. No obstante, para que pueda aplicarse lo recogido por el texto reglamentario, será necesario que no se cumplan las causas denegatorias de los

---

<sup>142</sup> Goza de carácter universal al establecer su artículo 3, que la ley designada por el mismo se aplicará, aunque no sea la ley de un Estado Miembro de la UE.

<sup>143</sup> “El Reglamento asume que el concepto de obligación extracontractual varía de un Estado a otro. En tal sentido, el Reglamento no aporta un concepto de obligación extracontractual, limitándose a señalar, (...), que se trata de un concepto autónomo requerido de una interpretación que tome en consideración la finalidad y objetivos del propio Reglamento”. Ibid. Pág. 682.

<sup>144</sup> OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., *op. cit.* Pág. 17

<sup>145</sup> El artículo 4.1 del Reglamento Roma II contiene dos excepciones. Una de forma puramente objetiva, en aquellas ocasiones en que la persona cuya responsabilidad se alega y la persona perjudicada tengan su residencia habitual en el mismo país en el momento en que se produzca el daño, se aplicará la ley de este país (art. 4.2). Y la otra, en aquellas ocasiones en que del conjunto de circunstancias se desprenda que el hecho dañoso presenta vínculos manifiestamente más estrechos con otro país distinto del previsto en el art. 4.1 y 2, se aplicará la ley de ese otro país. ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, J.L., PALAO MORENO, G., *op. cit.* Pág.685

artículos 45 y 47. Asimismo, la resolución dictada por un Estado comunitario en ningún caso podrá ser objeto de revisión en cuanto al fondo del asunto en el Estado requerido.

### 3. Inspiración en la «Oil Pollution Act de 1990»

Una de las normativas más estrictas en el sector de la contaminación marina por hidrocarburos es la *Oil Pollution Act* de 1990. Una normativa que sirvió de inspiración en la toma de medidas para prevenir y reducir los efectos derivados de los desastres ecológicos. El *Aegean Sea*, el *Amoco Cádiz*, el *Erika* o el *Prestige*, han sido el golpe de realidad que la Comunidad Internacional necesitaba para corroborar la deficiencia de las medidas destinadas a combatir la polución derivada del vertido de hidrocarburos.

En el caso de la normativa estadounidense el encallamiento del *Exxon Valdez*, que derramó más de 41 millones litros de crudo en las aguas de *Prince William Sound*, Alaska, puso en evidencia la carencia de recursos adecuados, en particular de fondos federales, para responder a los vertidos. Dicho de otra forma, el alcance de los daños indemnizables por la ley federal a las víctimas era bastante reducido. La OPA de 1990 abordó la amplia gama de problemas relacionados con la prevención, la respuesta y el pago de los incidentes causados por el vertido de hidrocarburos en las aguas navegables de Estados Unidos. Creó un régimen integral de prevención, respuesta, responsabilidad e indemnización, aumentando en gran medida la supervisión federal del transporte marítimo de petróleo, a la vez que proporcionaba mayores salvaguardias medioambientales (establecimiento de nuevos requisitos para la construcción, imposición de planes de contingencia, el aumento de sanciones y los requisitos de responsabilidad financiera, etc.)<sup>146</sup>.

A pesar de las similitudes con el marco internacional vigente (CLC/92 y FUND/92, incluyendo más adelante el Convenio FUND/PROT/2003) desde un punto de vista formal, (en ambas normativas se parte del establecimiento de una responsabilidad de carácter objetivo y se establecen sendos fondos de compensación, permitiendo de esta forma la constitución de un sistema de reparación directo<sup>147</sup>), la OPA es muchísimo más exigente que el régimen internacional, ya sea por la determinación de los daños

---

<sup>146</sup> United States Coast Guard. (s. f.). *Oil Pollution Act of 1990*. Recuperado 22 de abril de 2021, de [https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About\\_NPFC/OPA/](https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/OPA/)

<sup>147</sup> RODRÍGUEZ QUINTANA, C. (2008). *Contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque; accidentes, legislación preventiva e indemnizaciones a las víctimas de mareas negras*. (Tesis de Doctorado, Universidad de la Laguna). <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFicheroTesis.do?idFichero=tpcO1DDDPE0%3D>.

indemnizables o por la delimitación de los sujetos responsables. Es importante resaltar el carácter federalista de la normativa estadounidense, es decir, la norma estará sujeta a determinados cambios en función del Estado en el que se aplique.

La OPA de 1990 será de aplicación cuando se produzcan vertidos o haya amenaza fundada de un posible vertido en las aguas navegables de los Estados Unidos, en las costas adyacentes, en la ZEE, el mar territorial o las aguas interiores, como pueden ser lagos, ríos o arroyos. Se entiende por daños, los vertidos producidos tanto desde buques tanque, como de instalaciones petrolíferas marítimas y terrestres. La diferencia es sustancial respecto del CLC, ya que ésta solo se centra en la contaminación marina por hidrocarburos procedentes de los buques, otorgando un amparo amplio y genérico<sup>148</sup>.

Como bien es sabido, la normativa internacional considera al propietario del buque registral como único responsable de los daños, pudiendo interponerse acciones contra terceras personas fuera del ámbito de aplicación del CLC. El trato de la norma estadounidense es complementamente distinto, ya que dirige la responsabilidad<sup>149</sup> hacia el culpable de los daños o la reparte solidariamente entre los culpables del acaecimiento contaminante. Las causas exculporias son muy similares a las contenidas en el marco internacional, en el caso de la OPA no serán de aplicación si el responsable no coopera en las tareas de limpieza o no informa del vertido a las autoridades<sup>150</sup>.

Se indemnizan los costes por limpieza de vertidos, tanto los ocasionados por los particulares o por las autoridades, como los daños personales y los sufridos en los bienes de la propiedad de los afectados, incluyendo además el lucro cesante experimentado. La diferencia con el CLC radica en la reparación de los daños ecológicos en un sentido muy amplio, debido a que se prevé un sistema de indemnización del daño por pérdida, pérdida de uso o destrucción de los recursos naturales.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> *Ibid.* Pág. 461

<sup>149</sup> “Si es causado por un buque petrolero, el propietario, el fletador a casco desnudo (*demise charterer*, que tiene el control absoluto sobre la tripulación y el buque) y el operador (*operator*) del buque. Si fuese causado por una instalación petrolífera marina o terrestre, serían responsables tanto el propietario como el operador de la instalación de que se trate. Se incluye al último propietario u operador de una instalación abandonada. Es destacable que los sujetos responsables se definen en cada tipo de vehículo o instalación de manera flexible y amplia y que, además, se tiende a una interpretación también amplia de las definiciones que tiende a aumentar el número de posibles responsables.” *Ibid.* Pág. 462

<sup>150</sup> *Ibid.* Pág. 462

<sup>151</sup> *Ibid.* Pág. 465

Para vertidos procedentes de buques tanque, se aplica como límite la mayor de las cantidades siguientes, por un lado \$ 1.200 por cada tonelada de registro bruto (TRB), por otro, \$ 10.000.000 para buques de más de 3.000 TRB, así como \$ 2.000.000 para buques de 3.000 TRB o menos<sup>152</sup>. Las limitaciones no serán de aplicación si los daños derivan de una acción dolosa bien del culpable, bien de sus auxiliares, o si han sido causados por el incumplimiento de la normativa relativa a la seguridad del buque<sup>153</sup>.

La sección 1016 de la OPA refleja la obligatoriedad por parte de los responsables de dar prueba de su capacidad económica para que de esta forma se garantice la capacidad suficiente para hacer frente a los niveles de responsabilidad. En otras palabras, se hace referencia a la necesidad de disponer de una garantía financiera para hacer frente a la reparación de los daños que derivan de los desastres medioambientales. La diferencia con la normativa internacional reside en la medida a partir del cual se aplica esta exigencia, siendo ni más ni menos, que a partir de los 300 TRB.

Uno de los aspectos que más inspiró en la toma de medidas tanto a las instituciones internacionales como comunitarias fue la introducción del requisito del doble casco para buques de tanque nuevos de más de 5.000 TRB, exigiéndose un sistema de contención doble en el caso en que no se excediese de la cantidad comentada.

Tras desarrollar los aspectos más destacables, se puede considerar que la OPA de 1990 ha alcanzado un considerable éxito, en términos de reducción del número de vertidos accidentales en las aguas navegables de Estados Unidos, y la negativa a participar en el sistema internacional supuso una competencia entre los distintos regímenes que permitió el desarrollo de los estándares internacionales de la OMI, en especial de la UE, amplificando los estándares de protección, así como, los ratios de indemnización. Sin

---

<sup>152</sup> “Existe una norma especial para las llamadas outer continental shelf facility. Cuando una de estas instalaciones petrolíferas ubicadas en la plataforma continental (o un buque que transporte petróleo desde una de ellas) es la causante del vertido, no son de aplicación esas limitaciones cuantitativas a que alude el citado artículo 1004 respecto de los gastos realizados por alguna de las Administraciones públicas en las necesarias tareas de limpieza. El responsable de la instalación o del buque responderán, en estos casos, de forma ilimitada respecto de esos costes de limpieza.” PINTOS AGER, J., DEL OLMO GARCÍA, P. (2003). *Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?* InDret. [https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111\\_es.pdf](https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111_es.pdf)

<sup>153</sup> PINTOS AGER, J., & DEL OLMO GARCÍA, P. (2003). *Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?* InDret. [https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111\\_es.pdf](https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111_es.pdf)

embargo, un efecto secundario que derivó de la existencia de esta normativa tan exigente fue la migración de los petroleros menos seguros hacia las costas europeas<sup>154</sup>.

#### D. *La normativa interna de responsabilidad civil por contaminación marítima*

Es consabido que uno de los accidentes que impulsó a la Comunidad Internacional a luchar contra la contaminación marina, desde una vía preventiva, y a través de la exigencia de un régimen de responsabilidad riguroso destinado a reparar los daños causados por el transporte de hidrocarburos, fue la tragedia medioambiental del *Torrey Canyon*. Este accidente puso de relieve las insuficiencias y lagunas de la normativa entonces vigente, por lo que no hay duda de que marcó el punto de partida en la búsqueda de una normativa internacional uniformadora<sup>155</sup>.

Sucede pues el desarrollo de distintos instrumentos dentro del Derecho uniforme, mecanismos creados específicamente para determinar el régimen de la contaminación marina, donde es imprescindible resaltar, el Convenio CLC/69 enmendado por el Protocolo de 1992 (CLC/92), al igual que el Convenio FUND 71 (FUND/92), el cual se completa con el Protocolo de 2003 relativo al Convenio para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND/PROT/2003 o Protocolo Fondo Complementario).

La responsabilidad civil exigible por la generación de tal contaminación no se limitó únicamente a los daños derivados del vertido de hidrocarburos, sino que también se tomó en consideración los daños procedentes del combustible de los buques, con la creación del Convenio BUNKERS 2001.

Al margen del marco internacional, en el seno del Derecho interno español, la Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima, no ha sido ajena a esta inquietud por la lucha contra la contaminación marina. Por consiguiente, el análisis del régimen de responsabilidad contenido en la LNM será la protagonista del siguiente subapartado.

---

<sup>154</sup> SOBRINO HEREDIA, J. M. (coord.), (2007). *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch. Pág. 414

<sup>155</sup> PINTOS AGER, J.DEL OLMO GARCIA, P. (2003). *Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?*InDret. [https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111\\_es.pdf](https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111_es.pdf); ZURUTUZA ARIGITA, I. (2019). “El régimen de responsabilidad civil por contaminación marina en la Ley de Navegación Marítima”. En AA.VV., EMPARANZA SOBEJANO, A., MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.). En *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica* (pp. 543–565). Marcial Pons.



## 1. La Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima

Dentro de este orden de ideas, el apartado I del Preámbulo de la LNM expone que, por medio de la regulación contenida en la misma, en coordinación con el Derecho marítimo internacional y por ende, en coherencia con los distintos Convenios Internacionales, se procura reforzar la tutela<sup>156</sup> de una pluralidad de intereses, entre los que se encuentran «la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático», «la seguridad de la navegación» o «la lucha contra la contaminación»<sup>157</sup>.

Como después se irá analizando, y según queda reflejado en el Preámbulo, de un lado se establece una responsabilidad cuasi-objetiva del armador del buque o del titular del uso o explotación del artefacto naval, junto con la obligación esencial de una garantía financiera. De otra parte, se prevé la exigencia de responsabilidad bajo la aplicación de los ya mencionados principios medioambientales del TFUE (principio de cautela y de acción preventiva, principio de corrección y el principio de «quien contamina paga»).

La primera cuestión que se suscita al estudiar el régimen de responsabilidad ofrecido por la normativa española es la relativa a su ámbito de aplicación. El sistema contenido en la ley objeto de estudio será directa y principalmente aplicable para declarar la responsabilidad civil derivada de los daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles<sup>158</sup>, siempre que procedan de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que éstos se encuentren. Lo recogido por el artículo 384 y en relación con lo establecido por el artículo 391<sup>159</sup>, conduce a señalar el carácter subsidiario de la norma.

---

<sup>156</sup> “En este sentido, hay que interpretar que la tutela de estos intereses encaja con la renovación del Derecho marítimo español que con la ley se lleva a cabo. A esta renovación se alude en el párrafo 1.º de este mismo apartado I del Preámbulo, la cual no solo responde a la «imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional», sino también a una adecuación a la práctica actual del transporte marítimo». Abundando en ello, se señala que la ley «permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia. No es que se plantearan contradicciones, sino que el Libro III del Código de Comercio de 1885, por el momento histórico en que fue redactado, no se hacía siquiera referencia a la necesidad de tutelar estos intereses” ZURUTUZA ARIGITA, I., *op. cit.* Pág. 546

<sup>157</sup> *Ibid.* Pág. 546

<sup>158</sup> Artículo 1.2 de la LNM: “además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general”

<sup>159</sup> Su tenor literal dice tal que así, “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

Esto se debe a que la LNM vendrá a cubrir ámbitos de responsabilidad por contaminación que no hayan quedado incluidos dentro del campo de aplicación de las normas internacionales<sup>160</sup>, independientemente de la nacionalidad del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o de la de su armador o titular del uso o explotador. En pocas palabras, lo relevante a efectos de aplicación es el lugar donde se ocasiona el daño<sup>161</sup>.

La comparativa con el marco internacional vigente hasta la fecha y lo recogido por los artículos 385 y 386 de la LNM, permiten reflejar el apartamiento de la normativa interna de la canalización de la responsabilidad civil de sus semejantes. Mientras que el CLC/92 proyecta la responsabilidad por los daños en el propietario registral, excluyendo a una serie de sujetos expresamente mencionados, el Convenio BUNKERS 2001 hace responsable al propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque. En cuanto a la LNM, la responsabilidad civil por contaminación marina recae sobre el armador<sup>162</sup> o el titular del uso<sup>163</sup> o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación.

El alcance de la indemnización se refleja en el artículo 388, siendo indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque. La genérica referencia de «pérdidas o daños» permite deducir que serán indemnizables los daños y perjuicios de cualquier clase (los daños materiales, el lucro cesante o los daños personales), siempre que su existencia se pruebe y con la condición de que exista una relación de

---

nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo”

<sup>160</sup> ZURUTUZA ARIGITA, I., *op. cit.* Págs. 548-549

<sup>161</sup> LÓPEZ QUIROGA, J. (2015). Capítulo XXV. “La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima”. En *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima* (pp. 340–341). AEDM.

<sup>162</sup> Artículo 145.1 de la LNM: “es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad”

<sup>163</sup> “En ausencia de una definición en la propia LNM, cabría acudir, a los efectos de facilitar su identificación a la definición de operador del artículo 2.10 de la Ley de Responsabilidad Medioambiental, así como la distinción entre «titular “y «operador» del artículo 8 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.” ZURUTUZA ARIGITA, I., *op. cit.* Pág. 554

Art. 2.10 de la LRM: “cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que desempeñe una actividad económica o profesional o que, en virtud de cualquier título, controle dicha actividad o tenga un poder económico determinante sobre su funcionamiento técnico”.

Art. 8 de la Ley 34/1998: los titulares son “las personas jurídicas, públicas o privadas podrán realizar cualquiera de las actividades a que se refiere este Título, mediante la obtención de las correspondientes autorizaciones, permisos y concesiones”, mientras que el operador será el representante del conjunto de titulares ante la Administración a los efectos de presentación de documentación, gestión de garantías y responsabilidades técnicas de las labores de prospección, evaluación y explotación.

causalidad entre los mismos y el hecho causante. Asimismo, es necesario que el daño se proyecte fuera del buque, por lo que, no serán reparados los daños relativos a la carga transportada ni los sufridos por el propio buque<sup>164</sup>. El apartado segundo del artículo mencionado alega además que serán indemnizables exclusivamente, los costes de las medidas de carácter preventivo o minimizador de los daños adoptados una vez acaecido el siniestro, diferenciándose de los Convenios Internacionales, que amparan las pérdidas que pudiesen derivarse de la adopción de dichas medidas.

En cuanto a la limitación de responsabilidad, el artículo 392 remite directamente al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (coincidiendo en este aspecto con el Convenio BUNKERS 2001). No obstante, deben quedar excluidos los supuestos de contaminación sometidos al régimen de limitación del Convenio CLC/92 y del FUND/PROT/2003, así como los sujetos a las normativas especiales sobre el transporte marítimo de sustancias nucleares<sup>165</sup>.

A pesar de sus disparidades, también hay aspectos de coincidencia. Por una parte, se puede señalar que, tanto en el marco internacional como en el ámbito nacional, los sujetos responsables gozan de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho. Por otra parte, además de imponer una responsabilidad cuasi-objetiva (sobre los distintos sujetos mencionados), se aplicará la regla de la responsabilidad solidaria en el caso en el que el hecho contaminante derive de la implicación de varios buques o de varios sujetos. Las causas de exoneración<sup>166</sup>, recogidas tanto en el artículo 386 como en el artículo 387 de la LNM son las mismas que se ofrecen al amparo de la normativa convencional analizada.

Algo semejante ocurre con lo recogido en el artículo 389.1, al establecer el aseguramiento obligatorio en materia de responsabilidad civil por daños de

---

<sup>164</sup> *Ibid.* Pág. 559

<sup>165</sup> “No serán limitables la responsabilidad relativas a artefactos navales ni a las plataformas fijas construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos o del subsuelo marino”. *Ibid.* Pág. 561

<sup>166</sup> Recordemos que, los implicados en el desastre marítimo podrán quedar exonerados si prueban que la causación de los daños se ha debido a una fuerza mayor inevitable, a la negligencia de cualquier autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación o a una acción u omisión intencional de un tercero. Incluyendo además la exoneración de los responsables, en el caso en que se demuestre total o parcialmente que los daños se debieron a una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió.

contaminación de las costas y aguas navegables. Los seguros obligatorios se regularán en primer lugar, por sus normas particulares, y en su defecto por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de la Ley del Contrato de Seguro (artículo 464.1 en relación con el artículo 406.1 LNM). Las condiciones y cobertura mínima se verán determinadas reglamentariamente<sup>167</sup>. Los perjudicados por daños también tendrán acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada, entrando en concordancia con los distintos Convenios Internacionales. Por último, la Administración Marina se encargará de hacer efectivo el sistema de seguro obligatorio recogido en el art. 389.1, pudiendo denegar la entrada o salida de puerto a todo aquel que no lleve consigo un certificado de seguro obligatorio.

Dando por concluido este análisis planteado, la LNM permite alcanzar la uniformidad del sistema español con la normativa internacional aplicable, debido a que en ciertos aspectos desde un punto de vista sustancial las similitudes son aparentes, evitando la contradicción de normas. Por otra parte, se incluye por primera vez una norma de origen interno que comprende con carácter general<sup>168</sup> la responsabilidad cuasi-objetiva del armador del artefacto naval y/o del titular del uso, por medio de la remisión general y tácita a los Convenios Internacionales.

## 2. Competencia judicial internacional, ley aplicable y reconocimiento y ejecución de resoluciones extranjeras en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial

Dejando a un lado el contenido sustancial de la LNM, es necesario hacer una pequeña mención a las reglas de origen supraestatal que regulan la competencia judicial, la ley aplicable y las normas en materia de cooperación jurídica internacional, pues es un aspecto diferenciador del DIPr.

---

<sup>167</sup> “Hay que tener presente el desarrollo de las diversas coberturas ya previamente previstas en los Convenios internacionales, a través del Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del CLC/92 y Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil para la ejecución del Convenio BUNKERS 2001. Y 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” ZURUTUZA ARIGITA, I., *op. cit.* Pág. 563

<sup>168</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.), (2011). *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige* (1.ª ed.). Aranzadi, SA. Pág. 155

Como bien es sabido, el RBI bis no desplaza por completo a las normas nacionales de competencia judicial internacional, sino que se remite a ellas por medio de su art. 6<sup>169</sup>. En otras palabras, acude a la normativa interna de un Estado cuando el demandado está domiciliado en un tercer Estado. Es esencial tener en mente que, en materia de competencia judicial internacional, prima la uniformidad del derecho comunitario sobre el particularismo de las soluciones nacionales. No obstante, la normativa interna en este aspecto es realmente limitada, bien porque la operatividad de las normas nacionales 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, bien porque ofrecen una respuesta idéntica o muy parecida a las otorgadas por la normativa europea<sup>170</sup>.

Tomando como referencia lo comentado anteriormente, la LOPJ es la norma española encargada de determinar la competencia judicial, concretamente, el artículo 22 *quinquies*, que estipula que en materia de obligaciones extracontractuales, en defecto de sumisión expresa o tácita, los tribunales españoles serán competentes cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español, siempre que el demandado esté domiciliado en un tercer Estado, ya que de lo contrario, el supuesto quedaría englobado en el art. 4 del Reglamento Bruselas I bis.

En definitiva, la aplicación del art.6 del RBI bis conlleva en numerosas ocasiones a que los demandados domiciliados en un tercer Estado sean demandados ante los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros, siguiendo los mismos criterios de competencia judicial internacional que se utilizan por la normativa europea, aunque utilizando un diferente fundamento legal<sup>171</sup>.

La determinación de la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales ha gozado tradicionalmente en España de una excesiva generalidad en sus planteamientos. Así, el artículo 10.9 CC, fue diseñado por el legislador español para concretar la ley aplicable a todas las obligaciones extracontractuales. Sin embargo, esta situación se vio afectada drásticamente con la entrada en vigor del Reglamento europeo Roma II, aportando una

---

<sup>169</sup> Artículo 6 Reglamento Bruselas I bis: “si el demandado no está domiciliado en un Estado miembro, la competencia judicial se regirá, en cada Estado miembro, por la legislación de ese Estado miembro, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, el artículo 21, apartado 2, y los artículos 24 y 25.”

<sup>170</sup>CAMPUZANO DÍAZ, B. (2014). “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE: Análisis de la reforma”. *Revista electrónica de estudios internacionales*, N.º 28. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4956064>

<sup>171</sup> *Ibid.* Pág. 29

respuesta especializada y con vocación de globalidad, a la cuestión de determinación de la ley aplicable de las obligaciones extracontractuales<sup>172</sup>.

El carácter *erga omnes* del Reglamento, llevará a los órganos jurisdiccionales de los Estados miembros a aplicarlo sin importar el domicilio y la nacionalidad de las partes, y sin perjuicio de que la ley designada por sus normas de conflicto sea la de un tercer Estado. En otras palabras, la aplicación de la norma europea conllevará su aplicación tanto a situaciones intracomunitarias como extracomunitarias, en la medida en que el hecho generador del daño se haya ocasionado luego de la fecha de su entrada en vigor. En caso contrario, de no encontrarse previsto por una norma convencional el art. 10.9 CC estipula que la ley aplicable será la del lugar donde hubiere ocurrido el hecho del que deriven<sup>173</sup>.

Para dar por concluido este subapartado, es preciso mencionar la LCJIMC, que será objeto de aplicación con carácter supletorio, debido a la primacía de las normas convencionales y de la UE, tal y como queda reflejado en su artículo 2. El objetivo principal de esta norma es reconocer una resolución y/o autorizar la ejecución de una resolución judicial extranjera. Para ello será necesario que cumpla con los requisitos estipulados con la ley y que no sea objeto de denegación por los motivos recogidos en el artículo 46<sup>174</sup>. Una vez se haya obtenido el exequátur (procedimiento para declarar a título principal el reconocimiento de una resolución judicial extranjera), las resoluciones que tengan fuerza ejecutiva en el Estado de origen serán ejecutables en España.

La entrada en vigor del Reglamento Roma II limitó ampliamente el rango de actuación de la LOPJ, estando restringida a aplicarse en defecto de normas europeas y de las normas internacionales. Por otra parte, el artículo 10.9 CC fue duramente criticado por

---

<sup>172</sup> ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, J.L., PALAO MORENO, G. (2020). *Derecho internacional privado* (12ª, Ser. Manuales). Tirant lo Blanch. Pág. 680

<sup>173</sup> ARISTEGUI, J. P. (2011, julio). “Competencia judicial y ley aplicable en materia de responsabilidad por daños al ambiente transfronterizos: el régimen de la Unión Europea”. *Revista Chilena de Derecho Privado*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5300381>

<sup>174</sup> Artículo 46, LCJIMC: “1. Las resoluciones judiciales extranjeras firmes no se reconocerán: a) Cuando fueran contrarias al orden público. b) Cuando la resolución se hubiera dictado con manifiesta infracción de los derechos de defensa de cualquiera de las partes (...), 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 (...), d) Cuando la resolución fuera inconciliable con una resolución dictada en España, 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”

la doctrina debido a su amplia noción de obligaciones extracontractuales. Su simplicidad de solución conflictual fue otro de los aspectos que fue duramente criticado.

#### **IV. ACCIDENTES DE BUQUES PETROLEROS COMO IMPULSO A LA PREVENCIÓN, GESTIÓN Y SANCIÓN POR LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS**

La evolución técnica de la navegación, seguido del continuo aumento de las importaciones y exportaciones de mercancías, destacando el incremento de la demanda de transporte por mar; determinaron el establecimiento de las líneas regulares de navegación. En los últimos años el sector de la industria naviera ha experimentado un creciente desarrollo, especialmente en el ámbito internacional<sup>175</sup>. La utilización del petróleo como fuente de propulsión, ha propiciado el aumento de las posibilidades de producción de un siniestro que conlleve el vertimiento de sustancias contaminantes en las aguas del mar.

Al margen de ello, la capacidad y el tamaño han sido testigos de la importancia del transporte marítimo en el mundo actual. En resumidas cuentas, la repercusión del transporte marítimo de mercancías ha permitido la creación de buques cada vez de mayor tamaño y capacidad. Sin embargo, a pesar de ello, el aumento de las capacidades técnicas ha motivado la producción de importantes desastres marítimos, que marcaron la lucha contra la contaminación del medioambiente.

Este último apartado analizará la realidad que coadyuvo a la modificación del Derecho del Mar para que de alguna manera se adaptase a una de las grandes preocupaciones del ser humano, la lucha y la prevención de la contaminación del medio marino.

Uno de los aspectos más significativos del derecho marítimo ha sido su constante evolución a costa de desastres navales. Desgraciadamente, numerosos buques han teñido de negro las aguas de nuestro planeta. Este trabajo se centrará en tres accidentes que marcaron un inicio y un final en la prevención, gestión y sanción de la contaminación marina por hidrocarburos, hacemos mención, a los accidentes marítimos de los buques *Torrey Canyon*, *Erika* y en último lugar, el *Prestige*.

---

<sup>175</sup> BROSETA PONT, M., MARTÍNEZ SANZ, F. (2020). *Manual de Derecho Mercantil: Vol. II* (Vigésima séptima ed.). Tecnos. Pág. 197

### A. *El desastre del Torrey Canyon, como punto de partida en la modificación legislativa*

El *Torrey Canyon*, conocido como, la primera gran catástrofe de la historia de las mareas negras fue de tal envergadura que suscitó una gran preocupación en todo el mundo. El accidente naval coincidió en un momento en que comenzaba a despuntar una conciencia social sobre el medio ambiente por medio de movimientos ecologistas, a pesar de que no se encontrasen en todo su apogeo, sin embargo, no gozaban del crédito del que hoy en día disponen<sup>176</sup>.

Fue el primero de los grandes superpetroleros, construido en Estados Unidos en 1959, con una longitud de 247 metros de eslora<sup>177</sup> y capaz de transportar en un principio 67.000 toneladas de peso muerto, pero su capacidad y tamaño fueron aumentados más tarde en Japón, hasta alcanzar casi los 300 metros de eslora, y una capacidad de carga de 120.000 toneladas de petróleo. En el momento del accidente el buque era propiedad de Barracuda Tanker Corporation, una subsidiaria de la Union Oil Company de California, bajo el control de British Petroleum<sup>178</sup>.

El *Torrey Canyon*, realizó su último viaje de Mena Al-Almadi, Kuwait, el 19 de febrero de 1967 con una carga completa de petróleo, alcanzando las Islas Canarias el 14 de marzo, y continuando posteriormente su ruta hacia Milford Heaven. El 18 de marzo de 1967 cuando viajaba a 17 nudos<sup>179</sup> de velocidad debido a un error de navegación encalló cerca de las Islas Sorlingas, vertiendo 120.000 toneladas de crudo, afectando 180 km de costas inglesas y 80 km de costas francesas<sup>180</sup>. La falta de experiencia produjo consecuencias peores que las que se pretendían evitar, al emplearse más de 10.000 toneladas de sustancias químicas para su emulsión y recogida. El vertido de

---

<sup>176</sup> *Catástrofes y accidentes*. (s. f.). CETMAR. Centro Tecnológico del Mar. Recuperado 3 de mayo de 2021, de [https://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)

<sup>177</sup> “La eslora de un barco equivale a su longitud máxima, definida como la distancia medida en línea recta desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa.” Art. 2 del Reglamento (UE) 2017/1130 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, por el que se definen las características de los barcos de pesca.

<sup>178</sup> BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV., (ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). *En Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A.

<sup>179</sup> “Unidad de velocidad para barcos y aviones, equivalente a una milla náutica por hora” Nudo. (s. f.). En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado 4 de mayo de 2021, de <https://dle.rae.es/nudo>

<sup>180</sup> BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.* Pág. 206



hidrocarburos, junto con la utilización de químicos causaron una contaminación de considerables proporciones, afectando gravemente a la flora y fauna de la zona.

Si recapitulamos lo analizado en apartados anteriores para que una reclamación de responsabilidad civil, en este caso, por daños derivados del vertido de hidrocarburos, sea efectiva, es necesario determinar la competencia judicial de un Estado para que de esta forma el Tribunal competente tenga jurisdicción suficiente para dictar una resolución ejecutiva. Partiendo de esta idea, el siniestro en cuestión dificultó las reclamaciones pertinentes debido a la ausencia de un régimen de compensación internacional.

En el contexto de establecer la jurisdicción inglesa el hundimiento del *Torrey Canyon* supuso un problema<sup>181</sup>. Sin embargo, el Gobierno británico emitió una orden de indemnización por daños y perjuicios en la que se citaba a los buques gemelos del *Torrey Canyon*, el *Sansinena* y el *Lake Palourde*, que eran propiedad de la ya citada Barracuda Tanker Corporation. Destacar además que las partes tenían una vía legal limitada para ejercer su derecho de reclamación. El primer caso de contaminación por hidrocarburos demostró las dificultades que conllevaba la interposición de acciones al requerir la prueba de culpa. Finalmente, el 11 de noviembre de 1969, el Fiscal General, Sir Elwyns Jones, comunicó a la Cámara de los Comunes que las reclamaciones se saldaron con 3.000.000 de libras, una suma insuficiente para la reparación de los daños y perjuicios sufridos<sup>182</sup>.

La secuela fundamental se vio reflejada en la inadecuación de los recursos tradicionales para hacer frente a las consecuencias de la contaminación procedente del vertido de

---

<sup>181</sup> “Este desastre ecológico dio lugar a multitud de acciones judiciales: por un lado, el Gobierno británico interpuso acción contra el armador (la sociedad liberiana) ante los tribunales británicos. Asimismo, los gobiernos británicos y franceses interpusieron acciones ante los tribunales de las Bermudas y Singapur con base en el *forum arresti* (El *forum arresti* implica el conocimiento de un tribunal, a la jurisdicción del mismo, respecto de la existencia de bienes del demandado embargados en tal territorio donde tenga jurisdicción) y, al mismo tiempo, el armador acudió a los tribunales norteamericanos para que estos impidiesen el planteamiento de una posible demanda en los tribunales de Estados Unidos y que, como consecuencia, declarasen la prohibición de toda acción que se interpusiese ante los mismos y aceptasen (siempre que las víctimas francesas acudiesen también ante ellos) la competencia de los tribunales británicos” VILA CID, S. (2018). *La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos. En particular, el caso Prestige* (TFM). Pág. 40 <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>182</sup> RARES, S. (2017, 5 octubre). *Ships that changed the law - the Torrey Canyon disaster*. Federal Court of Australia. <https://www.fedcourt.gov.au/digital-law-library/judges-speeches/justice-raises/raises-j-20171005>

buques, impidiendo la recuperación total de los daños. El siniestro analizado sirvió de ejemplo para exigir el desarrollo urgente de un nuevo sistema internacional.

Al hilo de lo comentado, el Gobierno británico presentó rápidamente una nota<sup>183</sup> a la OMI en la que se solicitaba con urgencia, la posibilidad de introducir cambios en el derecho marítimo internacional, como en la práctica que rige la contaminación por hidrocarburos. Como respuesta, la OMI creó un Subcomité Internacional para estudiar los problemas de responsabilidad derivados del siniestro del *Torrey Canyon*, y trabajar en cooperación con la organización internacional. Gracias a ello, la Conferencia Internacional de la OMI sobre Daños Causados por la Contaminación Marina, celebrada en noviembre de 1969 en Bruselas, dio origen al ya conocido CLC/69<sup>184</sup>.

El *Torrey Canyon*, no solo permitió el impulso de reforzar el sistema internacional, sino que permitió que las disposiciones contenidas en el CLC/69 fuesen duraderas, y que a partir de ese momento todos los Convenios de la OMI relativos a las consecuencias de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques albergaron la responsabilidad estricta al propietario del buque, y en ocasiones, a la tripulación, incluyendo la exigencia de un seguro obligatorio de responsabilidad civil y el otorgamiento de derechos a las partes, como la acción directa contra las aseguradoras.

La rápida transformación del régimen del derecho marítimo internacional fue bastante notable, tomando en consideración la situación previa al desastre. Por esa misma razón, no cabe duda de que el *Torrey Canyon* fue realmente un barco que cambió la ley. Lo que es lo mismo, fue un buque que permitió una profunda reestructuración de las normas internacionales de navegación, sobre todo, desde el punto de vista de la responsabilidad civil de las compañías y desde la prevención de desastres medioambientales del mismo tipo.

---

<sup>183</sup> Concretamente sostuvieron que “The scale of the Torrey Canyon disaster was unprecedented. The wreck of tankers on the high seas has not hitherto had such significant repercussions on the coast bordering of those seas. As a consequence, the international law governing such matters does not take adequately into account the interests of countries which may have no direct interest in a ship or its cargo but the territory of which may be affected by accident to the ship”, en resumidas cuentas, alegaban que la legislación relativa al transporte marítimo internacional y a la contaminación por hidrocarburos, era inadecuada y desfasada.

<sup>184</sup> RARES, S. (2017, 5 octubre). *Ships that changed the law - the Torrey Canyon disaster*. Federal Court of Australia. <https://www.fedcourt.gov.au/digital-law-library/judges-speeches/justice-ares/ares-j-20171005>

B. *El desastre del buque Erika como medio para considerar punible el “perjuicio ecológico”*

Desde la perspectiva más general, el desastre ecológico del buque *Erika* supuso un revulsivo para la legislación europea en materia de seguridad marítima debido a que, puso en evidencia la ineficacia de las iniciativas europeo-comunitarias destinadas a mejorar la lucha contra la contaminación. No obstante, las medidas que se constituyeron tras la catástrofe medioambiental ya fueron previamente comentadas. Este nuevo subapartado permitirá comprender la razón del accidente del buque tanque, y sobre todo se centrará en analizar la respuesta de la justicia francesa, que reconoció por primera vez el “perjuicio ecológico” ocasionado por la catástrofe sobre cada una de las entidades territoriales y de las asociaciones de defensa del medioambiente afectadas por la marea negra.

El 12 de diciembre de 1999 el petrolero *Erika* con pabellón maltés y con 25 años de antigüedad a sus espaldas, se partió en dos en el Golfo de Vizcaya a unas 60 millas marinas de la costa de Bretaña, mientras cubría una ruta de Dunkerque a Livorno. El buque transportaba una carga de 31.000 toneladas de fueloil pesado, estimándose que la cantidad derramada en el momento del hundimiento ascendía a 19.800 toneladas, quedando afectados 400 kilómetros de litoral. En cuanto a la causa del siniestro, la Autoridad Marítima de Malta, la Comisión Permanente de Investigación sobre Accidentes Marítimos de Francia y un grupo de expertos designados por el Tribunal de Comercio de Dunkerque, elaboraron sendos informes acerca de las circunstancias que propiciaron el desastre del buque maltés<sup>185</sup>.

Todos ellos coincidieron en la vejez del buque, además de establecer que probablemente la razón principal del accidente se debiese a una combinación de corrosión, fisuras, roturas locales, etc. Añadir además que, el *Erika* siempre había sido un buque sensible a la corrosión, sobre todo, cuando sus tanques laterales N°.4 y N°.2, se convirtieron en tanques de lastre<sup>186</sup>. Las estructuras internas que mantenían las planchas del forro

---

<sup>185</sup> *Erika*. (s. f.). Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). Recuperado 4 de mayo de 2021, de <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Erika>; FIDAC. (2006). *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2006). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006\\_Spanish\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006_Spanish_ANNUAL_REPORT.pdf)

<sup>186</sup> “Tanque destinado a introducir agua de mar cuando el buque no está cargado, con objeto de mejorar su estabilidad” Tanque de lastre. (s. f.). En *Real Academia de Ingeniería*. Recuperado 6 de mayo de 2021, de <http://diccionario.raing.es/es/lema/tanque-de-lastre>

exterior adyacente al tanque lastre N°.2 de estribor y el mamparo longitudinal entre el tanque de carga número 3 y el comentado tanque lastre, estaban muy corroídos, con graves indicios de fisuras, permitiendo la entrada de agua marina al tanque lastre número 2 de estribor. El día del siniestro, las condiciones marítimas eran deplorables, lo que originó que el *Erika* se plegase hacia afuera, provocando el pandeo de las planchas de cubierta y la rotura del fondo del buque<sup>187</sup>, favoreciendo la separación de las secciones de proa y popa.<sup>188</sup>

Uno de los aspectos característicos y diferenciadores del DIPr. es su capacidad por vincular ordenamientos jurídicos distintos con relación a un mismo caso. Al hilo de lo expuesto, es importante tener en mente qué jurisdicción es competente para conocer el caso, y por ende plantear una solución respecto la ley designada como aplicable. Materializando lo explicado al siniestro planteado, el buque *Erika*, como previamente se ha comentado, estaba provisto de pabellón maltés. No obstante, el Tribunal de Casación de París en su sentencia 10 - 82.938, de 25 de septiembre de 2012, determinó que los tribunales franceses eran competentes tanto para determinar la responsabilidad penal como la responsabilidad civil derivada del siniestro del buque *Erika*, justificándose en una serie de disposiciones de la CNUDM, ya que el Estado francés estaba capacitado para sancionar a los responsables del derrame de hidrocarburos de una nave de bandera extranjera en su ZEE.

En el año 2006, se dictaron veintiséis sentencias en distintos tribunales franceses, estando la mayoría de ellos relacionados con cuestiones de admisibilidad. Las reclamaciones por pérdida puramente económicas únicamente son aceptadas sin son

---

<sup>187</sup> Los peritos del grupo de expertos designado por el Tribunal de Comercio de Dunkerque expresaron que “el capitán y la tripulación se habían enfrentado de modo profesional. Observaron además que, el capitán había cumplido el plan de emergencia a bordo de prevención de la contaminación por los hidrocarburos excepto en dos aspectos: no informar a las autoridades francesas de que había un derrame de hidrocarburos del *Erika* y no contactar con el asesor técnico de RINA. Por lo que se refiere a Total S.A. (el fletador), los expertos opinaron que ni en el momento del flete ni durante la inspección de validación hubiera sido posible que Total SA detectase el estado de corrosión de las estructuras internas del *Erika*. Los peritosasimismo manifestaron que Panship como gestor técnico del *Erika*, que había determinado y supervisado las reparaciones llevadas a cabo durante el verano de 1998, habría sido consciente del deterioro de las estructuras internas identificadas en su informe. Además, manifestaron que RINA, como sociedad de clasificación, también habría sido consciente del deterioro, ya que había sido responsable de comprobar los trabajos que se habían llevado a cabo de conformidad con sus normas de clasificación. Los peritos sugirieron también que RINA no había seguido los procedimientos normales para la extensión de certificados de clasificación respecto al reconocimiento anual en agosto/noviembre de 1999” *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2006). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006\\_Spanish\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006_Spanish_ANNUAL_REPORT.pdf)

<sup>188</sup> *FIDAC*. (2001). *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2001). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)

originadas a causa de la contaminación, debido a que el punto de partida reside en la contaminación y no en el siniestro en sí. El derecho de indemnización se plantea a través de una relación de causalidad<sup>189</sup> suficientemente cercana entre la contaminación y los daños acaecidos. A octubre de 2013, se presentaron 7.131 reclamaciones por un total de 388.9 millones de euros. Por otra parte, se efectuaron pagos por un total de 129.7 millones de euros, de los cuales Streamship Mutual (asegurador del propietario del buque) había abonado 12.8 millones de euros, y 116.9 millones de euros se abonaron por parte del FIDAC<sup>190</sup>.

En enero de 2008 el Tribunal de lo Penal de Primera Instancia de París halló penalmente responsables a Tevere Shipping, representante del propietario del buque, Panship Management and Services Srl, presidente de la empresa gestora, RINA, la sociedad de clasificación, y Total S.A., fletador del buque. Los dos primeros sujetos fueron hallados culpables por la falta de calidad de mantenimiento, lo que permitió la corrosión general del petrolero. En el caso de la sociedad de clasificación, su culpabilidad recaía fundamentalmente en la imprudencia cometida en la renovación del certificado de clasificación del buque. Por su parte, Total S.A. fue hallada culpable por la imprudencia en la ejecución de las operaciones de inspección previas al fletamento del *Erika*.

Desde la perspectiva civil, todos ellos fueron condenados a responder mancomunada y solidariamente, dado que, el Tribunal consideró que ninguno de ellos tenía derecho a beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento contempladas en el CLC/92, especialmente, porque a vista del órgano judicial, ninguno de ellos se ajustaba a las exigencias de la normativa convencional. Dentro de este marco, el tribunal halló que el régimen del Convenio no privaba a las partes civiles de su derecho a obtener una indemnización por daños en los tribunales de lo penal, concluyendo que debía aplicarse el derecho francés. Las cuatro partes penalmente responsables recurrieron la sentencia,

---

<sup>189</sup> “Al considerar si tal relación de proximidad existe, se tendrán en cuenta los siguientes factores: I) la proximidad geográfica entre la actividad comercial del demandante y la zona contaminada. II) el grado en que el demandante depende económicamente de los recursos afectados. III) en qué medida el demandante disponía de otras fuentes de abastecimiento u oportunidades comerciales. IV) en qué grado la actividad comercial del demandante forma parte integrante de la economía dentro de la zona afectada por el derrame” *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2006). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006\\_Spanish\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006_Spanish_ANNUAL_REPORT.pdf)

<sup>190</sup> *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2013). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013_s.pdf)

sin embargo, Total S.A. efectuó pagos voluntarios a la mayoría de las partes civiles, por un total de 171.3 millones de euros<sup>191</sup>.

El Tribunal de Apelación de París confirmó la sentencia del Tribunal de lo Penal de Primera Instancia, al considerar que era necesario buscar la última causa del naufragio, siendo achacable principalmente, al estado de corrosión del casco y a su falta de mantenimiento. Además, sostuvo que basta que la contaminación afecte al territorio de ciertas “colectividades territoriales” para que éstas tengan derecho a reclamar, aunque carezcan de competencias especiales en materia medioambiental<sup>192</sup>.

Si bien es cierto, que a pesar de considerar penalmente responsable a todos ellos, en el ámbito civil, Total S.A. tenía derecho a beneficiarse de las disposiciones de encauzamiento del CLC/92, al ser un fletador “de facto”. Lo mismo sucedía con el representante del propietario inscrito, al ser considerado una persona que prestaba servicios para el buque. Sin embargo, al actuar temerariamente y a sabiendas de que probablemente ocasionaría daños, la protección otorgada no tenía eficacia. Ni la empresa gestora, ni RINA se enmarcaban en las definiciones de la norma convencional. En el caso de la sociedad de clasificación, se consideraba que actuaba como agente del estado maltés, renunciando a la inmunidad otorgada al no haber sido invocada en los procedimientos previos. Nuevamente las partes acusadas apelaron al Tribunal Supremo francés<sup>193</sup>.

El 25 de septiembre de 2012 la Sala de lo Penal del Tribunal de Casación dictó sentencia, confirmando la decisión de los tribunales precedentes, al considerar que se contrató un buque en malas condiciones sin que ninguna de las partes acusadas se preocupase por su seguridad, por lo que a vista del órgano judicial se cometió un delito de imprudencia<sup>194</sup>. Respecto RINA el tribunal matizó que la falta de protección otorgada por el CLC/92, no se debía a su falta de adecuación en la definición contenida en el artículo III apartado cuarto, sino que, la temeridad de sus actos revocaron el beneficio de las disposiciones de encauzamiento del Convenio. En relación con Total

---

<sup>191</sup> FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2013). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013_s.pdf)

<sup>192</sup> JIMÉNEZ BARCA, A., LAGO, M. (2010, 30 marzo). “200 millones de indemnizaciones por el naufragio del «Erika»”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/sociedad/2010/03/30/actualidad/1269900005\\_850215.html](https://elpais.com/sociedad/2010/03/30/actualidad/1269900005_850215.html)

<sup>193</sup> FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2013). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013_s.pdf)

<sup>194</sup> F.E., E. (2012, 25 septiembre). “Confirmada la multa millonaria a Total por el desastre ambiental del ‘Erika’”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/sociedad/2012/09/25/actualidad/1348596617\\_621529.html](https://elpais.com/sociedad/2012/09/25/actualidad/1348596617_621529.html)

S.A., el Tribunal de Casación anuló la decisión del Tribunal de Apelación<sup>195</sup>, al considerar que el fletador había actuado con temeridad<sup>196</sup>, y, por consiguiente, se le impedía acogerse a la protección otorgada por la norma convencional<sup>197</sup>.

El logro más destacado a raíz del desastre del buque *Erika* no solo supuso la necesidad de contar con un marco normativo más eficaz para controlar el transporte marítimo, objetivo que se vio materializado a través de la adaptación de los paquetes de medidas Erika I, Erika II y Erika III, sino que dentro de ese ámbito se reconoció por primera vez el delito por perjuicio ecológico, un avance jurídico muy bien acogido.

El tribunal francés, no aceptó solamente el derecho de indemnización por los daños materiales y pérdidas económicas ocasionadas (limpieza, medidas de restauración y daños a la propiedad), sino que también, se tuvieron en cuenta los daños morales originados a causa de la contaminación, incluyéndose la pérdida de disfrute, daños a la reputación y a la imagen de la marca y los daños morales derivados de los daños al patrimonio natural.

*C. La catástrofe del Prestige como último desastre ecológico que conllevó el reforzamiento de la normativa en materia de contaminación marina por hidrocarburos*

La catástrofe ecológica del buque *Prestige* puso nuevamente en evidencia las dimensiones internacionales de un problema constante en las costas de los Estados. Las

---

<sup>195</sup> “Alors que les constatations de fait, souverainement appréciées par la cour d'appel, caractérisaient une faute de témérité, au sens de la Convention CLC 69/92, à la charge de la société Total SA, et qu'il en résultait que son représentant avait nécessairement conscience qu'il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et le principe ci-dessus rappelé ” El Tribunal de Casación en su página 318 viene a manifestar que se el representante era necesariamente consciente de que probablemente se producirían daños por contaminación, no respetando el Tribunal de Apelación los textos citados ni el principio mencionado. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, 10-82.938.

<sup>196</sup> “Alors que, jugerait-on Total SA comme l'affrètement que le fait d'affréter un navire plusieurs fois déclaré inapte au transport de produits pétroliers, sans respecter ses propres règles d'affrètement et postérieurement aux limites de validité de ses propres inspections vetting constituée, à tout le moins, une carence et une négligence présentant l'apparence d'une faute inexcusable, s'agissant de violation de règles de sécurité commises par une société exerçant une activité habituelle de transport de produits pétroliers ; qu'en jugeant néanmoins que la convention CLC fait obstacle aux demandes de réparation visant la SA Total, lorsque la seule apparence d'une faute inexcusable suffit à écarter l'application du régime juridique de responsabilité civile prévu par la CLC au bénéfice de l'affrètement, la cour d'appel a méconnu les articles 1er et 5-2 de ce texte ” En este sentido el órgano supremo francés, en su página 285, viene a establecer en resumidas cuentas que la mera apariencia de culpa inexcusable es suficiente para excluir la aplicación del régimen jurídico de responsabilidad civil previsto por el CLC en beneficio del fletador. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, 10-82.938.

<sup>197</sup> *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2013). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013_s.pdf)

medidas preventivas existentes por aquel momento resultaron insuficientes, debido a que las reglas internacionales, comunitarias e internas destinadas a la navegación y al transporte marítimo generaban riesgos excesivos en la seguridad de los Estados costeros, favoreciendo de modo reiterado la producción de desastres medioambientales. Por su parte, la laxitud de los Estados del pabellón en el cumplimiento efectivo de sus obligaciones de reglamentación, vigilancia y control de las actividades de aquellos buques que enarbolasen su pabellón, fue una vez más, uno de los aspectos condicionantes en la producción de este tipo de desastres. El *Prestige* se incorporó desgraciadamente a la larga lista de accidentes petroleros que dejaron a su paso una estela de destrucción, permitiendo de esta forma, una grave afectación al medio marino y costero de los Estados cercanos<sup>198</sup>.

El *Prestige* era un petrolero monocasco construido en 1976 por un astillero japonés Hitachi Shipbuilding & Engineering Co, que navegaba bajo pabellón bahameño bajo lo dispuesto por un certificado emitido por la sociedad de clasificación American Bureau of Shipping<sup>199</sup>. El propietario inscrito del *Prestige* era la empresa liberiana Mare Shipping Inc, el armador del buque era la entidad griega Universe Maritime Ltd. y la aseguradora, la británica London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited.

El capitán en el momento del siniestro era Apóstolos Ioannis Mangouras<sup>200</sup>, el Primer oficial era Ireneo Maloto, y el jefe de máquinas era Nikolaos Argyropoulos, todos ellos

---

<sup>198</sup> JUSTE RUIZ, J. (2003). “El accidente del «*Prestige*» y el Derecho Internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”. *Revista Española de Derecho Internacional*, 55. [https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata_info_tab_contents)

<sup>199</sup> “Aunque navegaba con los certificados pertinentes de la Sociedad de clasificación American Bureau of Shipping (ABS) y supuestamente había pasado las revisiones preceptivas en Guanzhou (China), en 2001, donde fueron llevadas a cabo importantes reparaciones, y en Dubái (Emiratos Árabes Unidos), en mayo de 2002, ajustándose en términos generales a los criterios de calidad de la ABS y la Resolución IMO A.789 (19), el control posterior de las mismas puso de manifiesto ciertos fallos, tales como la falta de examen en la última revisión del interior de los tanques de lastre (tanques 2 y 3 de babor y de estribor) en donde se originaría la avería inicial del accidente. A ello hay que añadir el hecho de que el buque haya sido utilizado de junio 2001 a octubre 2002 como depósito flotante, primero en Fujairah (Emiratos Árabes Unidos) y después en San Petersburgo, desde donde salió el 30 de octubre de 2002 hacia el puerto de partida, Ventspils (Letonia)” URBINA, J. J. (2007). “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente *Prestige*”. En AA.VV., GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. Coords. En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige* (pp. 230–232). Iustel.

<sup>200</sup> “El sexagenario *Mangouras* tenía un permiso especial de navegación para el que iba a ser su último viaje antes de retirarse en el Mediterráneo. El último del capitán griego y el último también del *Prestige*, condenado al desguace después de dedicarse en los últimos tiempos a labores de buque cisterna en el puerto de Riga, ya sin adentrarse en los océanos” BLANCO, L. (2007). “Hundimiento del *Prestige*: Exposición de los hechos desde el 13 de noviembre de 2002”. En AA.VV., GARCÍA RUBIO, M. P.,



de nacionalidad griega. La tripulación estaba compuesta por 24 marineros de nacionalidad filipina. Y si el caso no reuniese suficientes aspectos que hiciesen ver la complejidad a la que se vieron sometida los órganos jurisdiccionales, las ordenes relacionadas con el remolque del petrolero para así alejarlo de la costa española, fueron impartidas por autoridades españolas donde intervinieron órganos de distintas Administraciones Públicas y con personal de diferentes niveles<sup>201</sup>.

Durante la tarde del 13 de noviembre, mientras el petrolero cubría una travesía de Letonia a Singapur, transportando 76.972 toneladas del fueloil pesado, el buque empezó a escorarse, y, por consiguiente, a derramar hidrocarburos, a unos 30 kilómetros del Cabo de Finisterre. El 15 de noviembre durante las operaciones de remolque para alejar el buque de las costas españolas, se desprendió una sección del forro exterior del casco cercano al tanque de lastre N.º 3 de estribor.

Esa misma tarde el capitán notificó el aumento repentino de vertido, indicando, además, el fallo de los mamparos interiores y la rotura de los tanques de carga. Finalmente, cuatro días más tarde, el buque se partió en dos, hundiéndose a más de 3.000 metros de profundidad. Se calcula que se derramaron un total de 63.200 toneladas de la carga, alcanzándose las 76.972 toneladas durante las semanas siguientes, hasta que las fisuras y huecos fueron sellados y taponados. El accidente contaminó fuertemente la costa occidental de Galicia, desplazándose fragmentada y alteradamente hacia el Golfo de Vizcaya y la costa norte de España, provocando una catástrofe de dimensión europea, afectando a países como Francia o Portugal<sup>202</sup>.

Un fallo estructural en el área de los tanques N.º 2 de estribor de popa y N.º 3 de la banda de estribor causaron el fatídico desastre, debido a una pérdida de resistencia local por factores como la deformación, el desprendimiento o fractura de los refuerzos longitudinales del costado del buque, causando una pérdida de rigidez en las planchas del casco. Asimismo, el uso del buque para operaciones de transbordo y sus reparaciones insuficientes, fueron aspectos que favorecieron las deficiencias expuestas.

---

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., Coords. En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige* (pp. 26–29). Iustel.

<sup>201</sup> VILA CID, S. (2018). *La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos. En particular, el caso Prestige* (TFM). <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<sup>202</sup> FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2003). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)

Esta causa fue prevista en los informes elaborados por la Autoridad Marítima de Bahamas, el Ministerio de Fomento (a través de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos) y el Ministerio francés de Transporte y de Mar<sup>203</sup>. Sobre esta misma base, el Tribunal Supremo en su sentencia 865/2018, de 14 de enero, manifestó que el estado de conservación del petrolero era “indiciariamente muy relevante”, concluyendo que los hechos permitieron reflejar que la estructura del buque no estaba preparada para la navegación, y menos aún, en situaciones críticas, como la acaecida el 13 de noviembre de 2002.

A efectos prácticos, la trascendencia del caso *Prestige* se vio plasmada principalmente por la sentencia de 13 de noviembre de 2013 de la Audiencia Provincial de la Coruña, casada parcialmente por el Tribunal Supremo en la sentencia 865/2015 de 14 de enero. Llegados a este punto es importante destacar lo contenido en el artículo 114 LECrim., que recoge el principio de acumulación de acciones civiles, al permitirse que éstas se ejerciten dentro del propio proceso penal.

En resumidas cuentas, el juzgado del orden penal estará capacitado para determinar no solo la responsabilidad penal, sino también la responsabilidad civil derivada de delito. En este sentido, las víctimas podían optar entre ejecutar las acciones civiles y penales en un mismo proceso, renunciar a las acciones civiles, o, por el contrario, resévalas para ejecutarlas posteriormente en un proceso civil.

Desde la perspectiva de la competencia judicial, el accidente se produjo aproximadamente a 28 millas marinas de la costa española, por tanto, dentro de las 200 millas de la ZEE, donde el Reino de España ejercía su soberanía y jurisdicción en la preservación del medio marino<sup>204</sup>. Al hilo de lo expuesto, y a sabiendas de que se produjeron vertidos de hidrocarburos en el mar territorial español, podemos admitir que existen indicios suficientes que acreditan la competencia judicial de los órganos españoles, dado que, tanto el desastre medioambiental como sus consecuencias se materializaron en territorio español. Por su parte, el CP español sanciona por medio de

---

<sup>203</sup> FIDAC | Publicaciones de los FIDAC (Informe Anual de 2005). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2005\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2005_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)

<sup>204</sup> “La CNUDM en su artículo 56 dispone que “los estados firmantes ejercen en el mar territorial jurisdicción plena y en la ZEE jurisdicción para la protección y preservación del medio marino”. En este sentido también hay que tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 1.2 de la Ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre zona económica que establece que corresponde al Estado español: a) El derecho exclusivo sobre los recursos naturales de la zona. b) La competencia de reglamentar la conservación, exploración y explotación de tales recursos, para lo que se cuidará la preservación del medio marino” VILA CID, S. *op. cit.* Pág. 62

su artículo 325 a aquellos que provoquen o realicen directa o indirectamente emisiones o vertidos en las aguas terrestres, marítimas o subterráneas, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos<sup>205</sup>.

Como bien se ha adelantado, cabe subrayar la sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, de 13 de noviembre de 2013. En ella el tribunal solamente condenó a uno de los tres acusados por la catástrofe medioambiental del *Prestige*, concretamente al capitán, Apostolos Mangouras. No obstante, la condena estaba relacionada con un delito de desobediencia grave a la autoridad. El capitán, junto con el jefe de máquinas y el funcionario que emitió la orden de impedir que el buque entrase en un lugar de refugio, fueron absueltos<sup>206</sup> de los delitos contra el medioambiente, daños en espacios naturales protegidos y daños provocados por el hundimiento<sup>207</sup>.

La AP no pudo decidir sobre la responsabilidad civil derivada de los daños, ya que la desobediencia del capitán no era la causa de los daños. Ahora bien, es importante destacar que en mayo de 2003 la aseguradora London P&I Club depositó en el Juzgado de Corcubión la cuantía de limitación estimada aplicable de acuerdo con el CLC/92, por una cantidad de 18,9 millones de DEG o 22.777.986 euros, con el fin principal de constituir el fondo de limitación exigido por el Convenio.<sup>208</sup>

La sentencia fue recurrida por varios actores al Tribunal Supremo, por lo que, en enero de 2016 el tribunal dictó sentencia tras considerar los recursos presentados contra la sentencia de la AP. Esta resolución fue especialmente relevante, debido a que mantuvo la absolución del jefe de máquinas y del funcionario público, decretada por la AP. No obstante, el TS declaró al capitán culpable de un delito contra el medio ambiente, teniendo en cuenta que, actuó en calidad de persona encargada de la seguridad de la navegación. En otras palabras, era el responsable de la idoneidad de los equipos del

---

<sup>205</sup> *Ibid.* Pág. 62

<sup>206</sup> En este sentido la AP sostuvo en su fundamento derecho primer *in fine* que “Si no se ha demostrado que los acusados quisieran hundir el buque, ni que conocieran sus deficiencias estructurales, ni sus causas relacionadas con conservación y/o reparaciones, sino que se limitaron a asumir una navegación arriesgada en términos que no pueden ser tachados de imprudentes, ni desde el punto de vista estrictamente profesional, ni desde el punto de vista de la mera lógica, parece evidente concluir que los tripulantes del *Prestige* acusados en este juicio deben ser absueltos de este primer delito, porque no actuaron dolosamente y su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente, ni se ha demostrado en muchos aspectos y, sobre todo, en ningún caso fue GRAVE, que es lo que exige el tipo”

<sup>207</sup> PUGA, N. (2013, 12 mayo). “El tribunal sólo condena al capitán del «*Prestige*» a nueve meses por «desobediencia a la autoridad»”. *ELMUNDO*. <https://www.elmundo.es/espana/2013/11/13/5282604a0ab74026258b4582.html>

<sup>208</sup> *Siniestros que afectan a los FIDAC*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 9 de mayo de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#1916-13-November-2002>

buque, de la realización de reparaciones esenciales para la seguridad de la navegación, y sobre todo, era el responsable del control de la carga del *Prestige*.

El alto tribunal consideró que el capitán había actuado en contra del deber de cuidado, actuando, por tanto, de forma imprudente<sup>209</sup>. Por otra parte, el Tribunal Supremo afirmó que el fallo de la sentencia emitida se realizó sobre los hechos que la Audiencia Provincial de La Coruña consideró probados, entre los que, el condenado, desconocía las deficiencias estructurales que causaron la avería del siniestrado buque<sup>210</sup>.

Siguiendo lo estipulado por el derecho penal español toda persona penalmente responsable lo es también civilmente por los daños causados por el acto penal. Si bien es cierto, el CLC/92 recoge la responsabilidad objetiva del propietario del buque y la canalización de la responsabilidad únicamente cuando el sujeto exento, de conformidad con el artículo III.4 del Convenio, ha actuado temerariamente o con intención de causar los daños. Por esta misma razón, la condena emitida por el órgano español revocó no solo la protección del capitán, sino también, la protección del propietario del buque, al considerar que era responsable de la falta de mantenimiento adecuado, además de ser conocedor del fallo estructural que propició el siniestro, por lo tanto, a efectos del Tribunal Supremo el propietario tenía responsabilidad civil subsidiaria<sup>211</sup>.

---

<sup>209</sup> El TS manifestó en su apartado sexagésimo cuarto *in fine* de la sentencia 865/2015, de 14 de enero de 2016, que se consideraba “al acusado Apostolos Ioannis Mangouras 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 que hemos calificado de grave, lo que es requisito del tipo penal que aplicamos, 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 el 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 entre otros para el capitán el artículo 135 5.3 del CLC92 al concurrir la excepción prevista en el mismo, por lo que de conformidad con el artículo 116 CP, la responsabilidad civil que le incumbe habrá de fijarse con relación a la totalidad de daños y perjuicios causados, en las condiciones que se especificaran”

<sup>210</sup> *Siniestros que afectan a los FIDAC*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 9 de mayo de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#1916-13-November-2002>; PÉREZ, F. J. (2016, 26 enero). “El Supremo condena al capitán del ‘*Prestige*’ por daño ambiental”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/politica/2016/01/26/actualidad/1453809050\\_900584.html](https://elpais.com/politica/2016/01/26/actualidad/1453809050_900584.html)

<sup>211</sup> “En estas condiciones es lógico inferir, con exclusión de otras alternativas como más razonables, que la empresa propietaria del buque, que además asumía las responsabilidades concernientes a la armadora y la naviera, conocía cuál era el real estado del mismo. La propietaria naviera tiene su propia infraestructura de funcionamiento, decide los planes de inspección y reparación del buque; planifica las inspecciones con la sociedad de clasificación; recibe, conserva y custodia la documentación que acredita los defectos observados y las reparaciones realizadas; conoce el historial del buque y además recibe información directa de los respectivos capitanes que en cada momento están al mando. Es muy difícil sostener razonablemente que no estaba al tanto de la situación estructural del barco o a su estado de conservación” Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, fundamento de derecho sexagésimo séptimo.

Asimismo, la sentencia también determinó, la responsabilidad civil directa de la aseguradora London P&I Club<sup>212</sup> hasta el límite de 1.000 millones USD de su póliza de seguro aplicando la legislación nacional. Y, por último, determinó la responsabilidad objetiva y limitada del FIDAC<sup>213</sup> de acuerdo con el Convenio FUND/92.

En diciembre de 2018 el Tribunal Supremo dictó sentencia acerca de la cuantificación de las pérdidas, aclarando que el Fondo no tenía la obligación de resarcir los daños puramente medioambientales y los daños morales, aceptando parcialmente la apelación del FIDAC<sup>214</sup>. Al mismo tiempo, el tribunal ordenó que se pagase 1.600 millones en

---

<sup>212</sup> “Los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. 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. El seguro que nos ocupa cubría como riesgo asegurado la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque, pues esa era la actividad de la asegurada, propietaria y naviera del mismo, lo que incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad. En atención a lo expuesto, procede declarar la responsabilidad civil directa de la Cia Aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association hasta el límite de 1 billón de dólares USA fijados en la misma” Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, fundamento de derecho sexagésimo noveno.

<sup>213</sup> “En aplicación del artículo 4.1 del Convenio (RCL 1995, 1670), el Fondo sólo queda obligado indemnizar hasta los límites expresamente establecidos en el propio Convenio. Y el límite de esa responsabilidad se establece con relación a la máxima fijada en el CLC92 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. Se trata de una responsabilidad objetiva, legal y tasada, destinada a su distribución prorrateada entre todos los perjudicados (artículo 4.5 del Convenio) y en consecuencia ha de ser fijada con arreglo a las reglas que la regulan. Por lo que la condena al FIDAC en el presente caso lo será con arreglo a esos límites legalmente estipulados” Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, fundamento de derecho septuagésimo.

<sup>214</sup> “El auto se refiere y que la sentencia del Tribunal Supremo se refirió como “los derivados del sentimiento de temor, ira y frustración que afectó a gran parte de los ciudadanos españoles y franceses, sino también por la huella indeleble de la percepción referida a que catástrofes de ésta o más amplia magnitud pueden afectar en cualquier momento a los mismos perjudicados”, (letra k del numeral 6), no corresponden ser indemnizados por el Fondo en la medida en que su obligación de indemnizar se refiere, según sus preceptos, a aquellas medidas razonables de restauración y de reparación de los afectados directamente y de forma objetiva por el vertido, de los afectados en su actividad profesional industrial y de naturaleza comercial por el mismo y también de la reparación y restauración del medio ambiente. Por lo tanto, y como se solicita por el recurrente, ha de señalarse como límite de la indemnización del fondo los daños puramente materiales, excluyendo otros daños, que no responden puramente a los daños físicos acaecidos” Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 668/2018, de 19 de diciembre, fundamento de derecho noveno.

concepto de indemnización al Estado español, el Estado francés y otros reclamantes, confirmando la responsabilidad del FIDAC y la aseguradora<sup>215</sup>.

Analizado a *grosso modo* los aspectos más destacables de procedimiento penal que conllevo el siniestro del petrolero *Prestige*, considero relevante destacar un pequeño detalle que aunque no entremos a analizar es importante resaltar: el procedimiento judicial que el Gobierno de España inició ante los tribunales estadounidenses contra la sociedad de clasificación American Bureau of Shipping, en aras a obtener pruebas para condenarla. Sin embargo, de haberse conseguido, resultaría una herramienta importante en el desarrollo judicial que en esos momentos estaban aconteciéndose en territorio español. No obstante, la Corte sentenció a favor de la sociedad clasificadora, al no aportar el Gobierno español pruebas suficientes para crear una verdadera controversia de hecho material<sup>216</sup>.

Como se precisó en el apartado relativo a las iniciativas promulgadas por la UE, el *Prestige* permitió corroborar el acierto de las medidas planteadas en los paquetes de medidas Erika I y Erika II. Sin embargo, el desastre medioambiental acaecido en la costa gallega planteó que no se trataba tanto de proponer nuevas normas, sino que era necesario alcanzar una normativa europea que se aplicase de forma rápida y efectiva, en vistas de evitar la producción de siniestros de características similares. El *Prestige* se constituyó como uno de los casos más importantes y mejor conocidos con relación a la actuación del FIDAC.

El accidente que tiñó de negro una vez más las costas españolas posibilitó alcanzar un sistema más fiable a la hora de actuar ante una catástrofe similar. No obstante, hay quienes consideran que los fondos de indemnización son insuficientes y se encuentran mal orientados, y hay quienes defienden la responsabilidad del Estado español ya que consideran que éste actuó negligentemente agravando los daños por el vertido de hidrocarburos, aunque de los argumentos empleados por el Tribunal Supremo se entiende que actuó diligentemente, dando una solución razonable dentro de la situación de urgencia.

---

<sup>215</sup> *Siniestros que afectan a los FIDAC*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 10 de mayo de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#1916-13-November-2002>

<sup>216</sup> VILA CID, S. *op. cit.* Pág. 43

## V. CONCLUSIONES

Tras analizar los regímenes de responsabilidad civil por contaminación marina de hidrocarburos que se incluyen en el marco internacional, comunitario e interno y el haber consultado la perspectiva planteada por los distintos autores consultados, me ha permitido la obtención de una serie de conclusiones.

Ante todo, es importante destacar el avance normativo obtenido en comparación con la situación en la que nos encontrábamos en el momento del hundimiento del buque *Prestige*. El buque de pabellón bahameño supuso un antes y un después en la normativa relativa a la prevención, gestión y sanción de una materia tan compleja como la responsabilidad civil derivada del vertido de contaminantes.

Como bien se ha analizado en este trabajo, el CLC/92 permite introducir un sistema de responsabilidad objetivo por medio del principio de canalización de responsabilidad hacia una única figura, permitiendo la fácil identificación de un responsable a los damnificados, siempre teniendo en cuenta el conjunto de excepciones y limitaciones que en la norma convencional se incluyen. Por otra parte, el FUND/92, y más tarde el FUND/PROT/2003, constituyeron un segundo y un tercer nivel de indemnización cuando la cuantía, bien del CLC/92, bien del FUND/92 en el caso del Fondo Complementario, resultasen insuficientes. No obstante, a pesar de que a primera vista pueda plantearse como un régimen de responsabilidad modélico, realmente presenta ciertas deficiencias en el momento de su aplicación práctica.

Al hilo de lo comentado, a pesar de tratarse de una normativa internacional, uno de los aspectos que permiten reflejar la insuficiencia planteada, es la necesidad de establecer normas relativas a la determinación de la ley aplicable. La carencia comentada permite reflejar la dependencia de los Convenios Internacionales de la normativa europea, y subsidiariamente, de la normativa interna de los Estados, dado que en estos casos sí que se aprecian normas de conflicto con relación a la ley aplicable, como bien se ha desarrollado por medio de este trabajo.

Por otra parte, la normativa convencional no permite que las víctimas puedan obtener una indemnización plena por el daño sufrido, debido a que lo esencial a efectos de aplicación reside en la contaminación y no en el siniestro en sí. En este sentido, las expectativas de las víctimas se ven recortadas y en ocasiones no se ajusten a la realidad

sufrida. El FUND/92 no es el responsable de reparar los daños de carácter personal o moral, ni tampoco de los denominados daños ecológicos puros, únicamente cubre un tipo de daño en particular. Por ello, considero, al igual que muchos autores, que los Convenios Internacionales favorecen más al autor de un acto contaminante, que a la propia víctima en sí.

La falta de actuación internacional en vistas de alcanzar una reparación absoluta de los daños evoca en la necesidad de reforzar la normativa europea, que en numerosas ocasiones ha mostrado una posición más estricta en la lucha contra la contaminación. La UE, ante la falta o insuficiencia de los estándares internacionales de la OMI, ha optado por desarrollar normas comunitarias que suplen la carencia planteada. Sin embargo, en este sentido, a pesar de sus numerosos avances, hoy en día no hay una normativa europea que plantee la reparación de los daños de carácter personal.

Como resultado de esta carencia, los damnificados se esforzarán en situar el pleito ante un Tribunal que les aporte mayores posibilidades de obtener una indemnización plena en relación con los daños soportados. Por el contrario, el propietario responsable (teniendo en cuenta lo estipulado por la normativa convencional) intentará de forma cuidadosa ubicar el posible pleito en un Estado que albergue la figura de la limitación de la responsabilidad, evitando por una parte que la responsabilidad planteada en ese ordenamiento no tenga carácter ilimitado o que siendo limitada interponga unos márgenes cuantitativos indemnizatorios superiores<sup>217</sup>.

A modo de ejemplo el caso del *Amoco Cádiz*, un petrolero con bandera liberiana y tripulación italiana, que provocó una marea negra en la costa bretona, permite reflejar lo comentado anteriormente. El buque-cisterna era de propiedad de la sociedad estadounidense “Standard Oil Company” quien ordenó la construcción de un buque a la empresa española "Astilleros españoles", con sede en Cádiz.

Una vez producido el siniestro, ante la falta de indemnización plena planteado por el CLC<sup>218</sup>, las víctimas francesas decidieron acudir al amparo de los tribunales

---

<sup>217</sup> Así lo expresaba BELINTXON MARTÍN, U, (2011), en “La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima”: “La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV., (ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 205–227). Aranzadi S.A.

<sup>218</sup> “A nivel de normativa aplicable la situación era complicada ya que comprometía tres Estados: Francia - país donde se causó el accidente - y Liberia - país de pabellón del buque - eran Estados parte del



estadunidenses con el propósito de conseguir la restitución íntegra de los daños, dado que, la ley americana presuntamente aplicable era más favorable a los intereses de los afectados<sup>219</sup>. A través de la breve explicación planteada, considero esencial resaltar la necesidad de adoptar una actitud más tolerante a la hora de reparar los daños y perjuicios ocasionados a las víctimas con el objetivo de alcanzar una reforma efectiva de la normativa internacional, para poder evitar el “*fórum shopping*”.

Por último, el buque *Prestige* ha revelado que la vía procesal penal es inadecuada, incierta y complicada, retrasando en muchos casos el pago de indemnizaciones. Es considerable recalcar que todos los procedimientos llevados a cabo en España a raíz de un desastre naval han sido tramitados por la vía penal, sin dar margen de actuación a la vía procesal civil, una vía mucho más rápida en términos procesales y en el pago de las correspondientes indemnizaciones.

De todo esto se desprende, que el sistema de normas creadas en el seno de la OMI no constituye una regulación eficaz, en la prevención, gestión y sanción de las consecuencias derivadas de la contaminación de hidrocarburos siendo necesario una revisión y reforma de las mismas.

La dificultad relativa a la ratificación y aprobación de los Convenios debe impulsar la creación de una normativa comunitaria que incluya la reparación íntegra de los daños, y así ser de aplicación por parte de los 27 Estados miembros. Hay quienes consideran que la adopción de una actuación como la planteada por este trabajo puede traer consigo consecuencias negativas en el comercio europeo, dado que, al ser una normativa delimitada a la UE, ésta puede ser simplemente eludida evitando la entrada en los puertos europeos. No obstante, la respuesta americana con la *Oil Pollution Act* de 1990 ha relevado todo lo contrario, ya que desde su aprobación no se han registrado accidentes tan graves.

---

Convenio de Bruselas de 1969, pero Estados Unidos no lo había ratificado. El único Convenio aplicable resultaba ser el de Bruselas de 1969, ya que el Convenio de 1971 no se había ratificado y el Protocolo de 19 de noviembre de 1976 no era aplicable” CERESI, M. (s.f). *La responsabilidad extracontractual en los litigios medioambientales* (TFM). Universidad Complutense de Madrid.

<sup>219</sup> *Ibid.* Pág. 22

## VI. BIBLIOGRAFIA

1. *Accidentologie*. (s. f.). Cedre. Recuperado 30 de marzo de 2021, de <http://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie>
2. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.), (2011). *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed.). Aranzadi, SA.
3. ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (s. f.). “*Prestige*” y política marítima europea: su necesaria profundización”
4. ÁLVAREZ RUBIO, J.J. *Análisis de la regulación contenida en ciertos sectores del tráfico externo* (apuntes de curso). Máster Propio en Derecho Ambiental, MIDA.
5. ARCANO SALAZAR, L. M. (2018). *Análisis del Nuevo Derecho del Mar que resultó de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*. Pontificia Universidad Católica de Chile. <http://magisterderecho.uchile.cl/zh/45-revista-derecho-aplicado/3294-analisis-del-nuevo-derecho-del-mar-que-resulta-de-la-convencion-de-las-naciones-unidas-sobre-el-derecho-del-mar-de-1982>
6. ARISTEGUI, J. P. (2011, julio). “Competencia judicial y ley aplicable en materia de responsabilidad por daños al ambiente transfronterizos: el régimen de la Unión Europea”. *Revista Chilena de Derecho Privado*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5300381>
7. BAUS PINTO, A. M. (2019, mayo). *Análisis sobre la eficiencia del derecho internacional ambiental frente a la protección del medio marino* (TFM). <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/8508/1/143908.pdf>
8. Bou Franch, V. (s. f.). *La política marítima de la Unión Europea y su contribución a la prevención de la contaminación marina*. Trabajo realizado en el marco del Proyecto I + D + I «Derecho del Mar y sostenibilidad ambiental, con especial referencia al Mediterráneo».
9. *Breve reseña histórica de la OMI*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 16 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>
10. BROSETA PONT, M., & MARTÍNEZ SANZ, F. (2020). *Manual de Derecho Mercantil: Vol. II* (Vigésima séptima ed.). Tecnos.

11. CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L.
12. CAMPUZANO DÍAZ, B. (2014). “Las normas de competencia judicial internacional del Reglamento 1215/2012 y los demandados domiciliados fuera de la UE: Análisis de la reforma”. *Revista electrónica de estudios internacionales*, N°28.
13. CASTILLO DAUDÍ, M. (1998). “La responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos y el siniestro del buque “*Aegean Sea*””. *Revista Española De Derecho Internacional*, 50 (2).
14. *Catástrofes y accidentes*. (s. f.). CETMAR. Centro Tecnológico del Mar. Recuperado 3 de mayo de 2021, de [https://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)
15. CERESI, M. (s.f). *La responsabilidad extracontractual en los litigios medioambientales* (TFM). Universidad Complutense de Madrid.
16. *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. (s.f.). International Maritime Organization. Recuperado 14 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Paginas/UnitedNationsConventionOnTheLawOfTheSea.aspx>
17. *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL)*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 22 de febrero de 2021, de [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
18. *Convenio y Protocolo de Londres*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 22 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Pages/London-Convention-Protocol.aspx>.
19. *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado 5 de marzo de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/paso-inocente>
20. EMPARANZA SOBEJANO, A., MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.) (2019). *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*. Marcial Pons.
21. *Erika*. (s. f.). Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux). Recuperado 4 de mayo de 2021, de <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Erika>

22. ESPLUGUES MOTA, C., IGLESIAS BUHIGUES, J.L., PALAO MORENO, G. (2020). *Derecho internacional privado* (12ª, Ser. Manuales). Tirant lo Blanch.
23. F.E., E. (2012, 25 septiembre). “Confirmada la multa millonaria a Total por el desastre ambiental del ‘Erika’”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/sociedad/2012/09/25/actualidad/1348596617\\_621529.html](https://elpais.com/sociedad/2012/09/25/actualidad/1348596617_621529.html)
24. FIDAC | *Comités Ejecutivos y Grupos de trabajo*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 10 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/estructura/organos-rectores/comites-ejecutivos-y-grupos-de-trabajo/>
25. FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2003). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)
26. FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2005). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2005\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2005_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)
27. FIDAC | *Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2013). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/incidents2013_s.pdf)
28. FIDAC | *STOPIA y TOPIA*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>
29. FIDAC | *Visión global de los Fondos*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 8 de abril de 2021, de [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/04/nota-explicativa_s.pdf);
30. FIDAC. (2001). *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2001). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001\\_SPANISH\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2001_SPANISH_ANNUAL_REPORT.pdf)
31. FIDAC. (2006). *FIDAC | Publicaciones de los FIDAC* (Informe Anual de 2006). IOPC Funds. [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006\\_Spanish\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2006_Spanish_ANNUAL_REPORT.pdf)
32. FIDAC. (2020). *Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos* (Informe Anual de 2020). [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020\\_s.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2021/03/Informe-anual-de-2020_s.pdf)
33. Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE. (2008, agosto). *Boletín Informativo de Anave nº 477. Próxima entrada en vigor del Convenio Internacional Bunkers 2001*. ANAVE. Asociación Navieros Españoles. [https://www.anave.es/images/tribuna\\_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf](https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/Trib%20Prof%20ago%2008.pdf)

34. GARCÍA RUBIO, M.P., ÁLVAREZ GÓNZALEZ, S. (coord.) (2007). *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del «Prestige»* (1.ª ed.). Iustel.
35. GODIO LEOPOLDO, M. A. (2015). “The United Nations Convention on the Law of the Sea and military activities”. *Revista de la Facultad de Derecho*, (39).
36. GÓRRIZ ROYO (Coord.), E. M. (2015). *Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente* (1.ª ed.). Tirant lo Blanch.
37. HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D. (2004). *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige.*, Universidad de Oviedo.
38. *Introducción a la OMI*. (s. f.). Organización Marítima Internacional. Recuperado 16 de febrero de 2021, de <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>.
39. J., M. (2017, junio). *El sistema internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos*. ANAVE. Asociación de Navieros Españoles. [https://anave.es/images/tribuna\\_profesional/2017/tribuna\\_bia0617.pdf](https://anave.es/images/tribuna_profesional/2017/tribuna_bia0617.pdf)
40. JIMÉNEZ BARCA, A., LAGOVA, M. (2010, 30 marzo). “200 millones de indemnizaciones por el naufragio del «Erika»”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/sociedad/2010/03/30/actualidad/1269900005\\_850215.html](https://elpais.com/sociedad/2010/03/30/actualidad/1269900005_850215.html)
41. JUSTE RUIZ, J. (2003). “El accidente del «Prestige» y el Derecho Internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente”. *Revista Española de Derecho Internacional*, 55. [https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata\\_info\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/44298119?read-now=1&seq=2#metadata_info_tab_contents)
42. *Lex fori*. (s. f.). En *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado 30 de abril de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/lex-fori>
43. LÓPEZ QUIROGA, J. (2015). *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. AEDM.
44. MEILÁN GIL, J. J. (2005). *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*. Aranzadi.
45. N. (2019, 19 junio). *Foro de la autonomía de la voluntad*. Derecho UNED. <https://derechouned.com/libro/internacional-privado/4973-foro-de-la-autonomia-de-la-voluntad>
46. Nudo. (s. f.). En *Diccionario de la lengua española*. Recuperado 4 de mayo de 2021, de <https://dle.rae.es/nudo>

47. *Océanos*. (s. f.). Naciones Unidas. Objetivos de desarrollo sostenible. Recuperado 10 de mayo de 2021, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>
48. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C. (2013). “El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente”. *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*. <https://eprints.ucm.es/id/eprint/24861/1/OTERO%20PARA%20AHLADI.pdf>
49. Paso inocente. (s. f.). En *Diccionario panhispánico del español jurídico*. Recuperado 5 de marzo de 2021, de <https://dpej.rae.es/lema/paso-inocente>
50. PÉREZ, F. J. (2016, 26 enero). “El Supremo condena al capitán del ‘Prestige’ por daño ambiental”. *EL PAÍS*. [https://elpais.com/politica/2016/01/26/actualidad/1453809050\\_900584.html](https://elpais.com/politica/2016/01/26/actualidad/1453809050_900584.html)
51. PINTOS AGER, J., & DEL OLMO GARCÍA, P. (2003). *Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?* InDret. [https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111\\_es.pdf](https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111_es.pdf)
52. PUGA, N. (2013, 12 mayo). “El tribunal sólo condena al capitán del «Prestige» a nueve meses por «desobediencia a la autoridad»”. *EL MUNDO*. <https://www.elmundo.es/espana/2013/11/13/5282604a0ab74026258b4582.html>
53. RARES, S. (2017, 5 octubre). *Ships that changed the law - the Torrey Canyon disaster*. Federal Court of Australia. <https://www.fedcourt.gov.au/digital-law-library/judges-speeches/justice-rares/rares-j-20171005>
54. *Repetición*. (s. f.). Wolters Kluwer. Recuperado 11 de abril de 2021, de [https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAA AAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTAyNztbLUouLM\\_DxbIwMDCwNzAwuQQGZap UtckhlQaptWmJOcSoAMhRYnTUAAAA=WKE](https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAA AAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTAyNztbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZap UtckhlQaptWmJOcSoAMhRYnTUAAAA=WKE)
55. RODRIGO DE LARRUCEA, J. (2011). *Nuevos esquemas de responsabilidad civil por daños de contaminación marina: El Convenio BUNKERS 2001 y el Convenio HNS 96*
56. RODRÍGUEZ QUINTANA, C. (2008). *Contaminación marina causada por el transporte de hidrocarburos en buques tanque; accidentes, legislación preventiva e indemnizaciones a las víctimas de mareas negras*. (Tesis de Doctorado, Universidad de la Laguna). <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFicheroTesis.do?idFichero=tpcO1DD DPE0%3D>.

57. RUÍZ LIMA, B. (2020, 16 junio). *Responsabilidad por contaminación de combustible de los buques: El convenio Bunkers 2001*. LegalToday. <https://www.legaltoday.com/practica juridica/derecho mercantil/mercantil/responsabilidad-por-contaminacion-de-combustible-de-los-buques-el-convenio-bunkers-2001-2009-09-24/>
58. *Siniestros que afectan a los FIDAC*. (s. f.). IOPC Funds. Recuperado 9 de mayo de 2021, de <https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#1916-13-November-2002>
59. SOBRINO HEREDIA (coord.), J. M. (2007). *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tirant lo Blanch.
60. Tanque de lastre. (s. f.). En *Real Academia de Ingeniería*. Recuperado 6 de mayo de 2021, de <http://diccionario.raing.es/es/lema/tanque-de-lastre>
61. Unión Europea. (2020, 10 julio). *Responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos: Convenio combustible de los buques*. EUR-Lex. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=LEGISSUM:124090>
62. United States Coast Guard. (s. f.). *Oil Pollution Act of 1990*. Recuperado 22 de abril de 2021, de [https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About\\_NPFC/OPA/](https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/About_NPFC/OPA/)
63. URBINA, J. J. (2008). “Prevención y control de la contaminación causada por buques en el mar territorial: competencias del Estado Ribereño y contribución de las Organizaciones Internacionales”. *Revista Española de Derecho Internacional*, 60(1).
64. VARELA VALENZUELA, H. (1984). “La contaminación en la Convención de Derecho del Mar y referencia al Derecho Chileno”. *Revista Chilena De Derecho*, 11(2/3).
65. VILA CID, S. (2018). *La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos. En particular, el caso Prestige (TFM)*. <https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
66. VINAIXA MIQUEL, M. (2006). *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*. Universidade de Santiago de Compostela.

## JURISPRUDENCIA

1. Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, de 3 de junio de 2008. Caso *The Queen contra Secretary of State for Transport*
2. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 10 de septiembre, de 2015. Asunto C-47/14, *Holterman Ferho Exploitatie*.
3. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 11 julio de 2018. Caso *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. contra Rajavartiolaitos*.
4. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 11 de abril de 2019, Caso *ZX contra Ryanair*.
5. Cour de cassation, criminelle, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, 10-82.938.
6. Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 865/2015, de 14 de enero, fundamento de derecho sexagésimo séptimo.
7. Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia núm. 668/2018, de 19 de diciembre
8. Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 1ª) Caso *Prestige*. Sentencia de 13 noviembre 2013. ARP 2013\1132