



Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea
FACULTAD DE DERECHO

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR VERTIDO DE
HIDROCARBUROS EN EL MAR A EFECTOS DEL
NUEVO TRATADO BBNJ**

Autor: Itoitz Salaberria Garcia

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

DONOSTIA / SAN SEBASTIAN 2022/2023

ABREVIATURAS

AESM: Agencia Europea de Seguridad Marítima.

BUNKERS 2001: 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: Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

CE: Constitución Española de 1978.

CETMAR: Centros de Estudios Tecnológicos del Mar.

CLC/69: Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.

CLC/92: Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969. Hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

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 Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971.

FUND/92: Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992.

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

ICS: Cámara Naviera Internacional.

ITLOS: Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

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

OMI: Organización Marítima Internacional.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

OPA: Oil Pollution Act of 1990 As Amended Through P.L. 106–580. 29 de diciembre del 2000.

P&I: Protección e indemnización.

Roma II: Reglamento 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.

TOPIA: Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque.

UE: Unión Europea.

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

ÍNDICE

I. Introducción.....	7
II. Aspectos generales sobre las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.....	10
1. Efectos de la Contaminación en el medio marino.....	10
2. Adopción del Acuerdo BBNJ.....	11
2.1. Contextualización y Partes.....	12
2.2. Áreas de aplicación.....	14
2.3. Objetivos principales.....	15
3. Contaminación del mar por hidrocarburos y responsabilidades.....	19
III. La responsabilidad civil derivada de la contaminación del mar por hidrocarburos.....	20
1. Aspectos generales sobre la responsabilidad civil extracontractual.....	21
2. Normativa convencional sobre la responsabilidad civil por contaminación del mar....	22
2.1. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1969 y Protocolo Modificativo de 1992.....	24
2.2.- Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971 y el Protocolo de 1992.....	27
2.3.- El Protocolo de 2003 relativo a la Constitución de un Fondo Complementario Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.....	29
2.4.- 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).....	31

3.- La normativa de la UE para hacer frente a la contaminación del mar por hidrocarburos	32
4.- La normativa de fuente interna en materia de responsabilidad civil por contaminación del mar por hidrocarburos.....	35
IV. El régimen de responsabilidades en el Tratado BBNJ.....	37
1.- La competencia judicial internacional y la ley aplicable.....	37
2.- La Oil Pollution Act como alternativa.....	41
3.- La indemnización de los daños ecológicos puros por la vía civil.....	43
4. El futuro del Tratado BBNJ.....	44
V. Conclusiones.....	48
Bibliografía.....	51
Legislación.....	52
Recursos web.....	54

I. Introducción

“*The ship has reached the shore*”, afirmaba la presidenta de la Conferencia Intergubernamental sobre biodiversidad marina de la ONU, Rena Lee. Fue el 3 de marzo cuando se llegó a un acuerdo-compromiso intergubernamental sobre el instrumento jurídicamente vinculante para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional; el cual se ha dado a conocer como el Tratado “BBNJ”¹.

Era la frase que todos los asistentes en dicha Conferencia esperaban ansiosamente; las reuniones, negociaciones y esfuerzos realizados para llegar al punto en el que nos encontramos se remontan a la Resolución 59/24 de 17 de noviembre de 2004 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. En el párrafo 73 se “*Decide establecer un Grupo de Trabajo especial oficioso de composición abierta encargado de estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional*”². Las verdaderas negociaciones en el seno de la ONU acerca de un texto vinculante comenzaron en abril de 2018 y se han necesitado seis rondas de negociaciones para llegar a este acuerdo, siendo esta última una prolongación de la quinta ronda³.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, también conocida como CNUDM, representa el marco jurídico para el desarrollo de las normas que regulan los mares y océanos del mundo. En su articulado se recogen disposiciones generales y sectoriales que han sido desarrolladas mediante tratados para dar aplicación a sus principios. La Parte XII de la Convención tiene por objeto la “Protección y preservación del medio marino”. Es precisamente en este apartado donde la norma trata de resolver la problemática de la contaminación del mar por hidrocarburos.

¹ United Nations Meetings Coverage and Press Releases. (3 de marzo de 2023). ‘*The Ship Has Reached the Shore*’, *President Announces, as Intergovernmental Conference Concludes Historic New Maritime Biodiversity Treaty*. Disponible en: <https://press.un.org/en/2023/sea2175.doc.htm>.

² Resolución A/RES/59/24 aprobada por la Asamblea General. (17 de noviembre de 2004). *Los océanos y el derecho del mar*. disponible en: undocs.org/A/RES/59/24.

³ Organización de las Naciones Unidas. *Intergovernmental Conference on an international legally binding instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction (General Assembly resolution 72/249)*. Disponible en: <https://www.un.org/bbnj/>.

Al igual que para el resto de sustancias que contaminan el medio ambiente, podemos destacar varias normas internacionales que han surgido para cumplir con los preceptos que el CNUDM establece respecto de la contaminación del mar por el vertido de estas sustancias: el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, y sus modificaciones protocolarias, el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de 1971 y el Protocolo de 1992, El Protocolo de 2003 relativo a la Constitución de un Fondo Complementario Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos y 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).

El Convenio celebrado en Montego Bay en 1982 no establece una regulación específica para la protección de la biodiversidad marina, sino que establece deberes medioambientales aplicables a todos los océanos y mares del mundo. Sin embargo, dadas las características de las zonas más allá de la jurisdicción nacional, en adelante “AFJN”, la aplicación de lo establecido por el Convenio ha sido muy insatisfactoria. Esta laguna fue reconocida por la comunidad internacional, que decidió poner en marcha el proceso para negociar un nuevo instrumento jurídicamente vinculante sobre este tema; el Tratado BBNJ, el cual pretende colmar dicha laguna y mejorar la aplicación del CNUDM en las zonas que son “*patrimonio común de la humanidad*”⁴.

El presente trabajo tiene como objeto exponer los puntos más relevantes de la propuesta de Tratado BBNJ acordado en el seno de la ONU, centrándonos en cómo puede afectar este nuevo instrumento internacional a la responsabilidad civil por contaminación del mar por hidrocarburos. En un primer momento, se contextualiza el acuerdo-compromiso realizado, para poder después analizar los retos que plantea respecto del CNUDM. Se estudiará también la necesaria conformidad de su articulado con el CNUDM, requisito establecido en el artículo 2 del nuevo borrador bajo la rúbrica de “Objetivo general”⁵.

⁴ Al respecto se pronuncia el preámbulo y el artículo 136 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

⁵ Draft agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction. Artículo 2. “...*through effective implementation of the relevant provisions of the Convention and further international cooperation and coordination*”.

En el segundo capítulo se analizará el régimen de responsabilidades hoy en día vigente, tanto a nivel de Convenciones Internacionales, como en la normativa de la UE y en consecuencia la de sus Estados miembros; todo esto en cumplimiento del CNUDM.

El siguiente capítulo tendrá como objeto la crítica del régimen actual analizado en el apartado anterior. Se analizará la aplicabilidad de las normas, teniendo en cuenta los problemas que hoy en día presentan: la competencia judicial, la delimitación del ámbito territorial y material, la responsabilidad por el daño ecológico puro, entre otros. Para qué esto sea posible, el análisis se hace desde el paraguas de las definiciones establecidas por el Borrador del Tratado BBNJ. Es evidente que en materia del medio ambiente la mejor medida es la que no se tiene que adoptar; supondría que se ha hecho una gran labor de prevención y que no habrá consecuencias para el medio ambiente. Sin embargo, también se tratará de proponer la mejor vía de actuación para la reparación del daño (si es que esto es posible).

Para completar el estudio, se tratarán de sintetizar las conclusiones alcanzadas, y por qué no, proponer cuál debería ser el camino a seguir por los Estados y organizaciones internacionales para que este instrumento internacional realmente vincule y despliegue los efectos deseados que tanto necesita la comunidad internacional. Este proyecto no pretende en ningún caso mostrar la panacea o solución a todos los problemas que puedan surgir en torno a esta cuestión, sino promover el más que necesario debate y sí cabe, reflejar la importancia de este acuerdo, también para el Derecho Internacional Privado. No es objeto de este trabajo determinar a ciencia cierta el mejor mecanismo para que los damnificados sean indemnizados, sino que pretende más bien explorar la prosperidad de los instrumentos del régimen de responsabilidad civil en el seno del futuro Tratado BBNJ.

Tanto el DIP como el DIPr son áreas del derecho muy importantes para el Derecho Marítimo y que inevitablemente confluyen entre sí. Por lo general, se suele relacionar al DIP con las medidas preventivas para la protección del medio ambiente, mientras que al DIPr con las medidas de reparación e indemnización una vez de que los daños han

ocurrido⁶. A pesar de que este estudio se centrará mayormente en las normas relativas a la compensación, inevitablemente, dada la naturaleza del Derecho Marítimo, se abordarán ciertos aspectos ligados al DIP.

Cabe destacar que el texto objeto de estudio en este trabajo es un borrador del acuerdo alcanzado acerca de la protección y uso sostenible de las AFJN por la Organización de las Naciones Unidas, a falta de publicación en los idiomas oficiales de esta organización internacional.

II. Aspectos generales sobre las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional

No es posible adoptar posición alguna en relación a la conservación y utilización de las AFJN sin antes entender en qué consisten las mismas y la importancia de su protección. Este apartado trata de situar el Acuerdo alcanzado en el seno de la ONU en el marco jurídico que le corresponde, para así poder dilucidar su trascendencia y los aspectos que a efectos de este trabajo tendrán más relevancia.

1. Efectos de la Contaminación en el medio marino

Los océanos y su biodiversidad son muy importantes para que exista vida en el planeta Tierra. Los alimentos y agua que son imprescindibles para mantenernos con vida, el oxígeno que respiramos y un sinnúmero de recursos naturales sin los que nuestra vida sería inviable o muy diferente a la que acostumbramos provienen de los océanos⁷. No es de extrañar que, dada su importancia, se haya tratado de conocer al máximo el elemento y sacar el mayor rendimiento a sus recursos. Sin embargo, en este intento, la actividad

⁶ 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.), *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed., pp. 137–162). Aranzadi S.A. pág. 139.

⁷ Organización de las Naciones Unidas, programa para el medio ambiente. *¿Por qué son importantes los océanos y los mares?*. Disponible en: <https://www.unep.org/es/explore-topics/oceans-seas/por-que-son-importantes-los-océanos-y-los-mares#:~:text=Los%20oc%C3%A9anos%20nos%20alimentan%2C%20regulan,y%20el%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20internacional>.

humana ha generado varios efectos adversos; de actividades como el turismo o el comercio internacional derivan las emisiones de CO₂, la quema de combustibles fósiles, la deforestación, el vertido de sólidos y líquidos... que tienen efectos muy negativos para el medio ambiente⁸.

Hay que ser conscientes de que no solo las actividades realizadas en los océanos son las que los perjudican, sino que también las decisiones que se toman en tierra firme. La contaminación por plásticos y la basura marina son un claro ejemplo de ello, ya que las principales fuentes de este tipo de contaminación son de origen terrestre. Estos materiales son muy resistentes, por lo que el daño que generan al mar puede persistir durante muchos años⁹.

En general, la protección del medio ambiente es una cuestión fundamental para el futuro de la vida en nuestro planeta y es por esto que el acuerdo sobre el Borrador del Tratado BBNJ es una muy buena noticia.

2. Adopción del Acuerdo BBNJ

El borrador del Acuerdo logrado sobre el instrumento internacionalmente vinculante para la protección y uso sostenible de las áreas fuera de la jurisdicción nacional fue publicado el 4 de marzo de 2023. De acuerdo con el artículo 61 del Acuerdo, la entrada en vigor del mismo será a los 120 días de que sesenta Estados lo ratifiquen. A pesar de ello, un Estado que lo ratifique podrá solicitar su aplicación provisionalmente hasta la entrada en vigor del Acuerdo para dicho Estado¹⁰.

No ha sido fácil llegar a un acuerdo de esta magnitud, ya que se trata de una área muy grande a proteger, teniendo en cuenta que los océanos ocupan la mayor parte de superficie (el 71%) de nuestro planeta. Además, mientras que algunos Estados han

⁸Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. *Basuras Marinas*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/basuras-marinas/default.aspx> .

⁹Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2021). *De la contaminación a la solución: Una evaluación global de la basura marina y la contaminación por plásticos. Síntesis*. Nairobi. pág. 5 Disponible en: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/36965/POLSOLSum_SP.pdf?sequence=28&isAllowed=y.

¹⁰Draft agreement under the United Nations Convention on the Law... op. cit. Artículo 61.

defendido en las Conferencias celebradas el reparto justo y equitativo de los beneficios por las actividades realizadas, no han faltado los que defienden la libertad en alta mar y los intereses privados. Se podría decir que en el Acuerdo se ha reflejado la posición de estos primeros, ya que entre sus principios generales se encuentran el principio de patrimonio común de la humanidad y el reparto justo y equitativo de la actividad realizada en áreas fuera de la jurisdicción nacional¹¹.

2.1. Contextualización y Partes

La ONU es consciente de la necesidad de proteger la biodiversidad y tras la entrada en vigor del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Diversidad Biológica (CDB) en diciembre de 1993, se ha tratado de hacer frente a los elementos que amenazan la biodiversidad mediante evaluaciones científicas, transferencia de tecnologías y herramientas, buenas prácticas y el reparto equitativo de los beneficios. Se trata del referente para que los Estados desarrollen su normativa con el objeto de lograr los objetivos establecidos en el Convenio¹².

Periódicamente, los 196 Estados Partes en el Convenio se reúnen en la Conferencia de las Partes, también conocida como “COP”. En estas Conferencias se establecen metas y se abordan cuestiones relacionadas con la implementación del CDB. En la decimoquinta

¹¹El Borrador del Tratado BBNJ del 4 de marzo de 2023 enumera en el artículo 5 del texto varios principios que definen la naturaleza del mismo. *“In order to achieve the objectives of this Agreement, Parties shall be guided by the following principles and approaches: (a) The polluter-pays principle; (b) the principle of the common heritage of humankind which is set out in the Convention; (b) bis. the freedom of marine scientific research, together with other freedoms of the high seas; (c) The principle of equity, and the fair and equitable sharing of benefits; (d) Precautionary principle or precautionary approach, as appropriate; (e) An ecosystem approach; (f) An integrated approach to ocean management; (g) An approach that builds ecosystems resilience, including to adverse effects of climate change and ocean acidification, and also maintains and restores ecosystem integrity, including the carbon cycling services that underpin the ocean’s role in climate; (h) The use of the best available science and scientific information; (i) The use of relevant traditional knowledge of Indigenous Peoples and local communities, where available; (j) The respect, promotion and consideration of their respective obligations, as applicable, relating to the rights of Indigenous Peoples or of, as appropriate, local communities when taking action to address the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction; (k) The non-transfer, directly or indirectly, of damage or hazards from one area to another and the non-transformation of one type of pollution into another, in taking measures to prevent reduce, and control pollution of the marine environment; (l) Full recognition of the special circumstances of small island developing States and of least developed countries; (m) Acknowledgement of the special interests and needs of landlocked developing countries.”*

¹²Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. *Convenio sobre la Biodiversidad Biológica*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/conservacion-de-la-biodiversidad/conservacion-de-la-biodiversidad-en-el-mundo/cb_mundo_convenio_diversidad_biologica.aspx .

Conferencia de las Partes (COP-15), celebrada en Montreal del 5 al 17 de diciembre en 2022, se adoptaron 34 decisiones; la Decisión 15/4 estableció el Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal. Mediante esta Decisión la Conferencia de las Partes estableció 21 metas que se quieren alcanzar antes de 2030 y recuerda el propósito de que bajo el CDB se quiere lograr vivir en armonía con la naturaleza para 2050¹³.

En lo que concierne a nuestro estudio, debemos atender a la Meta 3 del Marco establecido por la Decisión 15/4. El objetivo es que para 2030 al menos un 30% de aquellas zonas del mar de particular importancia para la biodiversidad sean gestionadas mediante sistemas de áreas protegidas para su conservación¹⁴. El Acuerdo en relación al Tratado BBNJ no podría llegar en mejor momento para cumplir con los objetivos establecidos en esta 15ª reunión de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Diversidad Biológica. Sin embargo, esto no quiere decir que las negociaciones para adoptar el Acuerdo empezaron entonces, sino que fue una razón de peso para impulsar la adopción del mismo.

Mediante la Resolución 59/24 de 17 de noviembre de 2004 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se creó un Grupo de Trabajo Especial Oficioso de Composición Abierta para estudiar las cuestiones relativas a la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica en zonas más allá de la jurisdicción nacional. Las Resoluciones A/RES/66/231 y A/RES/67/7 establecieron los asuntos que debían ser estudiados y que hoy en día forman parte del Acuerdo/Borrador BBNJ: los recursos genéticos marinos, incluida la participación en los beneficios; los mecanismos de ordenación basados en zonas geográficas, incluidas las áreas marinas protegidas; las evaluaciones de impacto ambiental; y la creación de capacidad y transferencia de tecnología.

La Resolución A/69/292 de 2015, la Asamblea General acoge las recomendaciones emitidas por el grupo de trabajo y decide el desarrollo de un instrumento internacional jurídicamente vinculante, para lo cual convoca a un Comité Preparatorio (PrepCom). Finalmente, mediante la Resolución A/ RES/72/249 de diciembre de 2017, se convocó a

¹³ En este sentido se pronuncia el Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal. Sección F. Visión para 2050 y Misión para 2030. Disponible en: <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-15/cop-15-dec-04-es.pdf>.

¹⁴ META 3 del Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal: “Garantizar y hacer posible que, para 2030, al menos un 30 % de las zonas terrestres y de aguas continentales y de las zonas marinas y costeras, especialmente las zonas de particular importancia para la biodiversidad y las funciones y los servicios de los ecosistemas, se conserven y gestionen eficazmente mediante sistemas de áreas protegidas ecológicamente...”.

una conferencia intergubernamental, bajo los auspicios de la ONU, para que examinara las recomendaciones del PrepCom y redactara el texto del nuevo instrumento jurídicamente vinculante lo antes posible¹⁵. Desde entonces se han celebrado cinco sesiones, siendo la continuación de la quinta sesión, celebrada del 20 de febrero al 3 de marzo, donde se llegó al acuerdo que hoy por hoy tenemos en nuestras manos.

2.2. Áreas de aplicación

Las siglas del Acuerdo en inglés son “Biodiversity Beyond National Jurisdiction”, es decir, la biodiversidad más allá de la jurisdicción nacional. Precisamente, si nos dirigimos al artículo 1 del Borrador del Acuerdo, se concreta que las zonas fuera de la jurisdicción nacional son el alta mar y la denominada como “la Zona”¹⁶. Por lo tanto, estas dos áreas conformarán el ámbito de aplicación del Acuerdo.

En cuanto a “la Zona”, la CNUDM en el apartado 1 del artículo 1 la define como *“los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional”*, por lo que todo lo que se encuentre bajo la jurisdicción nacional de algún Estado no podrá ser denominado como “la Zona”, sino que será la plataforma continental. El artículo 76.1 CNUDM delimita la extensión de la plataforma continental y establece que *“La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia”*. A efectos prácticos esto supone que en algunos casos el límite de la plataforma continental coincidirá con el de la ZEE, mientras que en otras se podrá extender más allá de ese límite, siempre que no exceda de 350 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

¹⁵ Organización de las Naciones Unidas. *Intergovernmental Conference on...* op. cit. Disponible en: <https://www.un.org/bbnj/>.

¹⁶ Draft agreement under the United Nations... op. cit. Artículo 1.4: *“Areas beyond national jurisdiction means the high seas and the Area”*.

En conformidad con el artículo 77 CNUDM el estado ribereño tiene derechos sobre la plataforma continental, entre ellos el de la exploración y explotación de sus recursos naturales. Esto no ocurre en “la Zona”, ya que desde la Resolución 2749 (XXV) es considerada como patrimonio común de la humanidad¹⁷. Es por esto mismo que el artículo 137.1 CNUDM establece que *“Ningún Estado podrá reivindicar o ejercer soberanía o derechos soberanos sobre parte alguna de la Zona o sus recursos, y ningún Estado o persona natural o jurídica podrá apropiarse de parte alguna de la Zona o sus recursos. No se reconocerá tal reivindicación o ejercicio de soberanía o de derechos soberanos ni tal apropiación”*.

La otra área a la que este Acuerdo aplica sus disposiciones es el alta mar. El artículo 86 CNUDM establece que *“Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico”*. Por ende, la única extensión que queda fuera de esa categorización es la zona más allá de las 200 millas que delimita la ZEE.

El artículo 87 CNUDM fija la libertad de acceder a la alta mar a todos los Estados en las condiciones definidas por la propia Convención, siempre respetando los derechos del resto de Estados, tanto en “la Zona”, como en el ejercicio de sus libertades en alta mar¹⁸. El Art.89 CNUDM establece que *“ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía”*, por lo que definitivamente también será parte de las AFJN.

2.3. Objetivos principales

El borrador del Tratado BBNJ establece en su artículo 2 que el objetivo es la conservación y utilización sostenible de las áreas del mar fuera de la jurisdicción nacional mediante la aplicación efectiva del CNUDM y mayor cooperación

¹⁷ Resolución 2749 (XXV). (17 de diciembre de 1970). *Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional*. Disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/354/10/PDF/NR035410.pdf?OpenElement>.

¹⁸ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. 10 de diciembre de 1982. Artículo 87.1. *“La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional”*.

internacional¹⁹. Para lograr este objetivo, el Acuerdo sigue los pilares establecidos en la Resolución A/RES/67/7; el reparto justo y equitativo de los recursos genéticos marinos corresponde a la Parte II del Acuerdo, los mecanismos de gestión por áreas marinas protegidas a la Parte III, las evaluaciones del impacto medioambiental a la Parte IV y la creación de capacidad y la transferencia de tecnología marina en la Parte V.

Además de esto, el Acuerdo establece las bases para los mecanismos institucionales que trabajarán en la aplicación de los preceptos acordados: la Conferencia de las Partes, la Secretaría, el Órgano Científico y Técnico, el Mecanismo de intercambio de información y mecanismos para la provisión de la financiación necesaria. A pesar de que el texto nos adelanta ciertas cuestiones del funcionamiento y objetivos de estos instrumentos e instituciones que se originarán en aplicación al Tratado, le asigna esta tarea a la primera reunión de la Conferencia de las Partes²⁰.

En relación con los recursos genéticos marinos, el artículo 7 establece los objetivos de esta parte: el reparto justo y equitativo de los beneficios derivados de las actividades relacionadas con los recursos genéticos, promover la creación de capacidad, desarrollo y transferencia de tecnología marina a las Partes más desfavorecidas. A efectos del Acuerdo, las Partes más desfavorecidas son los países en vías de desarrollo, países en vías de desarrollo sin litoral, los Estados geográficamente desfavorecidos, los pequeños Estados africanos costeros, Estados archipelágicos y países en vías de desarrollo de renta media²¹.

Los beneficios derivados de la actividad se distribuirán de manera justa y equitativa, contribuyendo a la conservación de la biodiversidad en las AFJN. Esto se hará mediante uno de los mecanismos financieros establecidos por el Acuerdo. El Comité de acceso y

¹⁹ Draft agreement under the United Nations... op. cit. Artículo 2. “*The objective of this Agreement is to ensure the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, for the present and in the long term, through effective implementation of the relevant provisions of the Convention and further international cooperation and coordination*”.

²⁰ Draft agreement under the United Nations... op. cit. Artículo 48.3. “*The Conference of the Parties shall by consensus adopt at its first meeting rules of procedure for itself and its subsidiary bodies, financial rules governing its funding and the funding of the secretariat and any subsidiary bodies, and thereafter rules of procedure and financial rules for any further subsidiary body that it may establish*”.

²¹ Draft agreement under the United Nations... op. cit. Artículo 7. “*The building and development of the capacity of Parties, particularly developing States Parties, in particular the least developed countries, landlocked developing countries, geographically disadvantaged States, small island developing States, coastal African States, archipelagic States and developing middle-income countries*”.

participación en los beneficios servirá como medio para establecer directrices para la distribución de los beneficios y proporcionar transparencia²².

Los mecanismos de gestión por áreas, incluidas las áreas marinas protegidas, tienen como objeto conservar y utilizar de forma sostenible aquellas zonas que requieren especial protección, además de promover la cooperación y la coordinación entre los Estados y las organizaciones regionales e internacionales competentes, tal y como se puede interpretar del tenor del artículo 14 del Acuerdo.

Se erige un proceso para la presentación de propuestas para el establecimiento de áreas marinas protegidas. La propuesta será presentada a la Secretaría por las Partes en el Acuerdo, ya sea individual o colectivamente. Para el planteamiento de una propuesta se requerirá la colaboración de otros Estados y organismos mundiales, además de basarse en información científica correcta y respetar el ecosistema. La propuesta será analizada por el Órgano Científico y Técnico, y tras su examen la Secretaría remitirá de vuelta la propuesta al proponente.

Se realizará una nueva propuesta y la Secretaría la notificará al resto de las partes, para que las mismas hagan consultas y la evalúen. En caso de que la medida propuesta afecte a la ZEE de un Estado ribereño, se le deberá notificar y consultar para tener en cuenta su opinión. Los Estados remitirán sus opiniones sobre esta propuesta, y en caso de ser necesario se revisará. Será después de esto cuando la propuesta para establecer la zona marina protegida se presentará al Órgano Científico y Técnico, el cual la evaluará y formulará recomendaciones a la Conferencia de las Partes. La Conferencia, sobre la base de la propuesta final y teniendo en cuenta todas las aportaciones recibidas durante el proceso de consulta adoptará una decisión²³.

En relación con las evaluaciones del impacto ambiental, son procesos para identificar, predecir y evaluar los posibles efectos ambientales de las actividades propuestas o autorizadas en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, así como para adoptar medidas para evitar, reducir o mitigar esos efectos. Las Partes en el Acuerdo velarán por

²² Todo esto de acuerdo con lo recogido en el artículo 11.bis del Borrador del Tratado BBNJ del 4 de marzo de 2023.

²³ Para más detalle al respecto consultar artículos 17 y 17.bis, 18 y 19 del Borrador del Tratado BBNJ del 4 de marzo de 2023.

los posibles impactos de su actividad bajo su jurisdicción o control, tanto en AFJN como dentro de su jurisdicción nacional, pero que afecte a dichas zonas, quedando obligadas a evaluar el impacto²⁴.

Se realizará una criba para determinar si es necesaria la evaluación del impacto en el medio ambiente de una actividad bajo su jurisdicción. Las Partes deben asegurar que los principales impactos asociados, como los impactos económicos, sociales, culturales y sobre la salud humana, incluidos los posibles impactos acumulativos, los impactos en zonas de jurisdicción nacional, así como las alternativas, si las hubiere, que deban incluirse en las evaluaciones de impacto ambiental que deberán que deberán realizarse en virtud de esta Parte. Claro está que estos aspectos se deberán definir y concretar por las Partes, para poder así concretar su contenido y extensión final.

La evaluación se deberá hacer usando la mejor ciencia e información científica disponible. Por último, en caso de ser necesario se tomarán medidas, tratarán de mitigar y controlar aquellos posibles efectos negativos de la actividad bajo su jurisdicción. También es posible que se planteen alternativas a la actividad planeada que hasta ahora se está llevando bajo su jurisdicción.

En cuanto a la creación de capacidad y la transferencia de tecnología marina, se quiere garantizar que las actividades que se realicen bajo el mandato del Tratado BBNJ sean efectivas e inclusivas, apoyando a los Estados que más lo necesitan y compartiendo el conocimiento en beneficio de toda la comunidad. Las Partes colaborarán entre ellas o a través de organismos mundiales para ayudarse mutuamente en esta labor.

En definitiva, el consenso internacional en relación a varios aspectos para la protección de la biodiversidad en AFJN, a falta de la publicación en los seis idiomas oficiales de la ONU, nos da motivos para empezar a plantearnos cuestiones sobre su verdadera efectividad y prosperidad. La contaminación del mar por hidrocarburos es una de las realidades que más perjudica a la biodiversidad marina, por lo que se

²⁴ Draft agreement under the United Nations... op. cit. Artículo 22. *“Parties shall ensure that the potential impacts on the marine environment of planned activities under their jurisdiction or control, which take place in areas beyond national jurisdiction, are assessed as set out in this Part before they are authorized”*.

requieren normas que estén a la altura de las expectativas del presente Acuerdo. ¿Podría esto suponer una traba en la futura eficacia del Tratado BBNJ?

3. Contaminación del mar por hidrocarburos y responsabilidades

Tal y como se ha adelantado, la aplicación del Tratado BBNJ se realizará siempre en el marco del CNUDM. A pesar de que el objetivo es la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina en estas zonas, esto no implica que no existan riesgos. Precisamente, esta es una de las razones por las que se incluye la revisión del impacto ambiental de las actividades en el borrador del Tratado.

Uno de los mayores riesgos es la contaminación del alta mar y “la Zona” por hidrocarburos, ya que mientras se realizan las diferentes actividades descritas en las AFJN, pueden ocurrir accidentes y errores con graves perjuicios para el medio ambiente. Atlantic Empress, Torrey Canyon, Exxon Valdez, Amoco Cadiz, Erika, Sanchi, y como no, el Prestige²⁵. Todos ellos son algunos de los buques accidentados cuyo vertido de hidrocarburos ha causado los mayores desastres naturales registrados en la historia. Esta gran notoriedad se debe principalmente a los efectos directos que estos infortunios producen, no solo en el medio marino, sino también por los grandes costes de la limpieza y regeneración de las zonas afectadas.

A pesar de que el CNUDM ya establece criterios para dilucidar la posible responsabilidad civil por la contaminación por hidrocarburos en el mar, hay que tener en cuenta que el Tratado BBNJ plantea una nueva realidad, por lo que hay que analizar si los mecanismos hasta ahora aplicados serán efectivos en el marco de este nuevo Acuerdo. Es decir, sobre la base del CNUDM se ha creado una estructura de normas internacionales que no tiene por qué ser compatible con los instrumentos que establece este Tratado. Así pues, es importante tener en cuenta los regímenes que hasta ahora se han ido aplicando para determinar cuál es el enfoque que conviene para que el Tratado BBNJ sea efectivamente aplicado, preservando la coherencia con el CNUDM.

²⁵ Para más información sobre los pormenores de estas catástrofes que han generado grandes vertidos de hidrocarburos en el mar, consultar https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

Se analizarán los distintos convenios sobre responsabilidad civil y fondos que abordan daños por contaminación causados por vertidos de hidrocarburos. Estos instrumentos internacionales contienen normas acerca de los sujetos responsables, supuestos y límites de la responsabilidad, mecanismos y procedimientos de reclamación, la constitución de fondos... es así como se podrá obtener una idea más clara de lo que el régimen de responsabilidades del Tratado BBNJ por contaminación de hidrocarburos necesita para que sus objetivos se cumplan y no se estanquen por la falta del cumplimiento de los Estados de sus obligaciones.

III. La responsabilidad civil derivada de la contaminación del mar por hidrocarburos

La Organización de las Naciones Unidas define la contaminación marina como “*la inmisión en el mar, directa o indirectamente, de sustancias y/o energía que produce efectos negativos sobre la calidad de las aguas, sobre la salud humana, y sobre los recursos biológicos*”²⁶. Entre estas sustancias o energías se encuentran los hidrocarburos, los cuales tienen efectos negativos ya reseñados tanto directos como indirectos sobre el medio ambiente.

Desde que el 18 de marzo de 1967 el superpetrolero *Torrey Canyon*²⁷ impactase contra la costa del Suroeste de Cornwall, en Inglaterra, la comunidad internacional ha tratado de construir un marco legislativo sólido para lograr un acuerdo internacional sobre la responsabilidad por contaminación del mar por hidrocarburos. Las “mareas negras” ocasionadas por el vertido de hidrocarburos en el mar han causado desde entonces un gran revuelo social y la opinión pública ha sido muy crítica al respecto. A raíz de esto se ha ido elaborando normativa internacional convencional que ha constituido un importante marco sobre la materia, a la vez que normas en el seno de la Unión Europea e inevitablemente, también en las legislaciones nacionales.

²⁶ Ministerio de agricultura y pesca. *Alimentación y medio ambiente*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/impacto_ambiental.aspx.

²⁷ “Las 120.000 toneladas de crudo fueron rápidamente derramadas de sus tanques (unos 860.000 barriles) ayudadas por los golpes de mar, generaron en unos pocos días una inmensa marea negra, que alcanzó las costas y playas de Cornwall, isla de Guernsey y litoral francés de la Bretaña, principalmente en la comarca de Treguier”. Disponible en: https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

A pesar de que a estos efectos nos interesan los instrumentos legales de la esfera jurídico-privada, la mayoría de las normas relevantes son de carácter mixto²⁸. Tal es el carácter de internacionalidad inherente al Derecho Marítimo que no podría concebirse de otra manera. Las iniciativas legislativas han tenido una tendencia a la uniformidad, como siempre trata de lograr el Derecho Internacional²⁹, pero también tiene muchas lagunas y errores existentes en su normativa. Por desgracia, estos errores se han ido subsanando poco a poco tras las experiencias trágicas de accidentes que han puesto en evidencia dicho régimen normativo.

Este apartado trata de analizar de una manera sintética el régimen legal aplicable a la responsabilidad civil por los daños ocasionados debidos a este tipo de contaminación, para poder así criticar sus insuficiencias, aprender de ellas y analizar su aplicabilidad al régimen que establecerá el Tratado BBNJ. El objetivo último es que la iniciativa legislativa no siga la misma tendencia, es decir, causada por grandes catástrofes que han tintado el gran azul de negro.

1. Aspectos generales sobre la responsabilidad civil extracontractual

El artículo 1089 del Código Civil establece de las obligaciones que *“nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”*. El incumplimiento de las obligaciones va a generar responsabilidades para intentar reparar la situación creada; bien por el incumplimiento del contrato previamente acordado, lo que se conoce como responsabilidad civil contractual o sin previa relación jurídica entre el causante y el damnificado, porque se han producido daños personales o patrimoniales omitiendo un deber de diligencia³⁰.

²⁸ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). op. cit. pág. 141.

²⁹ ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (2011). “Hacia un nuevo Derecho de daños marítimo: tendencias actuales”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.), *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. pág. 15.

³⁰ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. Artículo 1093. *“Las que se deriven de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley, quedarán sometidas a las disposiciones del capítulo II del título XVI de este libro”*.

Ambas responsabilidades civiles pueden derivar del ilícito penal, es decir, también se tratarán de resarcir los daños personales o patrimoniales derivados de la comisión de un delito³¹. A estos efectos el artículo 109.1 del Código Penal “*La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados*” y el apartado 2 del mismo artículo “*El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil*”.

En cuanto a la responsabilidad civil que pueda generar el hecho de dañar el medio ambiente, parece claro que se trata de una responsabilidad extracontractual, ya que no existe un contrato o una cláusula que se acuerde sobre esto, sino que se incumple un deber de diligencia que incumbe a toda persona.

En relación a los sujetos que pueden ser damnificados, también hay que tener en cuenta que no todos los daños son del mismo tipo. Se contraponen el daño medioambiental o el ecológico puro que afecta a todas las personas en general, es decir, a un bien colectivo, mientras que existen los daños a un bien individual, interés personal y particular o daños personales³². Por ejemplo, tal y como ya se ha revelado con anterioridad, el alta mar es un bien colectivo; la víctima no es individual, sino una colectividad, una *res publica*.

Estos aspectos son importantes, ya que tradicionalmente el derecho de la responsabilidad civil no les ha dado el mismo lugar a ambos tipos de daños, logrando los daños personales y patrimoniales un mayor reconocimiento. Parece evidente que lo que el Tratado BBNJ pretende proteger son los daños medioambientales puros, por lo que se debe valorar cuál será la posición de la responsabilidad civil extracontractual por la contaminación del mar por hidrocarburos en este contexto.

³¹ Real Decreto de 24 de julio... op. cit. Artículo 1092. “*Las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas se regirán por las disposiciones del Código Penal.*”

³² RUDA GONZÁLEZ, A. (2008). *El daño ecológico puro. La responsabilidad civil por el deterioro del medio ambiente, con especial atención a la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental, (prólogo de Miquel Martín Casals)*. ed. Thomson-Aranzadi. Navarra. pág. 7.

2. Normativa convencional sobre la responsabilidad civil por contaminación del mar

El CNUDM obliga a los Estados a que sus sistemas jurídicos “*ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción*”, tal y como se recoge en el segundo apartado del artículo 235 del Convenio. Es decir, la norma más importante en relación a los océanos y vinculante para 168 países firmantes³³ proclama que los mismos deben buscar los medios necesarios para que se reparen los daños.

Más allá, de acuerdo con el siguiente apartado del mismo artículo, “*cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización*”.

El principal actor internacional en relación a la seguridad y la protección de la navegación es la Organización Marítima Internacional, OMI en adelante. Se trata de un organismo especializado de la ONU que tiene como objetivo principal la preparación de Acuerdos Internacionales y Convenios para que los Gobiernos y Organizaciones Intergubernamentales los ratifiquen³⁴. La OMI fue fundada el 17 de marzo de 1958, pero no es hasta la insatisfactoria resolución del desastre del Torrey Canyon³⁵ cuando se impulsa una gran iniciativa legislativa ante el revuelo que causó dicho accidente.

Era evidente que se necesitaba una regulación internacional uniforme para determinar las cuestiones de responsabilidad y proporcionar una indemnización adecuada para

³³ Organización de las Naciones Unidas para los Océanos y el Derecho del Mar. *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

³⁴ Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. Ginebra. 6 de marzo de 1948. Artículo 2.b). “*Propiciara la preparación de proyectos de convenios, acuerdos u otros instrumentos apropiados y los recomendará a los gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales, y convocará las conferencias que sean necesarias*”.

³⁵ “Más de 10.000 toneladas de sustancias químicas fueron utilizadas sobre el petróleo”

casos de la magnitud del Torrey Canyon. A raíz de este suceso se impulsa en el seno de la OMI el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969, adoptado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y el cual entra en vigor para España en 1976³⁶. Este Convenio se caracteriza por tres notas que la doctrina ha reiterado: la responsabilidad estricta, objetiva y limitada³⁷.

2.1. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1969 y Protocolo Modificativo de 1992

Primero de todo, hay que destacar que este Convenio está dirigido al transporte en barco, es decir, *“toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar que esté transportando hidrocarburos a granel”*, tal y como queda recogido en el apartado primero del artículo 1 del CLC/69. Por consiguiente, la normativa se aplicará a los barcos que transporten dicho material, y a nada más. El Convenio limita el ámbito espacial de su aplicación al territorio del Estado contratante. En un principio solo se aplicará al mar territorial, pero tras el Protocolo Modificativo realizado en 1992, completando el CLC/92, se amplía el ámbito a los daños producidos en la ZEE³⁸. Los daños a indemnizar serán los daños causados fuera del buque, por las descargas causadas por los mismos.

Ahora, en cuanto a la primera nota característica del Convenio, debemos hablar de la responsabilidad estricta que genera al causante del vertido de hidrocarburos. Tal y como ya se ha mencionado, se diferencian distintos tipos de daños. En relación a los “daños tradicionales”, esto es, los que afectan a las personas o a las cosas objeto de propiedad,

³⁶ BOE de 26 de febrero de 1976.

³⁷ 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. pág. 210.

³⁸ Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Londres. 27 de noviembre de 1992. Artículo 3.a.ii). *“En la zona económica exclusiva de un Estado Contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.”*

son daños a los bienes o intereses individuales de las personas, no estrictamente al medio ambiente. Sin embargo, existen otro tipo de daños que son los que no afectan a estos intereses o bienes individuales, sino que son los daños que realmente se general al medio ambiente, también conocidos como los daños ecológicos puros³⁹.

En el CLC/69 sólo se indemnizan los daños tradicionales, es decir, los daños patrimoniales, el daño emergente y el lucro cesante⁴⁰. El daño ecológico puro, en consecuencia, no es indemnizado por el CLC/69, en gran medida por la dificultad que conlleva su cuantificación. El Protocolo que configura el CLC de 1992 añade que también habrá que indemnizar el costo de las medidas razonables de restauración del medio ambiente. Es decir, se siguen sin cuantificar los daños ecológicos puros indemnizables, pero sí que se pide resarcir el coste de las medidas adoptadas para tratar de devolver el medio ambiente a su estado anterior⁴¹.

La responsabilidad de indemnizar a las víctimas por los daños ocasionados recae sobre el propietario del buque⁴²; es este el aspecto objetivo de la responsabilidad establecido por el CLC. A pesar de esto, a tenor del artículo 3.2 del CLC/69, no se podrá exigir responsabilidad al propietario del buque en ciertos supuestos tasados por la norma⁴³ y tampoco cuando el propietario *“prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona”* en consonancia con el artículo 3.3 CLC/69.

³⁹ RUDA GONZÁLEZ, Albert: El daño ecológico puro. *op.cit.* pág. 5.

⁴⁰ Ambos vienen definidos en el artículo 1.106 del Código Civil: *“la indemnización de daños y perjuicios comprende, no solo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor”*. Es decir, el daño emergente será la pérdida real que se conoce y el lucro cesante las ganancias que no se han podido obtener a causa del daño.

⁴¹ BELINTXON MARTÍN, U. (2011). *op. cit.* pág. 208.

⁴² Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad... *op.cit.* Artículo 3.1. *“Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.”*

⁴³ Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad... *op.cit.* Artículo 3.2. *“No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:*

a) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible, o
b) Fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
c) Fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.”

Otro aspecto importante es la limitación de la responsabilidad del propietario del buque⁴⁴. Ahora bien, para la limitación de la responsabilidad se deben cumplir ciertos requisitos. Para beneficiarse de la limitación de la responsabilidad, el CLC/69 exigía que el siniestro no fuera causado por una falta concreta o culpa del propietario, pero el CLC/92 que *“el propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaron tales daños”*. Es decir, mientras anteriormente era suficiente que el propietario hubiese actuado de forma culposa o negligente, ahora la limitación sepa posible únicamente cuando se demuestre que se ha actuado con cierto dolo⁴⁵.

Además de esto, para que la limitación de la responsabilidad sea posible, es obligatoria la constitución de un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente de los Estados contratantes ante el que se interpuso una acción para el resarcimiento de los daños, cuya suma total debe ser equivalente al límite de la responsabilidad. Tal obligación puede cumplirse depositando la suma total, o bien mediante una garantía bancaria o de otra clase⁴⁶.

Tal y como establece ARROYO I., se trata de un sistema insuficiente en tanto en cuanto no se encarga de indemnizar el daño efectivamente sufrido, sino que solo se va a resarcir hasta el límite establecido por el Convenio⁴⁷. Esta es una de las razones por las que surge el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, en 1971, FUND/71 en adelante.

⁴⁴ La cuantía de la indemnización es significativamente mayor tras la aprobación del CLC/92; el propietario del buque podrá limitar su responsabilidad a una cuantía máxima de; tres millones de unidades de cuenta para buques con arqueo inferior a 5.000 unidades de arqueo. En cuanto a los buques cuyo arqueo exceda de esos 5.000, se sumarán 420 unidades de cuenta por cada unidad de arqueo adicional con un máximo de 59.700.000 unidades de cuenta.

⁴⁵ BELINTXON MARTÍN, U. (2011). op. cit. pág. 211.

⁴⁶ Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad... op.cit. Artículo 5.3.

⁴⁷ ARROYO MARTÍNEZ, I. (2006). “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige)”. En AA.VV., (Dir. MEILÁN GIL, J. L.). *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*. Edit. Aranzadi SA. Navarra. pág 35.

2.2.- Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971 y el Protocolo de 1992

Ya en 1971, el Presidente de la Cámara Internacional de Navieros (ICS)⁴⁸ puso sobre la mesa que era injusto que la industria naviera fuera la única responsable de indemnizar por los daños causados por el vertido de hidrocarburos al mar, por el simple hecho de ser quien transporta la carga. Según el ICS había que repartir la responsabilidad y debería recaer también sobre los dueños de la carga, es decir, la industria petrolera⁴⁹. El FUND/71 surge en este contexto, creando el Fondo Internacional de Indemnización, FIDAC en adelante.

Los FIDAC se financian con las contribuciones pagadas por las entidades que reciben ciertos tipos de hidrocarburos por vía marítima, habiendo recibido más de 150.000 toneladas en un Estado parte del FUND/92. Dichas contribuciones se determinan en función de la cantidad de hidrocarburos recibidos durante el año civil pertinente, y cubren las reclamaciones previstas, además de los costes administrativos de los Fondos⁵⁰. Se trata de un Fondo con personalidad jurídica propia, de modo que no se encuentra integrado en la ONU⁵¹. Al igual que el CLC/69, el FUND/71 devino insuficiente en cuanto a la cantidad en la que se limitaba la responsabilidad, por lo que se enmienda mediante el FUND/92.

Tanto el FUND/71 como el FUND/92 se constituyen para *“indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio de Responsabilidad Civil 1992 resulte insuficiente”*, tal y

⁴⁸ La Cámara Naviera Internacional (ICS) es la principal asociación comercial internacional de armadores y operadores, que representa a todos los sectores y oficios (incluidos, entre otros, los petroleros, graneleros, portacontenedores, buques de carga general y buques especializados, así como buques de pasaje) ante diversos organismos intergubernamentales que afectan al transporte marítimo. Disponible en: <https://www.ics-shipping.org/about-ics/>

⁴⁹ ABAD CAMACHO, P. (2003). A propósito del 'Prestige'. Responsabilidad civil e indemnización derivada de la contaminación por hidrocarburos. *Revista de Derecho Vlex*. Nº 2.

⁵⁰FIDAC. *Visión Global de los Fondos*. Disponible en: <https://www.iopefunds.org/es/acerca-de-los-fidac/>.

⁵¹ Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos. Bruselas. 18 de diciembre de 1971. Artículo 2.2. *“Cada Estado Contratante reconocerá al Fondo personalidad jurídica capaz de asumir en virtud de su legislación respectiva 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 (en adelante denominado Director del Fondo) como representante legal de éste”*.

como queda recogido en el apartado a) del artículo 2.1 de la Convención Internacional. Es en base a esto que se puede dilucidar que cubrirá únicamente los supuestos que se comprenden dentro del CLC/92⁵². Otra nota que denota la complementariedad es el hecho de que los Protocolos que enmendaron tanto el CLC/69 como el FUND/71 fueron ambos adoptados en una misma Conferencia Internacional, abriéndose a la firma de todos los Estados en Londres desde el 15 de enero de 1993⁵³.

Se recurre al fondo cuando la indemnización fijada rebase el límite de responsabilidad del propietario derivada de la aplicación del CLC, cuando esté exonerado de responsabilidad o cuando el propietario resulte financieramente insolvente para cumplir con las obligaciones impuestas por el CLC, y su seguro es igualmente insuficiente⁵⁴. Por lo demás, su ámbito de aplicación material y geográfico se remite a las disposiciones del CLC/92 y también se limitará la cantidad indemnizable por el FIDAC; es de 203 millones de DEG para siniestros ocurridos el 1 de noviembre de 2003 o posteriormente, independientemente del tamaño del buque. Para siniestros ocurridos antes de esa fecha, la cuantía máxima pagadera es de 135 millones de DEG. Estas cuantías máximas incluyen las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque en virtud del CLC/92⁵⁵.

⁵² MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). op. cit. pág. 148.

⁵³ Artículo 12.1 del CLC/92 y el artículo 28.1 del FUND/92 se expresan en el mismo sentido.

⁵⁴ Convenio Internacional de Constitución de un Fondo. *op.cit.* Artículo 4.1. “*Para el cumplimiento de los fines establecidos en el artículo 2, párrafo 1, a), el Fondo indemnizará toda víctima de un daño por contaminación en la medida que ésta no haya obtenido una compensación plena y adecuada bajo los supuestos contemplados en el Convenio de Responsabilidad.*”

a) Por no prever el Convenio de Responsabilidad alguna por el daño en cuestión.

b) Porque el propietario responsable del daño según el Convenio de Responsabilidad sea incapaz por razones financieras de dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera prevista en el artículo VII de dicho Convenio no contempla o no satisface plenamente las demandas de indemnización suscitadas; un propietario es considerado incapaz por razones financieras de dar cumplimiento a sus obligaciones, y la garantía financiera se considera insuficiente, cuando la víctima, tras haber adoptado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que dispone no haya podido obtener íntegramente el importe de la indemnización que se le debe en virtud del Convenio de Responsabilidad.

c) Porque el daño exceda los límites de responsabilidad del propietario establecidos en el artículo V, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad, o en los términos de cualquier otro Convenio internacional en vigor o abierto para la firma, ratificación o adhesión en la fecha del presente Convenio.”

⁵⁵FIDAC. *Convenio del Fondo de 1992 y Protocolo relativo al Fondo Complementario*. Disponible en: <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-de-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario/>.

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

Se trata del Fondo Complementario que surge en el seno de la OMI, para el caso de que FUND/92 tampoco sea suficiente⁵⁶. Los 32 Estados que forman parte del Protocolo relativo al Fondo Complementario, lo han hecho por decisión propia, sin serles obligatoria su ratificación⁵⁷. A pesar de que FUND/92 y el Fondo Complementario se aplican en el mismo ámbito y el segundo es claramente un complemento del primero, hay ciertas cuestiones a destacar del Fondo Complementario:

- El artículo 4.2.a) del Protocolo relativo al Fondo Complementario determina que *“... la suma total de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Convenio del Fondo de 1992 en el ámbito de aplicación del presente Protocolo no exceda de 750 millones de unidades de cuenta”*. Es decir, la suma de las indemnizaciones logradas por los Convenios Internacionales hasta ahora analizados no podrá superar 750 millones de unidades de cuenta.
- En caso de que se exceda la cuantía, se distribuirá la cuantía disponible de manera que la proporción existente entre cualquier reclamación reconocida y la cuantía de indemnización efectivamente cobrada por el demandante en virtud del Protocolo sea igual para todos los demandantes⁵⁸.
- Difiere del FUND/92 en tanto en cuanto tiene establecido un mínimo de pago anual obligatorio que se corresponde a la recepción de un millón de toneladas de hidrocarburos. A partir de ese mínimo, las cantidades que excedan de 150.000 toneladas están sujetas a contribución⁵⁹.

⁵⁶ Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Londres. 16 de mayo de 2003. Artículo 4.1. *“El Fondo Complementario indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si tal persona no puede obtener una indemnización completa y suficiente por una reclamación reconocida por tales daños en virtud del Convenio del Fondo de 1992 porque el daño total excede, o existe el riesgo de que exceda, el límite aplicable de indemnización estipulado en el artículo 4, párrafo 4, del Convenio del Fondo de 1992 respecto de cualquier suceso”*.

⁵⁷FIDAC. *Estados Parte en los Convenios internacionales de responsabilidad e indemnización*. Disponible en: <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/estados-miembros/>.

⁵⁸ Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional. *op.cit.* Artículo 4.3.

⁵⁹ BELINTXON MARTÍN, U. (2011). *op. cit.* pág. 221.

Al igual que el resto de instrumentos internacionales, el FUND/PROT/2003 se remite al artículo 9 del CLC/92 para establecer la competencia para conocer las reclamaciones contra el Fondo Complementario. Por lo tanto, se reclamará ante el Tribunal del Estado parte del afectado⁶⁰. Sin embargo, en el segundo apartado del artículo 7 FUND/PROT/2003 se concreta que *“la reclamación de indemnización por daños ocasionados por contaminación prevista en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 se inicia ante el tribunal de un Estado Contratante de dicho Convenio pero no del presente Protocolo, toda acción contra el Fondo Complementario prevista en el artículo 4 del presente Protocolo podrá interponerse a elección del demandante ante un tribunal del Estado donde se encuentra la sede del Fondo Complementario o ante cualquier tribunal de un Estado Contratante de este Protocolo que sea competente según lo dispuesto en el artículo IX del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992”*.

Tras la creación del Fondo Complementario surgen dos acuerdos: STOPIA y TOPIA; dos acuerdos voluntarios establecidos en 2006 y enmendados en 2017 con objeto de resarcir al Fondo de 1992 y al Fondo Complementario, respectivamente.

El STOPIA es un acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque. De acuerdo con el apartado III del Acuerdo, para que un buque pueda ser parte del mismo, su arqueo no puede ser superior a 29.548 toneladas, el buque tiene que estar inscrito en un Club P & I y estar reasegurado a través del International Group⁶¹. Así, en caso de que un buque inscrito cause daños ocasionados por contaminación respecto de los cuales el propietario participante de ese buque incurra en responsabilidad conforme al CLC/92 y el FUND/92 haya pagado o espere pagar indemnización conforme al FUND/92, dicho propietario resarcirá al Fondo de 1992⁶².

⁶⁰ Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad. *op.cit.* Artículo 9. *“Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente”*.

⁶¹ International Groups of P&I Clubs. *About the International Group*. Los doce P&I Clubs que componen el International Group (el "Grupo") proporcionan cobertura de responsabilidad marítima (protección e indemnización) a aproximadamente el 90% del tonelaje oceánico mundial. Disponible en: <https://www.igpandi.org/about/>

⁶² De acuerdo con el apartado IV.C) del STOPIA, el incremento máximo en la indemnización a pagar por los propietarios es de 20 millones de unidades de cuenta.

En cuanto al TOPIA, se trata de un Acuerdo para resarcir al Fondo Complementario siempre que los buques tanque estén 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 virtud del TOPIA, el 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 buques tanque a los que se aplique el acuerdo⁶³.

2.4.- 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)

El Convenio BUNKERS 2001 surge para completar el vacío normativo que la regulación convencional había dejado hasta ahora: los Convenios CLC/92, FUND/92, FUND/PROT/2003, STOPIA y TOPIA son de aplicación solamente en relación a los daños causados por los vertidos de combustibles desde buques tanques que transportan hidrocarburos. El Convenio BUNKERS 2001 entró en vigor en España el 21 de noviembre de 2008⁶⁴ y se encargará de los daños causados por los hidrocarburos utilizados para la propulsión del buque.

A pesar de que en la mayoría de la regulación sigue el tenor de los Convenios Internacionales hasta ahora analizados, una de las especialidades más relevantes de BUNKERS 2001 es la solidaridad con la que se responde ante el vertido de hidrocarburos. En aplicación al tercer apartado del primer artículo de BUNKERS 2001, el propietario del buque es *“el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque”*.

⁶³ Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanques (TOPIA). Apartado IV.c).

⁶⁴ Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.

3.- La normativa de la UE para hacer frente a la contaminación del mar por hidrocarburos

Al igual que el resto de la normativa sobre la responsabilidad civil por la contaminación del mar por hidrocarburos, la normativa europea también se ha desarrollado a causa de las distintas catástrofes que han azotado las costas de varios países; especialmente Portugal, España, Francia y Reino Unido al encontrarse sus costas cercanas al Mar del Norte, el Mediterráneo y el Canal de la Mancha, entre otros.

Dada la gran afectación de estas catástrofes a las costas de los países pertenecientes a la UE, se ha realizado un amplio desarrollo normativo al respecto. Sin embargo, tal y como sabemos, la UE actúa en base a sus Tratados constitutivos, es decir, las competencias que los Estados miembros delegan a la UE. Tal y como establece el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea *“la Unión actúa dentro de los límites de las competencias que les atribuyen los Estados miembros de los Tratados para lograr los objetivos que estos determinan”*. Por ende, es de prever que dependiendo de la base jurídica sobre la que adopte medidas, es decir, la competencia que los Estados han delegado, podrá adoptar distintas medidas, y las mismas tendrán unos efectos u otros.

La cuestión relativa a la prevención y control de la contaminación del mar por hidrocarburos queda vinculada en base a los Tratados a las políticas europeas de de transportes, medio ambiente y protección civil, siendo la de transportes la más empleada para la mayoría de las acciones realizadas⁶⁵. Esta competencia deviene del artículo 100.2 TFUE, el cual establece que *“el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. Se pronunciará previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones”*.

Como ya se ha mencionado, dependiendo de la base jurídica aplicable, los efectos de las medidas serán unos u otros; tanto medio ambiente como transportes son

⁶⁵ 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.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed., pp. 67–99). Aranzadi S.A. pág. 69.

competencias compartidas con los Estados miembros, pero el artículo 193 TFUE dispone que mientras que las medidas adoptadas sean compatibles con los Tratados y se informen a la Comisión, se podrán adoptar medidas más restrictivas. En cambio, no se podrá adoptar una política más estricta en el ámbito de transportes.

Los Estados miembros del CNUDM deben implementar los estándares generalmente aceptados mediante las organizaciones internacionales competentes establecidas para ello. Entre ellas se encuentra la OMI. Sin embargo, el artículo 4 del Convenio constitutivo de la OMI establece que su ratificación sólo es posible por Estados, no por tanto por la UE⁶⁶. En consecuencia, debemos tener en cuenta que las bases jurídicas y los diferentes mecanismos para la elaboración de la legislación en la UE se conforman en este contexto.

Es a partir del accidente del *Amoco Cádiz*⁶⁷ cuando la UE empieza a tomar las primeras decisiones en relación con las prevención y seguridad en la navegación. Se instó a los Estados miembros a que ratificaran los Convenios de la OMI y OIT, pero los primeros esfuerzos realizados fueron insuficientes⁶⁸. Tras los accidentes del *Agian Sea*⁶⁹ y *Braer*⁷⁰, la Comisión desarrolla en 1993 una Comunicación para el Parlamento Europeo y Consejo sobre la seguridad marítima del transporte de hidrocarburos en la que pone las cartas sobre la mesa; se establecen varias Directivas que pretenden reforzar la aplicación del derecho consuetudinario y a su vez reforzar el régimen establecido por la OMI (al ser insuficiente por sí solo). Se podría decir que se trata del primer paso para establecer lo que hoy en día conocemos como la política marítima integrada de la UE.

A pesar de las medidas adoptadas, el vertido causado por el buque *Erika*⁷¹ supone un punto de inflexión, ya que se confirmaron las debilidades de la normativa hasta entonces aplicada. Uno de los problemas más patentes devenía de la posición de los

⁶⁶ Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. Ginebra. 6 de marzo de 1948. Artículo 4. “*Todos los estados podrán ser miembros de la organización conforme a las disposiciones de la parte III*”.

⁶⁷ El buque generó el 16 de marzo de 1978 un vertido de 223.000 toneladas de hidrocarburos frente a las costas de Bretaña, Francia. Se trata de una de las mayores catástrofes en cuanto a cantidad vertida en el mar. Disponible en: https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

⁶⁸ IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I. (2011). op. cit. pág. 72.

⁶⁹ El 13 de diciembre de 1992 encalla frente a la costa de A Coruña, y el crudo vertido ronda 66.800 toneladas.

⁷⁰ Encalló en la costa de las Islas Shetland, el 5 de enero de 1993, causando un vertido de 85.000 toneladas de hidrocarburos.

⁷¹ El 12 de diciembre de 1999, el petrolero “*Erika*” de bandera de Malta con 183 metros de eslora se hundía tras partirse en dos en la costa de Finisterre, en Francia, con 32.000 toneladas en sus tanques.

Estados de Pabellón en el CNUDM, creando pabellones de conveniencia y la falta de inspecciones estrictas. Es por esto que se proponen los paquetes de medidas *Erika I* y *Erika II*⁷².

Mediante *Erika I* se quisieron realizar los cambios más inmediatos, como intensificar los requisitos de calidad de las sociedades de clasificación⁷³ y contrarrestar la actitud de ciertos empresarios y algunos Estados del pabellón que no respetaban el cumplimiento de los estándares internacionales⁷⁴. Otras de las medidas fue que progresivamente los petroleros monocasco fueran prohibidos en la UE⁷⁵.

El paquete de medidas *Erika II* fue pensado para desarrollarse con más detenimiento y en un periodo más largo, con propuestas como la instauración de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo⁷⁶ o la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, AESM en adelante. Se trata de un organismo que, a pesar de no tener capacidad de actuación, ha resultado ser muy útil para ayudar a los Estados y la Comisión Europea en mejorar las normas y garantizar la uniformidad de las normas de la UE⁷⁷.

A pesar de que se tratan de unas buenas medidas, surge la necesidad de acelerar su proceso de aplicación por el accidente ocurrido en relación al *Prestige*⁷⁸. Desde entonces se han propuesto varias medidas legislativas, entre las más relevantes las adoptadas el 23 de abril de 2009 en el seno del paquete de medidas *Erika III*. La Directiva 2009/21/EC, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento o la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁷⁹.

⁷² IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I. (2011). op. cit. pág. 74.

⁷³ Propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE relativa a las sociedades de clasificación. 2000/0066 (COD).

⁷⁴ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el control de los buques por el Estado del puerto. 2000/0065 (COD).

⁷⁵ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. 2000/0067 (COD).

⁷⁶ Directiva 2002/59/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002 relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

⁷⁷ BELINTXON MARTÍN, U. (2011). op. cit. pág. 227.

⁷⁸ Esto fue lo que solicitó el Parlamento Europeo al Consejo y a los Estados miembros mediante Resolución de fecha de 21 de noviembre de 2002.

⁷⁹ IRURETAGOIANA AGIRREZABALAGA, I. (2011). op. cit. pág. 79-81.

El hecho de que la UE haya legislado a golpe de catástrofe ha supuesto que tenga una legislación más protectora que la OMI. Según Álvarez Rubio, las medidas unilaterales decididas por la UE parecen tener como objetivo final el alcanzar una estructura europea de seguridad marítima (al menos en línea con lo defendido en el Informe de la Comisión para el Consejo Europeo de Biarritz, presentado el 27 de septiembre de 2000)⁸⁰.

4.- La normativa de fuente interna en materia de responsabilidad civil por contaminación del mar por hidrocarburos

La Constitución Española de 1978 debe ser el punto de partida en relación con los derechos y la protección del medio ambiente, como no podría ser de otra forma. El artículo 96.1 CE recoge la obligación de que los Tratados Internacionales válidamente celebrados y que sean publicados en el BOE formen parte del ordenamiento interno⁸¹. Así pues, se tendrán que aplicar todas las normas ratificadas en el seno de Organizaciones Internacionales como de la Unión Europea. Es así como las Directivas de la UE, principalmente con causa en los paquetes de medidas Erika I, II y III han sido traspuestas al derecho interno.

Sin embargo, para que la aplicación de las Convenciones Internacionales y normativa de la UE sea posible, se requiere de una planificación y coordinación dentro del Estado; normas internas. El artículo 45.2 CE establece que *“los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”*. Esto así, es de interés analizar la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, la cual se pronuncia sobre la responsabilidad civil por contaminación⁸², concretamente en el capítulo V del título VI de la responsabilidad civil por contaminación.

⁸⁰ ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (2011). “Hacia un nuevo Derecho. *op.cit.* pág. 25.

⁸¹ Constitución Española de 1978. Artículo 96.1. *“Los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno. Sus disposiciones sólo podrán ser derogadas, modificadas o suspendidas en la forma prevista en los propios tratados o de acuerdo con las normas generales del Derecho internacional”*.

⁸² MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación. *op.cit.* pág. 151.

Es necesario tener en cuenta el carácter subsidiario de la normativa española respecto de los Convenios Internacionales aplicables en España⁸³. En todo lo que no esté afectado por estos instrumentos internacionales la LNM será de aplicación la legislación española para determinar la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren⁸⁴. Tal y como ocurre en el resto de instrumentos internacionales, no será importante dónde se ha producido el accidente, sino que donde ha creado los daños.

Mientras que los instrumentos internacionales hasta ahora analizados se centran exclusivamente en la contaminación del mar por hidrocarburos, al ser esta una Ley General sobre la Navegación Marítima, se incluyen otras sustancias que no tienen por qué ser hidrocarburos. Por esta misma razón, la normativa también se aplicará a otros tipos de buques que no son considerados en el CLC o FUND, a pesar de que también se establecen limitaciones al respecto.

El CLC/92 hacía responsable por los daños al propietario registral y en el caso de BUNKERS 2001 eran el propietario, incluido el propietario inscrito, el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque. Respecto de la LNM, el artículo 385.1 concreta que, en cuanto a los sujetos responsables, *“estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.*

Al margen de esto, aspectos como la posibilidad de exoneración, la obligación de asegurarse, el tipo de responsabilidades que cubre y otros muchos apartados de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima son una réplica del resto de instrumentos convencionales. Una de las finalidades de la norma es la de garantizar la

⁸³ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Artículo 391. *“Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo”.*

⁸⁴ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Artículo 384.

uniformidad del sistema español con la normativa internacional, por lo que no es de extrañar el carácter general de remisión adoptado⁸⁵.

IV. El régimen de responsabilidades en el Tratado BBNJ

Teniendo en cuenta la amalgama de normas (integradas en diferentes bloques normativos: convencional, europeo e interno o nacional) que hoy en día regulan las cuestiones de responsabilidad civil por contaminación del mar por hidrocarburos, se pueden realizar propuestas para el régimen del Tratado BBNJ. Es decir, ¿qué debe ocurrir si se infringen las disposiciones del Tratado BBNJ resultando en daños al medio ambiente marino y/o daños a otros usuarios de las AFJN? En este capítulo se destacan las deficiencias del régimen actual y se plantean los distintos escenarios posibles en base al texto que disponemos.

1.- La competencia judicial internacional y la ley aplicable

A pesar de que conocemos la legislación aplicable, dada la naturaleza del DIPr, serán necesarias normas para determinar la competencia judicial internacional que podrá implementar dicha legislación. Dependiendo de la jurisdicción que se estime competente para dilucidar el litigio, la extensión de la indemnización será mayor o menor y es por esto que las partes van a intentar que se resuelva en favor de sus intereses; las víctimas tratarán de obtener la mayor indemnización posible y los causantes intentarán limitar su responsabilidad al máximo.

Por esto, en un primer momento hay que concretar la elección de la norma que decidirá el juez que debe conocer del caso. A este respecto, allí donde sea de aplicación un convenio internacional no lo será la legislación interna⁸⁶, tal y como ya se ha reiterado en el trabajo. Sin embargo, en los casos en los que hay más de dos instrumentos que puedan ser aplicables se estará a lo que los propios instrumentos establezcan. Es decir, en caso de que dos normas de naturaleza convencional contengan

⁸⁵ MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). op.cit. pág. 155.

⁸⁶ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (2007). “Caso Prestige. Las demandas ante los distintos tribunales de justicia: realidad, intereses y alternativas”. En AA.VV., (Edit. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Edit. Iustel. Madrid. pág. 285.

normas sobre la competencia judicial, debemos atenernos a lo que las mismas establezcan sobre su competencia.

A pesar de que el contenido material de las normas analizadas es muy parecido, el problema más recurrente será el de la existencia de foros concurrentes (al litigar cada una de las partes en el foro que más le conviene), lo que puede crear problemas en la determinación de la autoridad competente para dilucidar el litigio. Por esta misma razón, debemos revisar lo que dicen las normas convencionales al respecto.

El CLC/92 establece que el tribunal competente será el del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio o mar territorial se hayan generado tales daños por contaminación⁸⁷. Se trata de atribuir la competencia exclusiva al *forum delicti commissi*, es decir, la aceptación de los tribunales del lugar del daño como competentes para pronunciarse sobre su reparación.

El FUND/92 y FUND/PROT/2003 avalan que la determinación de la competencia judicial se efectuará con arreglo a las normas del CLC/92. Ahora, es posible que el Estado ante el que se inicie el litigio no sea parte de los Fondos, por lo que la indemnización se solicitará a elección del demandante ante un tribunal del Estado donde se encuentra la sede del Fondo o del Fondo Complementario (dependiendo del caso)⁸⁸ o ante cualquier tribunal de un Estado que sí sea parte de estos convenios y que pueda ser competente por el CLC/92.

En cuanto a BUNKERS 2001, no se remite al CLC/92, ya que tiene un contenido material un tanto diferente, pero establece la misma regla de *forum delicti commissi*;

⁸⁷ Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad. op.cit. Artículo 9.1. “Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente”

⁸⁸ El Artículo 7.4 del FUND/92 y el artículo 7.2 del FUND/PROT/2003 se pronuncian en el mismo sentido. “No obstante, si la demanda de indemnización por daños prevista en el Convenio de Responsabilidad se inicia ante el tribunal de un Estado que es Parte de dicho Convenio pero no del presente, toda acción contra el Fondo prevista en los artículos 4 ó 5, párrafo 1, puede ser intentada a elección del demandante ante un tribunal del Estado donde se encuentra la sede principal del Fondo o ante cualquier tribunal de un Estado Parte de este Convenio que sea competente según lo dispuesto en el artículo IX del Convenio de Responsabilidad”.

solo se puede hacer la reclamación en el Estado donde se han ocasionado los daños, y para eso tiene que ser parte del Convenio⁸⁹.

En la UE, el Reglamento 1215/2012 o Bruselas I bis es el encargado de determinar el tribunal que será competente para conocer de estas cuestiones de competencia, y también del reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. El propio reglamento hace mención del principio de preeminencia de las normas convencionales en el artículo 71: *“El presente Reglamento no afectará a los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones”*.

En caso de que las partes decidan someterse a la jurisdicción de un Estado miembro, ya sea por acuerdo tácito o expreso, serán competentes los tribunales de dicho Estado. En caso de que no sea así, el órgano jurisdiccional competente será *“el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso”*, tal y como establece el artículo 7.2 del Reglamento Bruselas I bis, no siendo demandada ante los tribunales del Estado miembro en el que está domiciliado (lo cuál es la regla general)⁹⁰.

Esto será así en el supuesto en que el demandado esté domiciliado en un Estado miembro, ya que de lo contrario, las reglas del Reglamento Bruselas I bis no serán aplicables al caso. Esto se debe a que en estos supuestos es de aplicación el artículo 6 del mismo: *“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”*. Por tanto, se remite a las normativas de los Estados en materia de competencia judicial internacional.

⁸⁹ Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001). Londres. 23 de marzo de 2001. Artículo 9.1. *“Cuando un suceso haya ocasionado daños debidos a contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona mencionada en el artículo 2.a).ii) de uno o más Estados Partes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños en ese territorio, incluido el mar territorial, o en esa zona, las reclamaciones de indemnización contra el propietario del buque, el asegurador o cualquier otra persona que proporcione la garantía para cubrir la responsabilidad del propietario del buque sólo podrán promoverse ante los tribunales de esos Estados Partes”*.

⁹⁰ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (2007). “Caso Prestige. op. cit. pág. 289.

En España será la Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio del Poder Judicial la que determinó la competencia judicial internacional. Se trata al fin y al cabo de una réplica de la solución planteada por el Reglamento 1215/2012, ya que se hace primar la voluntad de las partes y después el *forum delicti commissi*⁹¹. En este caso el hecho de que el demandado no esté domiciliado en el Estado no es de relevancia, precisamente por la remisión que hace el artículo 6 del Reglamento Bruselas I bis a la legislación estatal.

Una vez determinado el tribunal competente, se debe dilucidar la norma que el mismo debe aplicar. A este respecto, no se disponen de normas sobre conflictos de leyes que provengan del CLC y demás Convenios Internacionales. Por ende, nos tenemos que dirigir a las normas establecidas en la UE al respecto; el Reglamento 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, “Roma II” en adelante.

El artículo 7 de la norma comunitaria sirve para dilucidar la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales que surgen por la contaminación del medio ambiente o los daños sufridos por personas o bienes como consecuencia de dicho daño. El demandante puede elegir basar sus pretensiones en la ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño, pero en caso de que no lo haga, remitirse a la regla general establecida en el artículo 4, apartado 1 del mismo Reglamento: se aplicará la ley del país dónde se ha producido el daño⁹².

Ahora, en caso de que se remita a la norma general, también se deben tener en cuenta los dos siguientes apartados del artículo 4; si ambas partes tienen su residencia habitual en el mismo país se aplicará la ley de dicho país y si encuentra un vínculo más relevante con otro país, se aplicará la ley de ese otro. La posibilidad de que se aplique

⁹¹ Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial. Artículo 22 quinquies. “*Asimismo, en defecto de sumisión expresa o tácita y aunque el demandado no tuviera su domicilio en España, los Tribunales españoles serán competentes: b) En materia de obligaciones extracontractuales, cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español*”.

⁹² Reglamento 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales. Artículo 4.1. “*Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, la ley aplicable a una obligación extracontractual que se derive de un hecho dañoso es la del país donde se produce el daño, independientemente del país donde se haya producido el hecho generador del daño y cualesquiera que sean el país o los países en que se producen las consecuencias indirectas del hecho en cuestión*”.

la ley de otro país la hace posible el artículo 3 del Reglamento Roma II, el cual establece el principio de universalidad de esta norma, ya que la ley designada por las normas del Reglamento se aplicarán aunque no sean la de un Estado miembro.

En definitiva, el perjudicado podrá elegir que se aplique la legislación del país en el cual ocurrió el hecho generador del daño y en caso de no hacerlo se aplicará la legislación del país dónde se produce el daño, siempre que no se incurra en los supuesto establecidos por los apartados 2 y 3 del artículo 4, y todo esto teniendo presente que el artículo 14 del Reglamento Roma II también da la posibilidad a las partes para convenir someter la obligación a la ley que elijan.

Este sistema juega en beneficio del más veloz, según Unai Belintxon, ya que la anticipación jurídica es la que puede determinar que el litigio sea resuelto ante un tribunal u otro, lo cual podría incluso resultar en conclusiones diferentes⁹³.

2.- La Oil Pollution Act como alternativa

La Oil Pollution Act, en adelante OPA, es la alternativa al régimen de responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos al mar establecido por el CLC y los consiguientes Convenios Internacionales. La OPA surge en respuesta al accidente del *Exxon Valdéz*, el 24 de marzo de 1989, en la costa de Alaska. Se derramaron alrededor de 40.000 toneladas de hidrocarburos y los daños al medio ambiente fueron desastrosos⁹⁴. Esta catástrofe puso en evidencia que las normas internacionales hasta entonces aplicables eran insatisfactorias, se carecía de fondos federales y los daños indemnizables eran muy reducidos, por lo que en 1990 se adopta esta ley contra la contaminación de hidrocarburos⁹⁵.

Sí comparamos esta norma interna de EEUU con la normativa convencional analizada, podemos obtener importantes conclusiones al respecto:

⁹³ BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil. op. cit. pág. 225.

⁹⁴ Para más información consultar https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm

⁹⁵ United States Coast Guard. *Oil Pollution Act of 1990*. U.S. Department of Homeland Security. Disponible en: https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/about_npfc/opa/

- La OPA cubre los gastos de limpieza por la retirada de los hidrocarburos y por los daños causados. Es decir, todos los gastos realizados por el Gobierno o cualquier persona que actúe bajo el plan de contingencia nacional para la limpieza, pero también las pérdidas o privación del uso de los recursos naturales, gastos en la evaluación de los daños, destrucción de bienes muebles e inmuebles, la pérdida de uso de los recursos naturales, daños y perjuicios por la pérdida de impuestos dejados de percibir ante la pérdida de bienes y recursos naturales⁹⁶... en general, se establece un modelo mucho más protector del medio ambiente, indemnizando el daño ecológico puro.
- Mientras que el régimen hasta ahora analizado centraba la responsabilidad en el propietario del buque, la OPA dirige la responsabilidad hacia el culpable de los daños o la reparte solidariamente entre los culpables del acaecimiento contaminante. Es así como, si es causado por un buque petrolero el propietario, el fletador a casco desnudo (“demise charterer”, que tiene control absoluto sobre la tripulación y el buque) y el operador del buque podrán ser responsables, mientras que sí es causado por una instalación petrolífera marina o terrestre lo serán el propietario y el operador de la instalación de que se trate⁹⁷.
- El monto de la indemnización será notoriamente superior al previsto por el resto de Convenios Internacionales e incluso se contempla la responsabilidad objetiva ilimitada. En la SEC.1004.c). se recoge que los gastos por la limpieza de hidrocarburos por el vertido de instalaciones petrolíferas de la “Outer Continental Shelf” o buques que transporten petróleo de una de ellas no tendrán limitación de la responsabilidad⁹⁸.
- Al igual que en el régimen internacional, en caso de que sea necesario existe un Fondo llamado “Oil Spill Liability Trust Fund” para satisfacer el dinero necesario. El mismo provee de hasta 1 billón de dólares, para los gastos a los que el culpable no hará frente

⁹⁶ Oil Pollution Act of 1990 As Amended Through P.L. 106–580. 29 de diciembre del 2000. SEC. 1002.b.

⁹⁷ PINTOS AGER, J., DEL OLMO GARCÍA, P. (2003). Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige? *InDret*. Disponible en: https://indret.com/wp-content/uploads/2007/05/111_es.pdf

⁹⁸ Oil Pollution Act of 1990. SEC. 1001.(25). “the term “Outer Continental Shelf facility” means an offshore facility which is located, in whole or in part, on the Outer Continental Shelf and is or was used for one or more of the following purposes: exploring for, drilling for, producing, storing, handling, transferring, processing, or transporting oil produced from the Outer Continental Shelf”.

o cuando su responsabilidad esté limitada⁹⁹. La principal fuente de ingresos del fondo es una tasa de cinco céntimos por barril sobre el petróleo importado y nacional. Otras fuentes de ingresos son los intereses del fondo, la recuperación de los costes de las partes responsables de los vertidos y las multas o sanciones civiles recaudadas¹⁰⁰.

La OPA tiene un régimen de responsabilidades mucho más exigente que el sistema internacional y es por esto que muchos perjudicados intentan localizar el litigio en los tribunales de EE UU para obtener una mayor indemnización. Esta es una de las principales razones del problema del *forum shopping* tratado en el apartado anterior.

La protección del medio ambiente en alta mar y la “Zona” es el principal objeto del Tratado BBNJ, por lo que la inclusión del daño ecológico puro en un posible régimen de responsabilidades por el vertido de hidrocarburos debería ser un punto muy a tener en cuenta. Además no interesa que la regulación sea materialmente limitada, es decir, al igual que en el caso de la OPA, se deberán incluir todas las actividades que se realicen en las AFJN.

En el actual borrador del Tratado BBNJ no se establece un régimen de responsabilidades como tal, pero el apartado VII se dedica a los mecanismos de financiación y esto puede abrir puertas para que la Conferencia de las Partes elabore cierto sistema normativo que debería aprender de todo el conglomerado de notas hasta ahora examinadas, sobre todo al hilo de las medidas adoptadas en los EE.UU..

3.- La indemnización de los daños ecológicos puros por la vía civil

La responsabilidad civil por daños ecológicos puros debería fundarse en el principio de “quien contamina paga”¹⁰¹, principio que ya está integrado en el Tratado BBNJ, en el artículo 5 del borrador del texto.

⁹⁹ United States Coast Guard. *Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF) Funding for Oil Spills*. U.S. Department of Homeland Security. Disponible en: https://www.uscg.mil/Portals/0/NPFC/docs/PDFs/OSLTF_Funding_for_Oil_Spills.pdf.

¹⁰⁰ United States Environmental Protection Agency. *Oil Spill Liability Trust Fund*. Disponible en: <https://www.epa.gov/oil-spills-prevention-and-preparedness-regulations/oil-spill-liability-trust-fund>.

¹⁰¹ RUDA GONZÁLEZ, Albert: El daño ecológico puro. *op.cit.* pág. 740.

Los Convenios Internacionales se han distinguido por tener un marcado carácter individualista, ya que lo que se indemniza es lo que afecta de una manera u otra a la persona. Sin embargo, en el caso de los daños ecológicos puros, no habrá un particular que reclame civilmente por un daño a su propiedad, ya que es el propio medio ambiente el que se ha dañado y por lo que se pretende solicitar responsabilidad civil.

Parecería incluso que el daño ecológico no es parte del sistema de responsabilidad civil, ya que no se configura como un daño del patrimonio de la persona, ni afecta de un modo primario a sus intereses morales. Ruda González es de la opinión contraria y argumenta que este tipo de daños podría ser tratado como daño patrimonial, aunque los bienes afectados carezcan de valor de mercado, pues lo que hay que hacer es buscar métodos para cuantificarlos¹⁰². Tal y como se propone, puede alegarse que se frustran las inversiones realizadas por el Estado, aunque esto sólo reflejaría parcialmente el valor real del medio ambiente.

Es evidente que no es posible la indemnización en especie, dada la naturaleza de los recursos del medio ambiente, pero sí que se debería de una manera u otra indemnizar por lo equivalente al daño y dirigirlo a la reparación. La constitución por el Tratado BBNJ del mecanismo para la evaluación del impacto medio ambiental podría resultar ser el vehículo perfecto para ello, determinando la equivalencia que se debería pagar por los daños causados en las AFJN.

4. El futuro del Tratado BBNJ

Siguiendo el tenor del artículo 235.3 del CNUDM, los Estados han cooperado en la aplicación y el desarrollo de la legislación internacional vigente en materia de responsabilidad y pago de indemnizaciones en caso de contaminación por el vertido de hidrocarburos. Sin embargo, el principal inconveniente respecto de dichos regímenes de responsabilidad es que están diseñados para aguas internas o incluso la ZEE, pero no para alta mar ni la “Zona”.

¹⁰² *Ibidem*.

Dada la celeridad y urgencia con las que se ha negociado el Tratado, no se han tomado demasiadas decisiones acerca de esta materia que suele ser un tanto conflictiva y podría alargar el tan deseado acuerdo. Ahora, parece lógico que en el seno de la Conferencia de las Partes se tendrán que tomar decisiones sobre las responsabilidades que pueda generar a los distintos agentes en las AFJN por el vertido de hidrocarburos. De hecho, el Tratado BBNJ debe dar aplicación al CNUDM y por tanto sus disposiciones deben mantener coherencia con el mismo. Es por esto que el Tratado BBNJ podría resultar infructuoso en caso de que no se tomen decisiones a este respecto, vulnerando así el propio artículo 235.3 CNUDM.

El borrador del Tratado BBNJ parece establecer una cláusula habilitante que podría permitir una mayor elaboración del régimen de responsabilidades en una fecha posterior. El apartado 5.f) del artículo 48 permitiría a la Conferencia de las Partes adoptar nuevas medidas para asegurar la implementación del Tratado¹⁰³. Es así cómo sería posible la construcción de un régimen de responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos en el seno del Tratado BBNJ.

Los Estados deberían tener como finalidad evitar que se produzcan vertidos de hidrocarburos, pero después, que los problemas que puedan surgir en relación a los daños e indemnizaciones no acoten la efectividad del Tratado. Si bien es cierto que los pormenores del régimen dependerá del actuar de los Estados contratantes en el seno de los mecanismos institucionales establecidos por el propio Tratado, el análisis de las normas hoy en día aplicables deja conjeturar ciertas cuestiones que se deberán tener en cuenta.

La Parte VII del Borrador, más concretamente el artículo 52, se encarga de establecer los mecanismos y recursos financieros para que las instituciones y organismos que se establezcan funcionen, y así hacer prosperar las políticas acordadas. En el artículo 52.4 se concreta que se financiará mediante un fondo fiduciario voluntario establecido por la Conferencia de las Partes para facilitar la participación de los Estados más desfavorecidos y un fondo especial financiado mediante contribuciones anuales de los

¹⁰³ Draft agreement under... op. cit. Artículo 48.5.f). *“The Conference of the Parties shall keep under review and evaluation the implementation of this Agreement and, for this purpose, shall: (f) Undertake other functions identified in this Agreement or as may be required for its implementation”*.

Estados; la contribución de un Estado tendrá que ser al menos el 50% de la contribución asignada a esa parte por la Conferencia de las Partes, realizando el reparto de acuerdo con las recomendaciones del comité de acceso a los beneficios y su repartición, además de contribuciones adicionales por los Estados y entidades privadas. Se establece un fondo fiduciario denominado “Global Environment Facility”¹⁰⁴.

El apartado 4 bis ante. permitiría que la Conferencia de las Partes establezca fondos adicionales como parte del mecanismo financiero para alcanzar los objetivos del Tratado BBNJ. Se podría argumentar que debería existir un fondo con fines distintos, ya que no es lo mismo un fondo para el desarrollo de capacidad y transferencia de la tecnología marina (apartado V del Tratado BBNJ) o uno para la rehabilitación de entornos marinos dañados por el vertido de hidrocarburos¹⁰⁵. Tanto el Fondo especial como el Global Environment Facility se encargan de cuestiones que no son relevantes en cuanto a la indemnización en casos de daños al medio ambiente, no al menos de una manera directa, por lo que no serían mecanismos útiles para la protección ante la contaminación por hidrocarburos.

Las características de este Fondo deberían ser debatidas en el seno de la Conferencia de las Partes, pero sería muy positivo que no se establezcan limitaciones en tanto en cuanto no se hayan indemnizado los daños al medio ambiente. Estos fondos deberían ser financiados por quienes presentan mayores riesgos para el medio ambiente en alta mar y la “Zona”. En base a esta lógica, los Estados patrocinantes y los contratistas deberían ser los principales actores que lo financien¹⁰⁶.

¹⁰⁴ En este sentido el artículo 52.4 del Borrador del Tratado BBNJ: “*The mechanism shall include: (a) A voluntary trust fund established by the Conference of the Parties to facilitate the participation of representatives of developing States Parties, in particular least developed countries, landlocked developing countries and small island developing States, in the meetings of the bodies under this Agreement; (b) A special fund that shall be funded through the following sources: (i) Annual contributions in accordance with article 11, paragraph 5bis ante; (ii) Payments in accordance with article 11, paragraph 5bis; (iii) Additional contributions from Parties and private entities wishing to provide financial resources to support the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction. (c) The Global Environment Facility trust fund*”.

¹⁰⁵ MENDENHALL, E., & HASSANALI, K. (2023). *The BBNJ agreement and liability*. Marine Policy, 150, 105549. pág. 5. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105549>.

¹⁰⁶ XUE GUIFANG, J. (2019). *The Use of Compensation Funds, Insurance and Other Financial Security in Environmental Liability Schemes*. International Seabed Authority. pág. 14 Disponible en: <https://www.cigionline.org/publications/use-compensation-funds-insurance-and-other-financial-security-environmental-0/>

En cuanto a los sujetos sobre los que recaerá la responsabilidad la idea es que la responsabilidad se canalizará principalmente al contratista y posteriormente a su Estado patrocinador. De conformidad con el artículo 22 del Anexo III contenido en el CNUDM, el contratista tendrá responsabilidad por cualquier daño de actos ilícitos en la realización de sus operaciones. En cuanto a los Estados patrocinadores, surge del incumplimiento de sus propias responsabilidades y se desencadena por los daños causados por los contratistas patrocinados y que debe existir un nexo causal entre el Estado patrocinador y el daño. La responsabilidad por daños del Estado patrocinador solo surge de su incumplimiento con su deber de diligencia debida.

El apartado IX del Borrador del Tratado BBNJ lleva como título “Solución de controversias” y se recogen diferentes maneras para la solución de competencias por medios pacíficos¹⁰⁷. Ha sido una cuestión muy controvertida a la hora de negociar el contenido (La negociación del contenido de este apartado ha sido un tanto controvertida, ya que las propuestas de los Estados se dilataban desde la plena conformidad con el CNUDM de dicho artículo 55, a aplicarlo con carácter voluntario o reforzar la posición del Tribunal Internacional del Derecho del Mar¹⁰⁸).

Para establecer el ITLOS como el mecanismo por defecto para resolver los conflictos que se puedan plantear habría que modificar el artículo 287 del CNUDM, el cual en principio otorga el derecho a los Estados a elegir libremente entre los medios recogidos por la propia norma. La constitución de un Tribunal especial dentro del ITLOS, sin embargo, ya está previsto en el CNUDM y además el Fondo Fiduciario de este Tribunal podría proporcionar a los Estados en desarrollo asistencia financiera para ayudarles a sufragar los gastos relacionados con los honorarios de los abogados o el viaje y alojamiento de su delegación durante la fase oral¹⁰⁹. Esta medida sería muy interesante para evitar la conexidad hasta ahora recurrente, centralizando las decisiones en el ITLOS, además de ser acorde con la naturaleza del Tratado BBNJ; no supondría limitación alguna para los Estados con recursos limitados.

¹⁰⁷ Draft agreement under the United Nations Convention on the Law... op. cit. Artículo 55.

¹⁰⁸ SHI, Y. (2020). *Settlement of disputes in a BBNJ agreement: Options and analysis*. Marine Policy, 150. pág.

7. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X20302621>.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

Con todo esto no se pretende proponer un régimen específico para el fondo de indemnización por los daños ocasionados o una regulación específica sobre la competencia de los Tribunales, sino que teniendo en cuenta las normas que hoy en día se aplican, se ha pretendido destacar las numerosas opciones al alcance de los Estados y cuáles podrían ser las más beneficiosas para proteger el medio marino en AFJN. Al fin y al cabo, esto es lo que evidencia la relevancia del Derecho Internacional Privado para la protección y uso sostenible de la biodiversidad marina.

V. Conclusiones

El acuerdo sobre un borrador para el texto del Tratado BBNJ, el cual será un instrumento internacional vinculante bajo el CNUDM para la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad marina, ha sido recibido con gran expectación por la comunidad internacional. La Conferencia que está negociando el texto definitivo se reunirá, en principio, el 19 y 20 de junio de este mismo año y se negociarán materias que el grupo de trabajo oficioso de composición abierta establecido para el caso haya elaborado con el objeto de adoptar el texto definitivo¹¹⁰. Este mismo grupo de trabajo se encargará de armonizar las versiones en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas; si los plazos se cumplen podríamos disponer de una versión en castellano para esas fechas.

El acuerdo quiere ahondar en que las áreas fuera de la jurisdicción nacional no son soberanía de ningún Estado y que se trata de un patrimonio que compartimos todos, es decir, las AFJN pertenecen tanto a los Estados en desarrollo como a los desarrollados. Por esta misma razón, se tomarán medidas para el reparto justo y equitativo de los beneficios por las actividades realizadas y se facilitará el acceso en todos los aspectos a los Estados en condiciones menos favorables. No puede ser que, siendo un espacio de todos, sean unos pocos privilegiados los que se lucren de su explotación e investigación.

¹¹⁰ Decisión 77/556 de la Asamblea General para reunirse en una prolongación del quinto período de sesiones. Disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N23/089/85/PDF/N2308985.pdf?OpenElement>.

El objetivo a la hora de legislar sobre la protección de todo lo relacionado con el medio ambiente es prever y evitar los sucesos que lo deterioran, entre ellos la contaminación del mar por el vertido de hidrocarburos. Para el caso en que esto no sea posible y dichos acontecimientos originen responsabilidad a sus causantes, disponemos de normas internacionales que servirán para que los damnificados obtengan la correspondiente indemnización: el CLC/92, FUND/92, FUND/PROT/2003, BUNKERS 2001 o el OPA de 1990, entre otros. Estos Convenios Internacionales están destinados para el caso en que el daño se pueda localizar en el territorio de un Estado o un lugar donde el mismo tenga derechos especiales en relación con la exploración y el uso de los recursos marinos; no es el caso de las AFJN.

Sí bien estas normas sobre la responsabilidad civil que puede generar el vertido de hidrocarburos en el mar no serían aplicables a efectos del Tratado BBNJ, aprendemos mucho de sus errores y nos permite antever hasta qué punto sus disposiciones serían aplicables. Así, por ejemplo, la escasa indemnización que los daños ecológicos puros han recibido tradicionalmente no puede replicarse para el régimen que establezca el Tratado BBNJ, ya que es precisamente lo que se pretende proteger.

El establecer un régimen de responsabilidad civil exigente podría ser muy beneficioso para el éxito de los objetivos perseguidos y serviría como disuasión para los posibles infractores. Los seguros obligatorios y los fondos de indemnización son figuras que tradicionalmente aparecen en las normas convencionales examinadas y que podrían ser de gran aplicabilidad para la protección del medio ambiente en las AFJN. En caso de que se logre una estructura institucional en la que la responsabilidad, la indemnización y la propia financiación estén conectadas, sería un gran refuerzo para el futuro de la protección del medio ambiente de las AFJN.

Figura igual de arraigada en el derecho marítimo es la limitación de la responsabilidad, la cual está intrínsecamente unida a la constitución de fondos para la indemnización de los daños y los seguros obligatorios. Incluso las normas más desarrolladas y exitosas en esta materia, tal y como es la OPA, conciben la limitación de la responsabilidad de los operadores de buques. A estos efectos no se plantea la cuestión de que la responsabilidad sea ilimitada, más bien la posibilidad de que la responsabilidad no se pueda limitar hasta que los daños ecológicos sean indemnizados.

El apartado IX del texto dirigido a la resolución de litigios debería plantear un régimen que evite el problema de la litispendencia y del *forum shopping*. Una de las opciones más destacables sería la de crear un foro especial ligado al Tribunal Internacional del Derecho de Mar que se encargaría de dilucidar cuestiones que puedan surgir en relación al Tratado BBNJ.

Como en la mayoría de casos, la toma de decisiones adecuadas no es sencilla y depende de la conveniencia de los Estados contratantes. En el momento en el que los Estados sean parte del Tratado, se comprometen a que dicha conveniencia sea la de proteger los ecosistemas y gestionar los océanos de la mejor manera posible. De ahí que, a la hora de armonizar el texto del borrador con el CNUDM, los Estados deben hacer un esfuerzo por que se pueda construir un sólido régimen de responsabilidad civil dentro de la estructura institucional que se establezca.

Cabe reseñar que el acuerdo alcanzado para la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica marina de las AFJN es muy reciente; data del 3 de marzo, por lo que no sería de asombrar que en un futuro no muy lejano se conozcan más decisiones sobre las particularidades de las cuestiones planteadas en el presente trabajo.

Bibliografía:

-ABAD CAMACHO, P. (2003). A propósito del 'Prestige'. Responsabilidad civil e indemnización derivada de la contaminación por hidrocarburos. *Revista de Derecho Vlex*. Nº 2.

-ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (2007). “Caso Prestige. Las demandas ante los distintos tribunales de justicia: realidad, intereses y alternativas”. En AA.VV., (Edit. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. Edit. Iustel. Madrid.

-ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (2011). “Hacia un nuevo Derecho de daños marítimo: tendencias actuales”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.), *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.

-ARROYO MARTÍNEZ, I. (2006). “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige)”. En AA.VV., (Dir. MEILÁN GIL, J. L.), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*. Edit. Aranzadi SA. Navarra.

-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.

-IRURETAGOIANA 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.), *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.

-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.), *Las lecciones jurídicas del Caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed., pp. 137–162). Aranzadi S.A.

-MENDENHALL, E., & HASSANALI, K. (2023). *The BBNJ agreement and liability*. *Marine Policy*, 150, 105549. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105549>.

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

-RUDA GONZÁLEZ, A. (2008). *El daño ecológico puro. La responsabilidad civil por el deterioro del medio ambiente, con especial atención a la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental, (prólogo de Miquel Martín Casals)*. ed. Thomson-Aranzadi. Navarra.

-SHI, Y. (2020). *Settlement of disputes in a BBNJ agreement: Options and analysis*. *Marine Policy*, 150. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X20302621>.

-XUE GUIFANG, J. (2019). *The Use of Compensation Funds, Insurance and Other Financial Security in Environmental Liability Schemes*. International Seabed Authority. Disponible en: <https://www.cigionline.org/publications/use-compensation-funds-insurance-and-other-financial-security-environmental-0/>

Legislación:

-Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques tanque (TOPIA).

-Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos procedentes de pequeños buques tanque (STOPIA).

-Constitución Española de 1978.

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

-Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. Ginebra. 6 de marzo de 1948.

-Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos. Bruselas. 18 de diciembre de 1971.

-Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.

-Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. Ginebra. 6 de marzo de 1948.

-Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002 relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

-Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

-Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009 , sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento.

-Draft agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction.

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

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

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

-Marco Mundial de Biodiversidad de Kunming-Montreal.

-Oil Pollution Act of 1990 As Amended Through P.L. 106–580. 29 de diciembre del 2000.

-Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE sobre el control de los buques por el Estado del puerto. 2000/0065 (COD).

-Propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva del Consejo 94/57/CE relativa a las sociedades de clasificación. 2000/0066 (COD).

-Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. 2000/0067 (COD).

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

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

-Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Londres. 16 de mayo de 2003.

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

-Reglamento 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

-Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Recursos web:

-CETMAR. *Historia del transporte de crudo por mar*. Disponible en: https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm.

-FIDAC. *Convenio del Fondo de 1992 y Protocolo relativo al Fondo Complementario*. Disponible en: <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-d-e-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario/>.

-FIDAC. *Estados Parte en los Convenios internacionales de responsabilidad e indemnización*. Disponible en: <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/estados-miembros/>.

-FIDAC. *Visión Global de los Fondos*. Disponible en: <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/>.

-International Chamber of Shipping. *About ICS*. Disponible en: <https://www.ics-shipping.org/about-ics/>.

-International Groups of P&I Clubs. *About the International Group*. Disponible en: <https://www.igpandi.org/about/>.

-Ministerio de agricultura y pesca. *Alimentación y medio ambiente*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/impacto_ambiental.aspx.

-Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. *Basuras Marinas*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/basuras-marinas/default.aspx>.

-Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. *Convenio sobre la Biodiversidad Biológica*. Vicepresidencia Tercera del Gobierno. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/conservacion-de-la-biodiversidad/conservacion-de-la-biodiversidad-en-el-mundo/cb_mundo_convenio_diversidad_biologica.aspx.

-Organización de las Naciones Unidas. *Intergovernmental Conference on an international legally binding instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction (General Assembly resolution 72/249)*. Disponible en: <https://www.un.org/bbnj/>.

-Organización de las Naciones Unidas para los Océanos y el Derecho del Mar. *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements*. Disponible en: https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.

-Organización de las Naciones Unidas, programa para el medio ambiente. *¿Por qué son importantes los océanos y los mares?*. Disponible en: <https://www.unep.org/es/explore-topics/oceans-seas/por-que-son-importantes-los-oceanos-y-los-mares#:~:text=Los%20oc%C3%A9anos%20nos%20alimentan%2C%20regulan,y%20el%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20internacional>.

-Resolución 2749 (XXV). (17 de diciembre de 1970). *Declaración de principios que regulan los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional*. Disponible en: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/354/10/PDF/NR035410.pdf?OpenElement>.

-Resolución A/RES/59/24 aprobada por la Asamblea General. (17 de noviembre de 2004). *Los océanos y el derecho del mar*. Disponible en: undocs.org/A/RES/59/24.

-Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2021). *De la contaminación a la solución: Una evaluación global de la basura marina y la contaminación por plásticos. Síntesis*. Nairobi. pág. 5 Disponible en: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/36965/POLSOLSum_SP.pdf?sequence=28&isAllowed=y.

-United Nations Meetings Coverage and Press Releases. (3 de marzo de 2023). *'The Ship Has Reached the Shore', President Announces, as Intergovernmental Conference Concludes Historic New Maritime Biodiversity Treaty*. Disponible en: <https://press.un.org/en/2023/sea2175.doc.htm>.

-United States Coast Guard. *Oil Pollution Act of 1990*. U.S. Department of Homeland Security. Disponible en: https://www.uscg.mil/Mariners/National-Pollution-Funds-Center/about_npfc/opa/.

-United States Coast Guard. *Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF) Funding for Oil Spills*. U.S. Department of Homeland Security. Disponible en: https://www.uscg.mil/Portals/0/NPFC/docs/PDFs/OSLTF_Funding_for_Oil_Spills.pdf.
United States Environmental Protection Agency. *Oil Spill Liability Trust Fund*. Disponible en: <https://www.epa.gov/oil-spills-prevention-and-preparedness-regulations/oil-spill-liability-trust-fund>.

