



UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA
FACULTAD DE DERECHO
MÁSTER UNIVERSITARIO EN ESTUDIOS INTERNACIONALES

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA
CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR
HIDROCARBUROS. EN PARTICULAR, EL CASO
PRESTIGE

Sarai Vila Cid

Tutor: Prof. Dr. Santiago Álvarez González

SANTIAGO DE COMPOSTELA

2017/2018

*A mis abuelos, Iosua y Estela,
por la confianza y el apoyo.
A Santiago, por guiarme y aconsejarme
en la elaboración de este trabajo.*

La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos. En particular, el caso Prestige

Torts for oil pollution. In particular, the Prestige case

Sarai Vila Cid

RESUMEN: El objeto del presente trabajo es analizar, desde el punto de vista del Derecho internacional privado, la responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos, haciendo especial mención a la problemática derivada del caso Prestige en lo concerniente a la determinación de la ley aplicable y la competencia judicial internacional.

PALABRAS CLAVE:

Derecho internacional privado, Responsabilidad civil, Prestige, Contaminación marítima, Contaminación por hidrocarburos, Medioambiente, Ley aplicable, Competencia judicial internacional.

ABSTRACT: The aim of this thesis is to analyse, from the point of view of the private international law, the torts for oil pollution, paying special attention to the problems arising from the Prestige case concerning determination of the applicable law and international jurisdiction.

KEYWORDS:

Private international law, Torts, Prestige, Sea pollution, Oil pollution, Environmental, Applicable law, International jurisdiction.

Listado de abreviaturas.....	1
I. INTRODUCCIÓN.....	3
II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR HIDROCARBUROS.....	4
1. Aspectos generales de la responsabilidad civil.....	4
2. La responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos.....	7
2.1. El régimen legal aplicable a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.....	10
2.1.1. El convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969.....	13
2.1.2. El convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971.....	17
2.2. La tipología y determinación de los daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos.....	22
2.3. La responsabilidad civil en el CLC 1992: la responsabilidad civil objetiva del propietario del buque y la posible limitación de la misma. Problemas que se suscitan a la hora de determinar posibles responsables.....	25
2.4. La reparación e indemnización del daño.....	28
2.4.1. Las reclamaciones ante el FIDAC.....	31
2.4.2. El sistema de plazos de los derechos indemnizatorios de las víctimas.....	34
III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL INTERNACIONAL EN EL CASO PRESTIGE.....	36
1. La complejidad del caso Prestige: hechos del supuesto y los factores que dificultan el proceso.....	36
2. Problemática legal a la luz del caso Prestige: la competencia judicial internacional y la ley aplicable.....	39
2.1. Antecedentes: el caso <i>Erika</i> y el caso <i>Torrey Canyon</i>.....	40

2.2. La complejidad de la competencia judicial internacional en el presente supuesto: ¿dónde litigar?.....	42
2.2.1. El procedimiento judicial en Estados Unidos de América a la luz de la sentencia American Bureau of Shipping v. Reino de España.....	42
2.2.2. Los procedimientos sobre el caso Prestige en Reino Unido, Francia, Portugal y España.....	48
2.2.2.1. El supuesto de Reino Unido.....	48
2.2.2.2. Los casos de Francia y Portugal.....	52
2.2.2.3. Los procedimientos ante los distintos órdenes jurisdiccionales en España: especial mención al procedimiento ante el tribunal de Corcubión....	54
2.2.3. La determinación de la competencia judicial internacional bajo lo dispuesto por los convenios de la Organización Marítima Internacional.....	57
2.3. La ley aplicable en el caso Prestige: la controversia de la pluralidad normativa.....	64
2.3.1. La importancia de la ley aplicable en los supuestos de contaminación marina por hidrocarburos, en particular, el caso Prestige.....	65
2.3.2. La aplicación de la normativa internacional al presente supuesto.....	69
3. La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos, la tipología de los daños y la indemnización de los mismos causados por el Prestige.....	74
3.1. La determinación de la responsabilidad civil por la contaminación marítima por hidrocarburos a la luz de la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 y el auto la Audiencia Provincial de 15 de noviembre de 2017 sobre el caso Prestige.....	75
3.2. Determinación, reparación e indemnización de los daños causados en el caso Prestige con motivo de la sentencia del Tribunal Supremo y el auto ejecutorio de la Audiencia Provincial de A Coruña.....	81
IV. CONCLUSIONES.....	86
V. BIBLIOGRAFÍA Y MATERIALES COMPLEMENTARIOS.....	90

VI. ÍNDICE JURISPRUDENCIAL.....	99
--	-----------

Listado de abreviaturas

ABS	American Bureau of Shipping
AP	Audiencia provincial
CC	Código Civil
CLC 1969	Convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969
CLC 1992	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992
CNUDM	Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 1982
Convenio BUNKERS 2001	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques de 2001
Convenio del Fondo	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971
Convenio del Fondo de 1992	Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
CP	Código Penal
DEG	Derechos especiales de giro
DIPr	Derecho internacional privado
FIDAC	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
Fondo complementario	Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LECrIm	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial

OMI	Organización Marítima Internacional
ONU	Organización de las Naciones Unidas
OPA	Oil pollution act
P&I London Club	London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited
Real Decreto-ley-4/2004	Real Decreto-ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptaron unas determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del Prestige
Reglamento Bruselas I	Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
Reglamento Bruselas I bis	Reglamento (UE) nº 1215/2012 del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.
Reglamento Roma II	Reglamento (CE) nº 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.
SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.
TC	Tribunal Constitucional.
TRAGSA	Transformaciones agrarias S.A.
TS	Tribunal Supremo.
TSJ	Tribunal superior de justicia.
TFUE	Tratado de funcionamiento de la Unión Europea.
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
ZEE	Zona Económica Exclusiva.

I. INTRODUCCIÓN

El interés por el presente tema de investigación se suscitó con motivo del impacto medioambiental sufrido en las costas españolas, en particular el sufrido en las costas gallegas, debido al hundimiento del petrolero Prestige el 19 de noviembre de 2002, dando lugar a una de las mayores catástrofes medioambientales de la historia y a un problemático conflicto legal que, a día de hoy, no se encuentra totalmente resuelto.

Si bien es cierto que múltiples ramas del derecho como son el Derecho Internacional Público o el Derecho de la Unión Europea contribuyen normativa y prácticamente a los supuestos que se abordarán en el presente trabajo, en el análisis del mismo nos centraremos específicamente en la esfera jurídico-privada a través del examen de los distintos instrumentos legales que habilita el derecho sustantivo para canalizar las pretensiones de los afectados por la contaminación marina. Por tanto, las reflexiones contenidas en este breve estudio pretenden mostrar la compleja tarea de coordinación que resulta de la codificación del derecho a nivel internacional y a nivel nacional en relación con un ámbito material muy concreto: la responsabilidad civil y el sistema de indemnización derivado de la contaminación marítima por vertido de hidrocarburos.

Según la definición de la Organización de Naciones Unidas se entiende por contaminación marina “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”¹. Es por ello por lo que el presente trabajo profundizará en un estudio detallado de la responsabilidad civil derivada de los daños que se puedan producir producidos por los vertidos de hidrocarburos (pudiendo ser éstos tanto patrimoniales, como morales, como medioambientales), y la aplicación de la normativa internacional e interna vigente para la resolución del supuesto acaecido hace ya 15 años.

Para ello, resulta imprescindible definir en primer lugar la responsabilidad extracontractual (dado que este tipo de daños se engloban dentro de la definición de este tipo de responsabilidad) para ver después los aspectos particulares de la responsabilidad extracontractual derivada de los daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos en el mar. Seguidamente, haremos hincapié en los aspectos legales, a través del estudio de la

¹ Gobierno de España: Ministerio de agricultura y pesca. Alimentación y medio ambiente: http://www.mapama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/impacto_ambiental.aspx

normativa legal internacional vigente que resulta de aplicación a este tipo de supuestos creada por la Organización Marítima Internacional. Centrándonos particularmente en el estudio del convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969 (y el protocolo modificativo de este convenio que data en el año 1992) y del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971 (también modificado con posterioridad en el año 1992 por un protocolo complementario) en relación con el Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

Asimismo, analizaremos el sistema de indemnizaciones a las víctimas que hayan sufrido daños derivados por la contaminación marítima por hidrocarburos bajo lo dispuesto por los convenios internacionales y el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

Una vez hecho un estudio general del sistema de responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos, pasaremos a analizar la problemática legal en lo relativo a la determinación de la competencia judicial internacional y de la ley aplicable a la luz del caso del Prestige donde se hará mención expresa a la complejidad del caso fundamentada en la existencia de una pluralidad normativa (tanto internacional en lo que respecta a las normas de la Organización Marítima Internacional, como nacional) que resulta de aplicación al caso, y la posibilidad e interés que tienen las partes de litigar ante distintos foros como es el caso de Estados Unidos de América, Reino Unido o España.

Finalmente, se analizará la responsabilidad civil derivada de la catástrofe medioambiental del Prestige a través de la aplicación de la normativa expuesta con anterioridad, así como las pertinentes indemnizaciones y reparaciones que tendrán que darse por parte de los responsables a la luz de lo dictado por la sentencia del Tribunal Supremo español de 14 de enero de 2016 y el auto ejecutorio de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre del pasado año sobre el presente caso.

II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR HIDROCARBUROS.

1. Aspectos generales de la responsabilidad civil

En primer lugar, para poder responder a las posteriores cuestiones sobre responsabilidad civil en el ámbito del Derecho Internacional Privado, en adelante «DIPr» (y a las particularidades específicas de la responsabilidad civil derivada de la contaminación por hidrocarburos concernientes al caso), debemos ahondar en la cuestión terminológica del concepto de «responsabilidad civil» y «obligación» en el régimen interno.

La responsabilidad civil se encuentra identificada en nuestro Derecho interno como la obligación² de indemnización derivada de los daños ocasionados en la persona o en los bienes de otro (arts. 1101 y ss. y 1902 y ss. de nuestro Código Civil, en adelante «CC»)³, teniendo consecuentemente como objetivo último solucionar el problema derivado de la producción de un daño, que normalmente es un problema de resarcimiento de los daños que se hayan derivado entre el causante (o responsable) y la persona damnificada, tratando de restablecer la situación anterior a la producción del hecho dañoso a través de una compensación a la víctima (dado que la reparación *in natura*, es decir, aquella que consiste en sustitución o arreglo de la cosa afectada restituyéndolo a su estado anterior, para los supuestos de vertidos es francamente compleja como veremos). Algo que normalmente se realizará a través del pago de una indemnización, es decir, a través del pago de una cuantía que se estipule en función de los daños acaecidos⁴.

También debemos tener en cuenta que la responsabilidad civil puede darse en dos modalidades: la negligente o culposa, donde hablamos de “responsabilidad subjetiva”, o la responsabilidad por riesgo, donde hablamos de “responsabilidad objetiva”. En el caso de la responsabilidad subjetiva, la persona que haya actuado negligentemente (es decir, que no haya actuado con la diligencia debida) se encuentra obligado a indemnizar a la persona (o personas) a quienes haya causado un daño. Por otra parte, en lo que respecta a la responsabilidad objetiva, la persona que haya llevado a cabo una actividad creadora de un riesgo responde del daño acaecido, aun cuando haya actuado con toda la diligencia posible. Esto es relevante dado que, en la responsabilidad objetiva, el perjudicado no

² Las obligaciones, según el artículo 1089 de nuestro Código Civil, “nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y/o ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia” consiéndolo éstas en obligaciones de dar, hacer o no hacer alguna cosa (art. 1088 CC).

³ GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., «Aspectos jurídico-mercantiles de la llamada «responsabilidad civil» por daños, en el siniestro del Prestige», en AA.VV., (Dir. MEILÁN GIL), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Edit. Aranzadi SA, 2006, p. 436.

⁴ MORENO QUESADA, F. J. (Coord.), *Curso de derecho civil II. Derecho de obligaciones, contratos y responsabilidad por hechos ilícitos*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 543 – 546.

tendrá que probar la culpa del que haya causado el daño, sino que sólo tendrá que probar que esa acción (u omisión) de esa persona le ha causado un daño⁵.

Asimismo, las obligaciones extracontractuales están definidas a efectos del DIPr por la doctrina a través de un criterio de exclusión, es decir, de una manera residual o negativa en contraposición a las que se conocen como «obligaciones contractuales», abarcando una gama muy amplia y heterogénea de situaciones jurídicas⁶. De esta forma, las obligaciones extracontractuales se denominan como un conjunto de obligaciones que no derivan de un contrato⁷ (dado que no tienen un carácter contractual), ni de cualquier otra institución jurídica (esto es por ejemplo el caso de los alimentos, el matrimonio, la filiación, los derechos reales, etc.)⁸ y en las que tampoco tienen cabida los delitos y las faltas, por tratarse esta de materia penal, ni los litigios entre una autoridad pública y un particular (siempre que dicha autoridad actúe en el ejercicio de poder público⁹ y el conflicto se haya originado por dicha actuación, entre otros)¹⁰. Por tanto, teniendo en cuenta esta definición podemos admitir que se encuadran dentro de la definición de obligación extracontractual la responsabilidad civil derivada de los daños causados al medio ambiente, los daños en materia nuclear y los accidentes en circulación por carretera, entre otros.

En el ordenamiento jurídico español, el régimen conflictual de aplicación en la materia de obligaciones extracontractuales viene determinado por el Reglamento (CE) nº 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, en adelante «Roma II». Este reglamento es un reglamento europeo de alcance general, obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable por los Estados miembros. No obstante, en materia de daños de contaminación por hidrocarburos (así como también para los casos de daños nucleares o transporte) existen una serie de convenios internacionales específicos de derecho material

⁵ GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización dos danos causados polo “Prestige”. Apuntamentos un ano despois da traxedia.», en AA.VV., (Edit. TORRES FEIJÓ, E. J.), *A lección do “Prestige”*, Candeia editora, Santiago de Compostela, 2004, pp. 147 – 151.

⁶ FERNÁNDEZ ROZAS, J. C., *et al.*, *Derecho internacional privado. Parte especial*, Edit. Eurolex S.L., Madrid, 1995, pp. 209 – 211.

⁷ Artículo 1089 CC.

⁸ CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Las obligaciones extracontractuales en Derecho Internacional privado, el Reglamento (Roma II)*, Edit. Comares, Granada, 2008, p. 3.

⁹ GARCIMARTÍN ALFEREZ, F. J., *Derecho internacional privado*, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2017, p. 394.

¹⁰ FERNÁNDEZ ROZAS, J. C., *op. cit.*, pp. 213 – 218.

uniforme que prevalecen sobre las soluciones del reglamento Roma II¹¹, siendo necesaria como consecuencia, la consulta de dichos textos para delimitar el ámbito de actuación y la ley designada¹².

Aun así, cabe mencionar la existencia de supuestos donde los convenios internacionales específicos no cubren todos los casos de daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos (como son, por ejemplo, en los que existe un elemento de extranjería, cuando se haya producido un daño fuera del ámbito territorial del convenio o frente a los daños acaecidos en un Estado no contratante del convenio), lo que da lugar a la posible aplicación del reglamento Roma II o de otras posibles normas supletorias como es el caso de las normas internas nacionales¹³. Una circunstancia relevante dado que esta situación plantea posibles controversias en relación con la pluralidad de normas internacionales que puedan resultar de aplicación¹⁴, algo que el DIPr. persigue evitar.

2. La responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos

Respecto de la reparación de los daños derivados de la responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos en España está basada en el expediente de la responsabilidad civil y el principio europeo de “quien contamina, paga”¹⁵ recogido en el artículo 191.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea¹⁶, en adelante «TFUE», antiguo artículo 174.2 del Tratado de las Comunidades Europeas.

¹¹ Esto es así de conformidad con el artículo 28 del Reglamento Roma II que dispone que “El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales”. Una disposición de la cual se desprende la duda de si contempla las normas de derecho uniforme.

¹² GARCIMARTÍN ALFÉREZ, F. J., *op. cit.*, pp. 393 – 394.

¹³ FACH GÓMEZ, K., *La contaminación transfronteriza en Derecho internacional privado. Estudio de derecho aplicable*, Edit. Bosch SA, Barcelona, 2002, p. 39.

¹⁴ REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad y del FIDAC», 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, 2007, pp. 142 – 143.

¹⁵ El principio “quien contamina paga” es un principio del derecho ambiental que tiene como base el establecimiento de normas que implican que “una empresa que cause daños medioambientales es responsable de los mismos, por lo que debe tomar las medidas preventivas o reparadoras necesarias y sufragar todos los costes relacionados.” EUR-LEX, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128120> Consultado a 25/06/2018.

¹⁶ El artículo 191 apartado segundo del TFUE dispone que “la política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tendrá como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga.”

El transporte marítimo ha ido evolucionando con el paso del tiempo dando lugar a buques de mayor envergadura y el desarrollo de un transporte de productos contaminantes a mayor escala como es el caso del fueloil¹⁷ o el petróleo, lo que lleva aparejado un riesgo mayor de contaminación y con ello, la necesidad de un resultante desarrollo normativo para responder ante este nuevo horizonte. Asimismo, este adelanto en el transporte marítimo ha dado lugar a que las propias normativas de los Estados sean incapaces de responder de manera unilateral a los posibles conflictos que se pudiesen ocasionar ya que, ante este nuevo escenario, podían resultar afectados varios Estados por la contaminación por vertidos de hidrocarburos, es decir, que el daño pueda tener un carácter pluri-localizado¹⁸. Del mismo modo que el daño puede tener carácter pluri-localizado, la pluralidad de elementos que puedan resultar afectados es otra peculiaridad. De hecho, cuando se produce el vertido de manera inmediata surgen una serie de partes afectadas entre las que podemos distinguir a las personas que han sufrido el daño y, por otra parte, a los posibles responsables de dicho daño¹⁹.

En lo que respecta a los sujetos responsables de los vertidos en el mar (y teniendo en cuenta que se tratan de vertidos pluri-localizados), vislumbramos que pueden ser considerados como tal según lo dispuesto por los convenios internacionales un gran número de sujetos distintos como son el propietario del buque²⁰, el capitán, la empresa del fletamento, el gestor naval o el armador²¹, los empleados o agentes del propietario, los tripulantes, el práctico o cualquier otra persona que preste servicios para el buque, la

¹⁷ Según el Convenio del Fondo de 1992 el fueloil son los “destilados pesados o residuos de crudos o combinaciones de estos productos destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía, de calidad equivalente a la que especifica la American Society for Testing and Materials en su Especificación para Fueloil N° 4 (designación D 396-69), o más pesados.” Artículo 1.3.b) Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.

¹⁸ BELINTXON MARTÍN, U., «La responsabilidad civil en el derecho marítimo: La efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima.», en AA.VV., (Edits. ÁLVAREZ RUBIO J. J.) *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Aranzadi SA, Navarra, 2011, pp. 205 – 206.

¹⁹ REQUEJO ISIDRO, M., «Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué.» en AA.VV., (Edit. SOBRINO HEREDIA, J. M.), *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Tirant Lo Blanch, XXI Jornadas de la Asociación Española de Profesores de derecho internacional y relaciones internacionales, A Coruña, 22 – 24 de septiembre, 2005, p. 473.

²⁰ Según el CLC 1992: El propietario es “la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en este Estado como armador del buque, por propietario se entenderá dicha compañía.” Artículo I.3 CLC 1992.

²¹ Persona o empresa que arma o dota un barco para su explotación comercial. Real Academia Española: <http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=armador> Consultado a 25/06/2018.

persona o personas que realicen operaciones de salvamento, etc²². Asimismo, cabe mencionar que también existen otros terceros que podrían ser considerados como responsables pero que, a diferencia de los anteriores, no se encuentran regulados en la normativa internacional como es el caso del titular de la carga o las sociedades de clasificación a pesar de ser potenciales sujetos creadores del riesgo contaminante²³, aunque esta es una discusión en la que nos adentraremos más adelante cuando analicemos la normativa que resulta de aplicación a este tipo de supuestos.

De igual forma, los afectados por los daños derivados de la contaminación marina también pueden ser varios, pudiendo subdividir a las víctimas del daño acaecido en dos grupos: por un lado, los sujetos que han sufrido un daño directo (ya sea por los daños ocasionados por el vertido de crudo²⁴ o por los beneficios que han dejado de ganar²⁵) o indirecto, derivado del deterioro medioambiental de la zona; y, por otro lado, los daños al medioambiente con motivo de la contaminación de los vertidos de hidrocarburos, lo que se han denominado como “daños ecológicos puros”²⁶, esto es, por ejemplo, la contaminación de la zona marina por los vertidos, la degradación del ecosistema, etc. Por tanto, en cuanto a la determinación de la figura de víctima para los casos de daños derivados de contaminación por vertidos de hidrocarburos debemos englobar a particulares, asociaciones, compañías, organizaciones privadas u organismos públicos (incluidos los Estados) y las autoridades locales²⁷.

Considerando así el carácter plural de este tipo de daños, podemos admitir que la problemática jurídica práctica en lo relativo a la responsabilidad civil por vertidos de

²² Artículo III.4 del Convenio sobre responsabilidad civil de 1992.

²³ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige.*, Oviedo, 2004, p. 82 y ARROYO MARTÍNEZ, I., «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, 2006, p. 35.

²⁴ El Convenio del Fondo de 1992 define “crudos” como “toda mezcla líquida de hidrocarburos que se encuentre en forma natural en la tierra haya sido o no tratada para hacer posible su transporte. En ese término se incluyen también los crudos de los que se hayan extraído ciertas fracciones de destilados (llamados a veces crudos “descabezados”) o a los que se hayan agregado ciertas fracciones de destilados (llamados a veces crudos “reconstituidos”).” Artículo 1.3.a) Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.

²⁵ Lo que como veremos más adelante se ha denominado como “daño emergente” y “lucro cesante”.

²⁶ Se habla de daño ecológico puro para hacer referencia a los daños que se producen a los recursos naturales o a la diversidad biológica que afectan a la colectividad en su conjunto. En este sentido, RUDA GONZÁLEZ, A., «La tipología de los daños causados por el Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007, p. 100.

²⁷ Sobre posibles reclamantes: <https://www.iopcfunds.org/es/indemnizacion/> Consultado a 25/06/2018.

hidrocarburos se trata de una cuestión excesivamente compleja en la que confluyen desde la responsabilidad del Estado (estando este encargado de velar por la seguridad del transporte marítimo, la protección del medio ambiente y la lucha contra la contaminación), hasta una multiplicidad de afectados, la magnitud de los daños y la problemática derivada del desconocimiento de quién es en realidad el causante, algo que coadyuva a la difusión de explotación de buques bajo lo que se ha denominado como “pabellones de conveniencia”²⁸ e implica un escenario dramático para los afectados dado que genera una gran desprotección para los mismos, una realidad a la que el ordenamiento jurídico debe tratar de dar respuesta para evitarla o al menos paliarla²⁹.

2.1. El régimen legal aplicable a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos

Teniendo en cuenta el carácter plural de este tipo de accidentes, fue con motivo del siniestro del buque *Torrey Canyon*³⁰ en el año 1967 cuando la conciencia de la necesidad de proporcionar un medio uniforme, claro y eficiente de indemnización a las víctimas de los daños ocasionados por la contaminación trajo consigo la adopción dos años más tarde en una conferencia diplomática auspiciada por la Organización Marítima Internacional³¹, en adelante «OMI», del “Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”, en adelante, «CLC 1969» por sus siglas en inglés “*International convention on civil liability for oil pollution damage*”. Además, este convenio fue enmendado con posterioridad por un protocolo complementario de 1992 por el que adquirió el nombre de

²⁸ Un buque con bandera de conveniencia es aquel que enarbola el pabellón de un país distinto al de su Estado. Esto se deriva de que unos determinados estados han establecido una serie de registros abiertos con condiciones de inscripción extremadamente flexibles aun sin tener una vinculación estrecha con el estado. Esto interesa porque se tratan de estados con una legislación muy flexible o poco rigurosa y no establecen muchos requisitos de control de cumplimiento de esa legislación (cosa especialmente relevante en este supuesto). Entre los principales estados de conveniencia destacamos: Panamá, Liberia, Malta, Bahamas y las Islas Marshall.

²⁹ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, pp. 26 – 27.

³⁰ El *Torrey Canyon* fue el primero de los grandes superpetroleros, capaz de transportar una carga de petróleo de 120.000 toneladas. El *Torrey Canyon* se hundió en el sur de la costa de Inglaterra –tras golpearse contra el arrecife Seven Stones entre las Islas de Scilly y Land’s End en Cornwall- provocando uno de los mayores desastres ecológicos del mundo. VAUGHAN, A., «Torrey Canyon disaster – the UK’s worst-ever oil spill 50 years on», *The Guardian*, 2017, disponible en: <https://www.theguardian.com/environment/2017/mar/18/torrey-canyon-disaster-uk-worst-ever-oil-spill-50th-anniversary> Consultado a 25/06/2018.

³¹ La Organización Marítima Internacional es el primer organismo internacional especializado de Naciones Unidas dedicado a la elaboración de medidas relativas a la contaminación marina ocasionada por los buques y la seguridad marítima. Fue creada en el año 1948 y está conformada por 172 Estados miembros y tiene sede en Londres. Véase: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> Consultado a 25/06/2018.

“Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992”, en adelante «CLC 1992» por sus siglas en inglés “*international convention on civil liability for oil pollution damage*”. Del mismo modo, en el año 1971 se adoptó el “Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos”³², en adelante «Convenio del Fondo» (en inglés, *International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution*) enmendado en 1992³³ por un protocolo complementario con el que pasó a denominarse “Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992”, en adelante «Convenio del Fondo 1992» (en inglés, *International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage*).

De esta forma, la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos se regula en España por medio del CLC 1992, del que son parte 141 Estados³⁴ (habiéndose adherido España por instrumento de adhesión a fecha de 20 de

³² El Convenio del Fondo de 1971 dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, cuando el número de Estados Miembros del Fondo de 1971 se redujo a menos de 25. *Responsabilidad civil e indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Textos del convenio de responsabilidad civil de 1992, el convenio del fondo de 1992 y el protocolo relativo al fondo complementario*, Edición 2011, p.3. https://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/Text_of_Conventions_s.pdf
Consultado a 25/06/2018.

³³ REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación del mar. Los FIDAC», en AA.VV., (Edits. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige ¿caso cerrado?*, Edit. Servicio de publicaciones da Universidade de Vigo, Vigo, 2006, p. 164.

³⁴ A saber, Albania, Alemania, Argelia, Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Australia, Azerbaiyán, Bahamas, Baréin, Barbados, Bélgica, Belice, Benín, Brunei Darussalam, Bulgaria, Camboya, Camerún, Canadá, Cabo Verde, Chile, China, Colombia, Comoras, Congo, Islas Cook, Costa de Marfil, Croacia, Costa Rica, Chipre, Dinamarca, Dominica, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Estonia, Filipinas, Finlandia, Fiyi, Francia, Gabón, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guatemala, Guinea, Hungría, Islandia, India, Indonesia, República Islámica de Irán, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Jordán, Kenia, Kiribati, Kuwait, Letonia, Lebanon, Liberia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Maldivas, Malta, Marruecos, las Islas Marshall, Mauricio, Mauritania, México, Moldavia, Mónaco, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar, Namibia, Países bajos, Nueva Zelanda, Nicaragua, Nigeria, Niue, Noruega, Omán, Pakistán, Palau, Panamá, Papúa Nueva Guinea, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, República de Corea, Rumanía, Federación Rusa, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Samoa, Arabia Saudí, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Eslovaquia, Eslovenia, Islas Salomón, Sudáfrica, España, Sri Lanka, Suecia, Suiza, República árabe de Siria, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Turkmenistán, Tuvalu, Ucrania, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Uruguay, Vanuatu, República Bolivariana de Venezuela, Vietnam, Yibuti y Yemen. *Status of IMO treaties, comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions*, Organización Marítima Internacional, 18 abril de 2018, pp. 264 – 266.

septiembre de 1995³⁵), y por el Convenio del Fondo de 1992, del cual forman parte 115 Estados en la actualidad³⁶. No obstante, debemos tener en cuenta que, a la hora de hablar del régimen legal de la responsabilidad civil por daños producidos por vertidos de hidrocarburos, debemos partir de la base de que no sólo debemos trabajar con las normas internacionales que acabamos de mencionar, sino que también resultarán de aplicación en algunos supuestos normas supletorias como es el caso de las normas internas de los Estados o los reglamentos europeos para complementar lo dispuesto por la normativa internacional de la OMI sobre la materia³⁷.

Además de estos dos convenios, también debemos mencionar la existencia de un tercer convenio internacional adoptado en el seno de esta misma organización internacional, el “Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques”³⁸, en adelante «Convenio BUNKERS 2001», en inglés “*international convention on civil liability for bunker oil pollution damage*”, elaborado en Londres el 23 de marzo de 2001. El Convenio BUNKERS 2001 es importante dado que se trata de un convenio adoptado con el fin de asegurar que se disponga de una compensación rápida, adecuada y efectiva para aquellas personas que sufran daños con motivo de los derrames de hidrocarburos cuando éstos se transporten como combustible en los bunkers de los buques³⁹,

³⁵ Instrumento de adhesión de España al 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. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/09/20/pdfs/A28081-28087.pdf> Consultado a 25/06/2018.

³⁶ A saber, Albania, Alemania, Argelia, Angola, Antigua y Barbuda, Argentina, Australia, Bahamas, Baréin, Barbados, Bélgica, Belice, Benín, Brunei Darussalam, Bulgaria, Camboya, Camerún, Canadá, Cabo Verde, China, Colombia, Comoras, Congo, Islas Cook, Costa de Marfil, Croacia, Costa Rica, Chipre, Dinamarca, Dominica, República Dominicana, Ecuador, Estonia, Filipinas, Finlandia, Fiyi, Francia, Gabón, Georgia, Ghana, Granada, Grecia, Guinea, Hungría, Islandia, India, Irlanda, Israel, Italia, Jamaica, Japón, Kenia, Kiribati, Letonia, Liberia, Lituania, Luxemburgo, Madagascar, Malasia, Maldivas, Malta, Marruecos, las Islas Marshall, Mauricio, Mauritania, México, Mónaco, Montenegro, Mozambique, Namibia, Países bajos, Nueva Zelanda, Nicaragua, Nigeria, Niue, Noruega, Omán, Palau, Panamá, Papúa Nueva Guinea, Polonia, Portugal, Qatar, República de Corea, Federación Rusa, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Samoa, Senegal, Serbia, Seychelles, Sierra Leona, Singapur, Eslovaquia, Eslovenia, Sudáfrica, España, Sri Lanka, Suecia, República Árabe Siria, Suiza, Tailandia, Tonga, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Tuvalu, Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Uruguay, Vanuatu, República Bolivariana de Venezuela y Yibuti. «Status of IMO treaties...», *loc. cit.*, pp. 294 – 296.

³⁷ GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización...», *op. cit.*, p. 148.

³⁸ Se trata de un convenio relevante en el plano internacional, pero en el que no ahondaremos dado que no tuvo relevancia para la resolución del caso Prestige, foco del presente trabajo.

³⁹ Consultar: [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-\(bunker\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-(bunker).aspx) Consultado a 25/06/2018.

aplicándose tanto a los daños que se causen en el territorio, incluyendo el mar territorial y la ZEE, de los Estados que sean parte de dicho convenio⁴⁰.

2.1.1. El convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969

El CLC 1992 es un convenio internacional auspiciado por la OMI que consagra para los Estados parte la responsabilidad civil del propietario registral del buque-tanque⁴¹ causante de los daños sobre la base del principio de responsabilidad objetiva⁴², el principio de acción directa contra el asegurador (o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario) en lo que respecta a la responsabilidad civil del propietario debido a daños ocasionados por la contaminación de vertidos de hidrocarburos⁴³, y el principio de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en función del arqueo del buque⁴⁴.

El CLC 1992 se adoptó con el fin de asegurar de que se disponga una compensación adecuada a las personas que sufran los daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, entendida esta como las pérdidas o daños ocasionados fuera del buque⁴⁵ por la impurificación resultante de las fugas o descargas de

⁴⁰ Artículo 2 Convenio BUNKERS 2001

⁴¹ Los buques-tanque son una amplia familia de tipos de buques proyectados para transportar a granel muy variadas cargas líquidas -a saber, petróleo crudo, gases licuados, alcohol...-. Los petroleros de crudo son los buques tanque de mayor tamaño, encargados de transportar petróleo desde los países exportadores (principalmente el Golfo Pérsico, Caribe y Golfo de Guinea) a los importadores (principalmente Europa, Estados Unidos y Extremo Oriente). Véase: <https://www.maritimeinfo.org/es/Maritime-Directory/tankers-es-f8ae616a802d11e28d000013721274c6> Consultado a 25/06/2018.

⁴² HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, pp. 97 – 98.; «Responsabilidad civil e indemnización...», *loc. cit.*, p. 3.

⁴³ Artículo VII.8 CLC 1992.

⁴⁴ El arqueo o tonelaje de los buques es una medida de volumen de su capacidad para transportar carga. Se trata de una materia que tiene un gran interés, debido a que los puertos, canales y otras organizaciones suelen establecer sus tarifas sobre los buques en función de su arqueo, lo que implicó que se modificase el proyecto de los buques de forma que se redujese su cifra oficial de arqueo, aunque manteniendo la misma capacidad de transporte de carga. Además, cada país tenía sus propias normas para determinarlo, lo que suponía un gran inconveniente. Como esto podía poner en peligro la estabilidad y seguridad del buque se adoptó el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, el cual estableció una serie de procedimientos unificados para calcular el arqueo bruto y neto de un buque. CARLIER, M., *La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente*, Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alicante, 5 de octubre de 2004, pp. 25 – 26; «Responsabilidad civil e indemnización de daños...», *loc. cit.*, p. 3.

⁴⁵ Tal y como se desprende del artículo I.1 del CLC 92, un buque es “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a

hidrocarburos procedentes del mismo, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas contaminantes, y medidas preventivas⁴⁶, entendiéndose éstas como “aquellas medidas razonables tomadas por cualquier persona después de un siniestro, que tienen como objetivo prevenir o minimizar los daños por contaminación”⁴⁷. Igualmente, éste sólo se aplica a los daños ocasionados por derrame de hidrocarburos persistentes como son el petróleo crudo o fueloil, dado que se trata de vertidos que en función de su composición química se disipan lentamente y son susceptibles de esparcirse, debiendo ser limpiados para su eliminación, procedente de buques-tanque⁴⁸ o aquellos adaptados al transporte de hidrocarburos a granel como carga. Lo que excluye de su regulación (y consecuentemente de ser reclamados bajo lo dispuesto por este convenio) los daños causados por hidrocarburos no persistentes -a saber, aceite diésel ligero, gasolina o queroseno- y aquellos daños por contaminación provocados por buques que no sean los que se han denominado como “buque-tanque”⁴⁹.

En cuanto a la aplicación del mismo, se concreta por razón del espacio en lo relativo a los daños causados en el territorio (inclusive en el mar territorial⁵⁰ de los Estados contratantes) con independencia de las circunstancias personales de los implicados, y en la Zona Económica Exclusiva⁵¹, en adelante «ZEE», de un Estado contratante, establecida de conformidad con el Derecho Internacional⁵². El propio articulado del CLC 1992 estipula también que, en caso de no haber establecido la ZEE, la aplicación se delimita a 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. Esta área además debe extenderse más allá de 200 millas marinas

menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”.

⁴⁶ MEILÁN GIL, J. L., *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*, Edit. Thomson Aranzadi, Navarra, 2005, p. 168; GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., *op. cit.*, p. 438.

⁴⁷ Artículo I.7 CLC 1992.

⁴⁸ Artículo I.5 CLC 1992.

⁴⁹ Artículo XI CLC 1992. En este sentido, REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, pp. 148 – 149; IOPC Funds, nota explicativa, febrero 2018, p. 2. Consultar: http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/nota_explicativa_s.pdf Consultado a 25/06/2018.

⁵⁰ Se denomina con el nombre de “mar territorial” a la franja de mar adyacente donde el Estado ribereño tiene y puede ejercer su soberanía. Artículo 2 de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, en adelante «CNUDM».

⁵¹ “La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención”. Artículo 55 de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

⁵² FERNÁNDEZ ROZAS, J. C., *et al.*, *op. cit.*, p. 220.

contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado⁵³. De igual modo, se aplica también a las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo esos daños⁵⁴. Teniendo en cuenta lo dispuesto por los artículos I y II del CLC 1992, el convenio no resultará de aplicación a los daños producidos fuera de su ámbito geográfico de aplicación ya que el artículo II se refiere a los daños ocasionados por contaminación y no al suceso del que se deriven. De tal forma, un suceso podría darse fuera del mar territorial o la ZEE y sin embargo aplicarse el CLC 1992 si se han producido dentro de ese ámbito geográfico⁵⁵.

Los daños causados en territorio de un Estado no contratante deberán regirse por la ley del lugar donde se haya producido el daño (*lex loci damni*), por tanto, el Estado de abanderamiento del barco y la nacionalidad del propietario del barco son irrelevantes a la hora de determinar la aplicabilidad del presente convenio⁵⁶.

Asimismo, es reseñable destacar una de las más importantes carencias del CLC 1992. El régimen de responsabilidad civil previsto en el CLC 1992 excluye la aplicación de la normativa interna sobre esta materia, ya que el mismo convenio dispone que no podrá promoverse contra el propietario reclamación alguna de indemnización para el resarcimiento de daños por contaminación “que no se ajusten a las disposiciones del presente convenio”⁵⁷, una exclusión que resulta verdaderamente relevante en lo que respecta a los casos de responsabilidad civil *ex delicto*, ya que no permitiría la exigencia de la responsabilidad civil por los daños derivados del vertido al capitán del buque, aun cuando en nuestro ordenamiento jurídico interno, en particular, en nuestro Código Penal⁵⁸, en adelante «CP», se prevé al autor del delito como responsable civil. Lo que trae consigo que el régimen del CLC 1992 deba ser respetado por el juez interno, con independencia de que las indemnizaciones procedan de un hecho tipificado como delito y se reclamen en el proceso penal no pudiendo el juez que esté conociendo del asunto

⁵³ Artículos II.a y II.a.ii) CLC 1992.

⁵⁴ Artículo II.b CLC 1992.

⁵⁵ GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., *op. cit.*, p. 439.

⁵⁶ FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., «Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso Prestige», en AA.VV., (Edits. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige ¿caso cerrado?*, Edit. Servicio de publicaciones da Universidade de Vigo, Vigo, 2006, pp. 139 – 143; REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 149.

⁵⁷ Artículo 3.4 CLC 1992.

⁵⁸ El artículo 116 de nuestro Código Penal dispone que “Toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios. Si son dos o más los responsables de un delito los jueces o tribunales señalarán la cuota de que deba responder cada uno.”

declarar la responsabilidad civil en términos distintos a los del CLC 1992 a no ser que el mismo no resulte de aplicación⁵⁹.

Por tanto, ningún órgano judicial puede declarar la responsabilidad civil en términos diferentes a los dispuestos por este convenio. Asimismo, sólo podrían entrar en juego los artículos de la normativa interna española (a saber, los artículos 1902 y siguientes del CC⁶⁰ y los artículos 116 y siguientes del CP⁶¹) de manera subsidiaria para regular aspectos que la normativa uniforme no llega a detallar ya que, incluso ante la existencia de convenios, reglamentos o normas uniformes, las normas estatales suelen conservar una función supletoria cuando no resulte de aplicación el CLC 1992 u otra norma de índole internacional para determinar la responsabilidad civil⁶², algo que, como veremos más adelante sucede con cierta asiduidad.

Teniendo todo lo expresado en cuenta podemos admitir que, a pesar la arquitectura casi modélica del CLC 1992 bajo el que se dispone un sistema objetivo sustentado sobre la base de que es el propietario del buque el cual asume el riesgo o posibilidad de contaminación, como veremos a lo largo del presente trabajo, cuando la normativa choca con la realidad (como ha sucedido en los casos del Prestige o el Aegean Sea⁶³) comprobamos que este diseño jurídico cuasi-modélico se viene abajo.

Esto es así dado que nos encontramos con un sistema que no valora la conducta, sino el mero hecho de causar el daño. Una imputación de la responsabilidad que resulta claramente discutible a pesar de ser beneficioso para las víctimas a la hora de identificar al responsable y exigir la responsabilidad ya que también existen otros sujetos que son

⁵⁹ FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., *op. cit.*, p. 141.; sobre la responsabilidad civil *ex delicto* a propósito del caso Prestige ver FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del caso “Prestige”», *Actualidad jurídica Uría & Menéndez*, nº 5/2003, 2003, pp. 62 – 65.

⁶⁰ De las obligaciones que nacen de la culpa y negligencia.

⁶¹ De las personas civilmente responsables.

⁶² FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., *op. cit.*, p. 141.

⁶³ El Aegean Sea era un petrolero de bandera griega que transportaba aproximadamente 80.000 toneladas de petróleo crudo que embarrancó el 3 de diciembre de 1992 en La Coruña durante un temporal, partiéndose en dos y ardiendo violentamente durante unas 24 horas. Se desconoce la cantidad de hidrocarburos derramados puesto que la mayor parte de la carga se dispersó en el mar o se quemó en el incendio que se produjo a bordo del buque, pero se estimó en unas 73.500 toneladas resultando varios tramos de costa al este y nordeste de La Coruña, así como la abrigada ría de Ferrol, contaminados. La cuantía máxima de indemnización pagadera respecto del siniestro del Aegean Sea en virtud del CLC 1969 y el Convenio del Fondo de 1971 fue de 60 millones DEG (57,2 millones de euros) y se presentaron reclamaciones por un total de 289,6 millones de euros ante los juzgados de lo penal y lo civil. Un gran número de reclamaciones fueron objeto de transacciones extrajudiciales pero muchos demandantes dieron curso a sus reclamaciones ante los tribunales. Véase: <https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#63-03-December-1992> Consultado a 26/06/2018.

potenciales creadores de riesgo contaminante (como son el titular del cargamento, la empresa de navegación o las sociedades de clasificación) que el convenio no regula y a los que por tanto, no se podrá exigir responsabilidad por los daños de conformidad con el mismo. Además, y aquí es donde más incidiremos, se trata de un sistema de responsabilidad limitada que, en multiplicidad de supuestos, resulta escandalosamente insuficiente ya que la víctima no obtiene una indemnización por el daño efectivamente sufrido, sino sólo hasta un límite máximo de cantidad que marca el convenio⁶⁴, lo que lo convierte en un sistema verdaderamente insatisfactorio para los que han sufrido los daños del vertido, ya que se ven recordadas sus expectativas de resarcimiento⁶⁵. De hecho, dos ejemplos clarificadores al hilo de lo expuesto son los supuestos del caso Prestige que estudiaremos más adelante, donde se ha demostrado que las sumas de las indemnizaciones obligatorias según lo dispuesto por los convenios de la OMI representan en torno al 20% de los daños que se han producido, o el caso del Aegean Sea, donde las indemnizaciones del Fondo han cubierto menos del 10% de los daños sufridos⁶⁶ donde además el pago fue efectuado con 10 años de retraso desde la producción del accidente⁶⁷.

2.1.2. El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971

Como bien expusimos anteriormente, el Convenio del Fondo fue elaborado en el año 1971 ante la existencia de deficiencias graves en lo relativo a la falta de un acuerdo internacional sobre la responsabilidad e indemnización en caso derrames de sustancias contaminantes, lo que supuso el establecimiento de un régimen de indemnización a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos, un régimen que el paso del tiempo

⁶⁴ Este sistema se limita a la deuda pecuniaria o el importe máximo del resarcimiento. Si bien en el esquema tradicional donde la indemnización tiene como fin último colocar la víctima en la posición que se encontraba antes del hecho dañoso, lo que implica la obligación de indemnizar la totalidad de los daños sin más límite que el daño sufrido, sin embargo, en el derecho marítimo esto no es así ya que el sistema convencional de responsabilidad por daños derivados de hidrocarburos no cubre necesariamente la totalidad de los daños derivados, sino hasta el importe máximo que esté fijado en el Convenio. ARROYO, I., *op. cit.*, p. 49.

⁶⁵ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 15.

⁶⁶ Las reclamaciones por el Aegean Sea ascendían a una cuantía total de 289,6 millones de euros frente al pago final a las víctimas se correspondió en un montante total de 15.613.828 euros. Esto es así dado que de los 54 millones de euros que se comprometió el FIDAC a pagar, 38.386.172 € correspondía al pago al Estado español. *Siniestros en los que intervinieron los FIDAC – 2013*, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, pp. 73 – 74.

⁶⁷ ARROYO MARTÍNEZ, I., *op. cit.*, pp. 48 – 49.

devino insuficiente, haciéndose patente la necesidad de incrementar la cuantía de indemnización disponible para los siniestros importantes, así como de ampliar su ámbito de aplicación, lo que resultó en la constitución del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, en adelante «FIDAC»⁶⁸.

La diferencia más sustancial respecto del CLC 1992 es que mientras que este determina la responsabilidad civil objetiva de los propietarios de los buques y la compañía aseguradora, el protocolo modificativo del Convenio del Fondo del año 1992 prevé un régimen para indemnizar a las víctimas cuando la indemnización que corresponde con el CLC 1992 resulte insuficiente⁶⁹. Además, este convenio dispone que se pagarán indemnizaciones a los que se hayan visto agraviados por los vertidos de hidrocarburos cuando: los daños hayan excedido del límite de la responsabilidad del propietario del buque en virtud del CLC 1992; cuando de los daños ocasionados no nazca responsabilidad en virtud del CLC 1992; o, cuando el propietario del buque sea financieramente insolvente para cumplir con sus obligaciones y su seguro es insuficiente para pagar las reclamaciones de indemnización válidas⁷⁰, incluso cuando el responsable sea ilocalizable⁷¹. Consecuentemente, no podemos calificar la contribución del Convenio del Fondo (como se tiende a determinar) como “complementaria” de la del CLC 1992 dado que con estas pautas se demuestra que este convenio juega un papel principal en los casos de accidentes marítimos⁷². Al tratarse de un régimen adicional, el FIDAC responde por las deudas hasta un máximo de mil millones de euros por accidente, en línea con la OPA.

En cuanto a la aplicación material y territorial del Convenio del Fondo de 1992, es la misma que se ha explicado en el CLC 1992. Consecuentemente, se aplica a los daños por contaminación cuando se hayan ocasionado en el territorio de un Estado miembro del convenio (incluyendo el mar territorial) y en la ZEE de un Estado miembro, establecida de conformidad con el Derecho Internacional o, de no haberla establecido, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada de conformidad al 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

⁶⁸ Consultar: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/> Consultado a 26/06/2018.

⁶⁹ Véase: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-de-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario/> Consultado a 26/06/2018.

⁷⁰ Artículo 4 Convenio del Fondo de 1992.

⁷¹ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 215.

⁷² REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 142.

anchura del mar territorial de dicho Estado (exceptuando los daños que se puedan ocasionar en alta mar)⁷³; y también se aplica a las medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños por contaminación⁷⁴.

En lo relativo al estudio de este convenio es especialmente relevante la figura del FIDAC. El FIDAC es una organización intergubernamental⁷⁵ independiente de la OMI y de la Organización de Naciones Unidas, en adelante «ONU», dotada de personalidad jurídica propia⁷⁶ que tiene la labor de facilitar una indemnización económica en relación con los daños que hayan sido ocasionados por la contaminación que se produzcan en el territorio de sus Estados miembros con motivo de los derrames de hidrocarburos procedentes de petroleros⁷⁷. Éstos se financian a través de las contribuciones pagadas por las entidades que reciben ciertos tipos de hidrocarburos por vía marítima⁷⁸ y la aportación al Fondo la hacen los Estados miembros del convenio sobre la cantidad que hayan recaudado de entre las empresas petroleras, una cantidad que se calcula con base en la proporción de crudo recibido por cada Estado en el año anterior al pago anual.

El FIDAC tiene su sede en Londres y goza de una estructura orgánica compuesta por una Asamblea -constituida por los Estados parte del convenio- y una Secretaría, al frente de la cual habrá un director, como representante legal del fondo⁷⁹ encargado de convocar las reuniones (tanto ordinarias como extraordinarias) de la Asamblea, y el personal que pueda necesitarse para la administración del Fondo⁸⁰. En cuanto a la labor o funciones fundamentales del FIDAC, debemos reseñar las labores recaudatorias, de gestión de las reclamaciones de los damnificados y la función de indemnización de los

⁷³ RICCIO, D., «La responsabilità per disastro ambientale», *Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti*, p. 2. Accesible en: http://www.rivistagiuridica.aci.it/fileadmin/Documenti/La_responsabilita_per_disastro_ambientale_01.pdf Consultado a 26/06/2018.

⁷⁴ Artículo 3 Convenio del Fondo de 1992.

⁷⁵ El Fondo de 1992 y el Fondo complementario al que haremos alusión más adelante. Consultar: <https://www.iopcfunds.org/es/> Consultado a 26/06/2018.

⁷⁶ «En todo Estado Contratante se reconocerá el Fondo como una persona jurídica con capacidad, en virtud de la legislación del Estado de que se trate, para ejercer derechos y contraer obligaciones y para ser parte en toda acción iniciada ante los tribunales de dicho Estado. Todo Estado Contratante reconocerá al director del Fondo como representante legal de éste.» Artículo 2.2 Convenio de Constitución del Fondo.

⁷⁷ «Responsabilidad civil e indemnización...», *loc. cit.*, p. 21.

⁷⁸ REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, p. 167; Véase: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/> Consultado a 26/06/2018.

⁷⁹ Artículo 2.2 y 28.2 del Convenio del Fondo 1992.

⁸⁰ Artículos 16, 17, 19 y 28.1 Convenio del Fondo 1992.

afectados por los daños derivados de los vertidos de hidrocarburos, todas ellas gestionadas desde la Secretaría⁸¹.

Nos encontramos por tanto ante un sistema de indemnización complementario que no implica responsabilidad extracontractual, sino responsabilidad *ex lege*, suple la insuficiencia del CLC 1992 al tiempo que acelera la responsabilidad civil del contaminante. Se trata de un régimen de indemnización insuficiente dado que no hay nada previsto para dar respuesta en nuestro sistema para aquellos casos donde se exceda del límite de la responsabilidad del FIDAC⁸².

Por un lado, el fondo asume parte de la responsabilidad indemnizatoria del propietario del buque y su asegurador y, por otro, procura una indemnización aceptable a los perjudicados, actuando como un segundo nivel de indemnización⁸³. De hecho, en los casos de insolvencia del propietario del buque, el Fondo se hace cargo de dichos pagos indemnizatorios sin perjuicio de su derecho de repetición⁸⁴ contra el propietario. Por tanto, el Fondo desempeña una labor interpretativa del CLC 1992 de carácter especial y vinculante⁸⁵, sin olvidar que la propia responsabilidad del Fondo puede ser exigible ante los tribunales⁸⁶.

Finalmente, en el año 2003, con motivo de los siniestros del *Erika* y el *Prestige* que estudiaremos más adelante, se adoptó un tercer instrumento: el “Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos”, en adelante «Fondo Complementario», en inglés, “*Protocol of 2003 to the international convention on the*

⁸¹ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 216.; REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, p. 167.

⁸² HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 131- 132.

⁸³ Artículo 2.1 Convenio del Fondo 1971.

⁸⁴ La acción de repetición se concede al asegurador en los casos en los que paga a pesar de la inexistencia de un contrato o, que de existir uno, haya una causa legal o contractual que excluya su cobertura. Se configura como un pago por obligación legal en beneficio del perjudicado al que no pueden oponerse las excepciones basadas en relaciones contractuales entre el asegurador y el asegurado. Pero una vez se haya efectuado el pago, la acción de repetición reequilibra la situación concediendo al asegurador que paga un derecho para evitar una situación de abuso y enriquecimiento injusto. LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., «Derecho de repetición del asegurador», p. 2. Consultar en: <http://www.asociacionabogadosrcs.org/doctrina/EL%20DERECHO%20DE%20REPETICION.pdf> Consultado a 26/06/2018.

⁸⁵ Esto es así dado que con esta interpretación de los convenios internacionales ayudaría en gran medida a la aplicación uniforme de los Convenios de responsabilidad civil y del Fondo. Acta de las decisiones de las sesiones de abril de 2017 de los órganos rectores de los FIDAC (celebradas del 24 al 28 de abril 2017) Véase: <http://documentservices.iopcfunds.org/es/documentos-de-las-reuniones/download/docs/4156/lang/es/> Consultado a 26/06/2018.

⁸⁶ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, pp. 215 – 216.

establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage”. Este es un protocolo que enmendó el anterior Convenio del Fondo de 1992 (entrando en vigor en el año 2005⁸⁷) que pone a disposición una indemnización adicional a la ya disponible en virtud del Convenio del Fondo de 1992 por daños debidos a la contaminación en los Estados que sean parte del Protocolo⁸⁸ cuando el sujeto perjudicado “no haya obtenido una indemnización completa y suficiente por una reclamación reconocida por tales daños en virtud del Convenio del Fondo de 1992 dado que excede el límite aplicable de indemnización del artículo 4.4 del Convenio del Fondo de 1992”⁸⁹. Es decir, cuando el montante de la indemnización sea superior a 203 millones de unidades de cuenta, el Fondo Complementario está obligado a proporcionar una indemnización adicional de hasta 750 millones de DEG, lo que corresponde con 1.047 millones de dólares (incluido el montante ya pagado en virtud de los convenios CLC 1992 y del Fondo de 1992)⁹⁰.

La valoración del conjunto del CLC 1992 con el Convenio del Fondo de 1992 puede ser positiva o negativa dependiendo de ante quién y sobre qué se plantee la cuestión. En cuanto a las víctimas podemos decir que es positivo en lo que respecta a la fácil determinación de los responsables, así como respecto de la operatividad del Convenio del Fondo para exigir una indemnización por los daños, sin embargo, en cuanto a la cuantía indemnizatoria, al no responder por el daño efectivamente causado, los afectados ven muy mermadas sus posibilidades dado el límite de la cuantía impuesta por ambos convenios. No extraña pues que esto conduzca a tratar de burlar los convenios reclamando daños por contaminación al margen de estas restricciones como por ejemplo el caso del *Amoco Cádiz*⁹¹, recurriendo a la jurisdicción americana⁹².

⁸⁷ Consultar: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-de-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario/> Consultado a 26/06/2018.

⁸⁸ Véase: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/> Consultado a 26/06/2018.

⁸⁹ Artículo 4 del Fondo complementario.

⁹⁰ *Manual de reclamaciones*, Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, edición de octubre de 2016, p. 7.

⁹¹ El *Amoco Cádiz* era un petrolero construido en el año 1974 que provocó una catástrofe ecológica frente a las costas francesas de Bretaña en un accidente en 1978 debido a un temporal que causó daños considerables en el buque, terminando éste por romperse en dos mitades. AGUILERA, J. M., «El naufragio del *Amoco Cádiz*: 40 años de la mayor tragedia ecológica», *La Voz Digital*, 17 de marzo de 2018. Véase: https://www.lavozdigital.es/cadiz/provincia/lvdi-naufragio-amoco-cadiz-40-anos-mayor-tragedia-ecologica-201803161907_noticia.html Consultado a 26/06/2018.

⁹² Esto es así dado que la jurisdicción americana presenta innegables ventajas respecto de los convenios de la OMI, tanto desde el punto de vista procesal donde hay un proceso de investigación, el llamado “Discovery” frente a una carencia manifiesta de medios de investigación por parte del juez francés, como de fondo, donde la indemnización en el caso del *Amoco Cádiz* fue cifrada en una cantidad hasta cinco veces mayor a la que permite el CLC 1992. REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, p. 173.

Teniendo esto último en cuenta, podemos decir que se trata de un sistema que beneficia más a los responsables que a las propias víctimas, dado que estos sólo responden hasta un límite y además muchos de ellos (como es el caso de las sociedades de clasificación o el capitán del buque) quedan exonerados de responsabilidad en estos convenios internacionales al no encontrarse regulados como posibles responsables del daño.

2.2. La tipología y determinación de los daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos

La responsabilidad civil, tal y como hemos expuesto previamente, es uno de los medios que el derecho ofrece para el resarcimiento de los daños causados a quienes, ya sea de manera individual o colectiva, no es justo que los soporten⁹³. Sin embargo, debemos destacar la complejidad de esta materia, no solo respecto de la pluralidad de sujetos responsables o que son competentes para reclamar una indemnización, sino también en lo que respecta a la determinación o valoración de los daños, la naturaleza de los mismos y su prolongación en el tiempo.

A la luz de lo dispuesto por el articulado del CLC 1992 en lo relativo a esta materia, tal y como ya se ha expresado, sólo podrán ser reclamables a través del convenio internacional aquellos daños causados por unos determinados tipos de buques, en una determinada zona específica de los Estados miembros y que tengan su origen en la contaminación marítima. Esto es algo importante dado que debe tenerse presente que, si el daño no se enmarca en lo dispuesto por el convenio como, por ejemplo, que proceda de algún otro buque no regulado en el CLC 1992, no se satisfará la indemnización por parte del FIDAC⁹⁴. Además, también debemos partir de la premisa de que el ordenamiento jurídico no concede una compensación plena del daño que se produzca, sino que existe una limitación fundamental basada en que sólo cabe reclamar por los daños que son considerados “ciertos, existentes, reales y efectivos” que la víctima pueda probar, ostentando ésta la carga de la prueba y que ese daño suponga un perjuicio o menoscabo⁹⁵ (además del propio límite máximo marcado por los propios convenios que analizaremos más adelante).

⁹³ MEILÁN GIL, J. L., *op. cit.*, p. 167.

⁹⁴ REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, pp. 147 – 148.

⁹⁵ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, pp. 56 - 57.

Teniendo esto claro, debemos ahondar en los tipos de daños que pueden darse ante un caso de contaminación por hidrocarburos haciendo una primera división en función de las personas que los sufren: los daños directos y los daños indirectos. De esta forma, se define el daño directo como aquel padecido de forma inmediata por la víctima del hecho dañoso, es decir, el sujeto que sufre directamente una lesión en su persona o bienes. Siguiendo el mismo razonamiento, el daño indirecto es aquel que, teniendo como causa el mismo hecho dañoso que perjudica a la víctima inicial, repercute de forma mediata sobre un tercero⁹⁶.

En cuanto a la tipología de los daños, éstos pueden ser además diferidos, es decir, los daños que se manifiestan tiempo después de suceder el hecho causal -por ejemplo, tomando como base el caso Prestige, las irritaciones oculares debidos a los vapores de azufre por los vertidos, las irritaciones de faringe o dérmicas así como dolores abdominales y trastornos del sueño que sufrieron los voluntarios gallegos tratando de minimizar el impacto de la marea negra-, o inmediatos, que como su nombre indica, se manifiestan en el momento mismo en el que acaece el hecho dañoso, por ejemplo, el menoscabo que se causa directamente a las víctimas por las pérdidas económicas de los mismos⁹⁷.

Asimismo, los daños en un problema de contaminación del mar por vertidos de hidrocarburos suelen dividirse en materiales (o patrimoniales) y morales, pudiendo concurrir ambos en un mismo supuesto⁹⁸. Los materiales se refieren al causado al patrimonio y a los bienes que lo componen, es decir, los daños que se puedan ocasionar a los damnificados debido al deterioro o destrucción de sus bienes, o a las ganancias que hayan dejado de percibir⁹⁹ cuando éstos sean susceptibles de ser valorados económicamente, los que se han denominado como “daños patrimoniales”, mientras que el segundo carece de contenido económico y se refiere al sufrimiento y dolor que se haya podido causar a alguien, tratándose estos de daños a las creencias, sentimientos, estima social, salud psíquica y similares¹⁰⁰. Sin embargo, la determinación de los daños, así como

⁹⁶ NAVEIRA ZARRA, M. M., *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edit. Edersa, A Coruña, 2004, p. 150.

⁹⁷ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 46.

⁹⁸ GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización...», *op. cit.*, p. 151.

⁹⁹ Lo que en derecho civil se denomina comúnmente como “daño emergente” (*damnum emergens*) y “lucro cesante” (*lucrum cessans*). Artículo 1106 del CC: “La indemnización de daños y perjuicios comprende, no sólo el valor de la pérdida que hayan sufrido, sino también el de la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, salvo las disposiciones contenidas en los artículos siguientes”.

¹⁰⁰ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 60 – 62.

su indemnización como veremos más adelante, no es una tarea sencilla (incluso en los patrimoniales) dadas las carencias de los convenios internacionales y las circunstancias que otorgan una determinada complejidad a los supuestos de vertidos, como es la pluralidad de sujetos o la difícil determinación de los mismos.

Además, también debemos comentar que dentro de los daños patrimoniales encontramos también lo que se ha denominado como “daño patrimonial puro” derivado del daño a los recursos naturales o los bienes de un tercero repercutiendo sobre la víctima de forma negativa ya que le impide o dificulta el desarrollo de sus actividades económicas como es el caso del daño al turismo. Pero los daños también pueden ser clasificados como “daños continuados”, ya sea porque el hecho dañoso es también continuado (como es el caso de los vertidos tóxicos) o a que, siendo el hecho dañoso instantáneo, los daños se prolongan durante un cierto periodo de tiempo.

Por último, existen un tipo de daños denominados daños colectivos o ecológicos, que son aquellos daños causados por el fuel a los recursos naturales, encontrándonos en este supuesto ante una serie de daños que no son personales, dado que no afectan a una persona en concreto, ni patrimoniales, dado que afectan a bienes que no tienen precio de mercado. En este caso nos encontramos ante unos daños que afectan a un interés colectivo¹⁰¹. Por tanto, se habla de este tipo de daños para hacer referencia a aquellos causados a los recursos naturales o a la diversidad biológica que afectan a la colectividad en su conjunto donde sólo está en juego el interés general de la defensa del medio ambiente. No obstante, como es obvio, este tipo de incidentes no sólo tienen consecuencias sobre el medio ambiente natural. Este tipo de daños tienen una cuantificación extremadamente compleja debido a que los daños que un vertido suele producir sólo llegan a conocerse del todo (si es que es posible) mucho tiempo después de que la catástrofe haya tenido lugar. De hecho, la mera determinación de que un daño ha tenido lugar ya es por sí misma, una tarea compleja (por ejemplo, la determinación de los daños que se hayan podido causar al medio ambiente resultan difícilmente cuantificables), incluso daños que podríamos pensar que podrían ser fáciles de identificar como es el caso

¹⁰¹ TRIGO GARCÍA, B., «La indemnización de los daños causados por el Prestige y el Derecho interno español», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, 2007, p. 176.; RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, pp. 99 – 100.

de los daños que se produzcan a las aves marinas pueden ser muy complejas a la hora de concretarlas sobre el terreno¹⁰².

Además, hay que reseñar que en lo que respecta a los daños ecológicos puros, no son daños jurídicamente exigibles bajo el amparo de la normativa internacional como puede ser el caso de los daños tradicionales patrimoniales o morales dado que el derecho de responsabilidad civil se configura desde una óptica individualista, protegiendo a los sujetos frente a otros como veremos más adelante¹⁰³.

2.3. La responsabilidad civil en el CLC 1992: la responsabilidad civil objetiva del propietario del buque y la posible limitación de la misma. Problemas que se suscitan a la hora de determinar posibles responsables

Además de la dificultad manifiesta en lo que se refiera a la determinación, cuantificación y consiguiente indemnización de los daños causados por los vertidos de hidrocarburos (o de algún otro producto contaminante) en el mar, también debemos tener en cuenta un factor verdaderamente relevante que determina la complejidad de esta materia: la pluralidad de sujetos, tanto como posibles responsables o afectados.

La responsabilidad civil del CLC 1992, tal y como hemos ya expresado, es una responsabilidad objetiva del propietario registral del buque¹⁰⁴. No obstante, hay una serie de excepciones reguladas en el CLC 1992 por las que se exonera al propietario registral del buque de dicha responsabilidad civil, a saber, por acto de guerra o fenómeno natural inevitable, por acto u omisión intencional de tercero, o por un acto lesivo o negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación¹⁰⁵, tratándose éstas de unas excepciones restrictivas que convierten en regla casi absoluta la responsabilidad civil objetiva del propietario del buque. Aun así, el CLC 1992 también dispone la posibilidad de que el propietario pueda exonerarse (total o

¹⁰² RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, pp. 37 – 44.

¹⁰³ TRIGO GARCÍA, B., *op. cit.*, p. 176.

¹⁰⁴ Todo esto sin perjuicio de que, tal y como apunta REQUEJO ISIDRO, en la Conferencia Diplomática de 1969, se llegó a la solución de compromiso en virtud de la cual el riesgo no sólo recayese sobre el propietario registral del buque, sino también sobre las industrias petroleras, debiendo las empresas interesadas en la carga crear un fondo de indemnización basado en una idea de solidaridad a favor de los perjudicados, lo que implicó la consecuente creación del Convenio del Fondo de 1971. REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, 141.; REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, p. 167.; BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 214.

¹⁰⁵ Artículo III.2 CLC 1992.

parcialmente) de dicha responsabilidad cuando pruebe que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, ya sea a través de un acto intencional o negligente de esa persona¹⁰⁶.

Si bien la exoneración de la responsabilidad civil es casi nula, debemos hacer hincapié en la existencia de varios criterios de limitación de la responsabilidad que se regulan en el CLC 1992 respecto del tamaño o arqueo del buque¹⁰⁷ siniestrado (lo que comúnmente se ha denominado “responsabilidad forfaitaria”¹⁰⁸) de acuerdo con lo dispuesto por el artículo V del CLC 1992: “el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente: a) 4.510.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo; b) para buques cuyo arqueo exceda del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a); si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89.770.000 unidades de cuenta”¹⁰⁹. La conversión de estas unidades se encuentra prevista en el artículo V.9 CLC 1992 utilizando como base el valor que tenga el euro en relación con los derechos especiales de giro¹¹⁰,

¹⁰⁶ Artículo III.3 CLC 1992.

¹⁰⁷ De conformidad con lo expuesto, el arqueo del buque en relación con el artículo V.10 CLC 1992: “será el arqueo bruto calculado de conformidad con las reglas relativas a la determinación del arqueo que figuran en el anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.”, el cual debemos definir bajo lo dispuesto por el artículo 2 del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 23 de junio de 1969 como “Arqueo bruto es la expresión del tamaño total de un buque, determinada de acuerdo con las disposiciones del presente convenio”. Siguiendo lo dispuesto por el Anexo I del Convenio internacional sobre Arqueo de Buques, el arqueo bruto de un buque (GT), se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$GT = K_1 \cdot V$$

En la cual, V = Volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos, y $K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (o el valor tabulado del apéndice 2). Teniendo esto en cuenta, en el supuesto del Prestige, con un volumen de 100.813,36 m, el arqueo bruto es de 42.820.

¹⁰⁸ La responsabilidad forfaitaria es una excepción al principio de reparación íntegra que se sustituye por una reparación parcial. HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 105.

¹⁰⁹ Artículo V CLC 1992.

¹¹⁰ “La “unidad de cuenta” a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo es el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el párrafo 1 se convertirán en moneda nacional utilizando como base el valor que tenga esa moneda en relación con el Derecho Especial de Giro en la fecha de constitución del fondo a que se hace referencia en el párrafo 3. En lo que respecta a los Derechos Especiales de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones y, en lo que respecta al valor de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado.” Artículo V.9 CLC 1992. El valor del DEG se publica diariamente en la página web del FMI. A fecha de 6 de mayo de 2003 el valor de canje del DEG era de 0,812686 DEG por cada euro. Véase: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2003-05-31&reportType=SDRCV Consultado a 26/06/2018.

En relación con el Prestige, se estipuló que en función de su arqueo bruto -42.820-, la cuantía de limitación debía ascender a un total de 18,9 millones de DEG, lo que se transcribía en el valor de la época de los

en adelante «DEG», en la fecha de constitución del fondo determinada por el artículo V.3 del CLC 1992¹¹¹.

También tenemos que atender a lo dispuesto por el artículo 4.6 del Convenio del Fondo del 1992 por el que, en casos excepcionales “La Asamblea del Fondo podrá acordar el pago de indemnización en virtud del presente Convenio, incluso si el propietario del buque no ha constituido un fondo de conformidad con el artículo V, párrafo 3, del CLC 1992. En este caso se aplicará el párrafo 4 e) del presente artículo como corresponda”.

Además, según lo dispuesto por el CLC 1992 y siguiendo la línea de responsabilidad única y objetiva que pretende mantener el convenio, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización por daños ocasionados por contaminación contra cualquier otra persona física o jurídica (a saber, empleados o agentes del propietario, tripulantes, fletador, etc.) aunque de forma excepcional, las personas excluidas por el CLC 1992 si podrán ser responsables en el ámbito material cuando por una acción u omisión suyas hayan causado daños por contaminación y siempre y cuando dicha acción haya sido dolosa o dolosa eventual, es decir, que haya actuado temerariamente a sabiendas que se originarían de forma probable tales daños¹¹². En caso de discrepancia entre el propietario del buque y el tercero perjudicado, la autoridad judicial será la que determine la distribución de la responsabilidad entre el propietario del buque y el tercero que sufrió (y a la vez causó) los daños. Además, basta que haya intervenido con simple culpa el tercero en la causa de los daños para que dicha conducta exonere de responsabilidad al propietario del buque o mitigarle su responsabilidad¹¹³.

Como contrapunto al precepto de la responsabilidad civil objetiva regulada en el CLC 1992, se consagra el derecho del propietario a limitar su responsabilidad. Para que esto se pueda producir, el propietario del buque debe constituir un “Fondo de limitación de la responsabilidad” ante un tribunal u otra autoridad competente del Estado donde se

derechos especiales de giro a un total de 22.777.986 euros. Disponible en: <http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#126-13-November-2002> Consultado a 26/06/2018.

¹¹¹ HUERTA VIESCA, M. I. RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 107.

¹¹² Lo que se ha denominado como “principio de canalización de la responsabilidad”. Artículo III.4 CLC 1992; En este sentido, TRIGO GARCÍA, B., *op. cit.*, pp. 179 – 180.; HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 103.

¹¹³ *Ibidem*, p. 103.

ejercite la acción de reclamación del daño, o del Estado dónde se pueda ejercitar¹¹⁴. No obstante, es reseñable destacar que este derecho de limitación de responsabilidad del propietario del buque puede llegar a perderse si se prueba que el daño ha sido resultado de una acción u omisión producida con dolo o dolo eventual; o de una acción u omisión producida con conocimiento de que el daño se podría producir con probabilidad.

De la misma manera, debemos hacer mención a un aspecto relevante de cara al análisis de nuestro trabajo más adelante que es que el CLC 1992 exige un sistema de seguro obligatorio, por lo que todo buque que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos tiene la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil. Se trata de una norma muy relevante dado que otorga a los perjudicados una posible acción directa contra la aseguradora¹¹⁵, aunque esta, tal y como dispone el convenio, también tiene derecho a limitar su responsabilidad en los mismos términos que el propietario¹¹⁶.

En relación con todo lo expuesto cabe preguntarse qué ocurre con las reclamaciones a aquellas partes que no se encuentran adscritas de manera específica en el CLC 1992 como es el caso de las agencias clasificadoras (sobre las que volveremos más adelante con el estudio específico del proceso ante los tribunales estadounidenses), el constructor del buque, los astilleros que han realizado modificaciones o reparaciones en el buque, los controles portuarios o el titular de la carga, entre otros.

La canalización del artículo III.4 del CLC 1992 no alcanza a sujetos por tratarse éstos de sujetos que no se encuentran regulados en los convenios de la OMI. En estos casos ya que el CLC 1992 siquiera los tipifica, debemos acudir a la normativa supletoria, estando estos sujetos a responsabilidad civil, pero en este caso de conformidad con el Derecho interno, exigiendo la acreditación de la concurrencia de un nexo causal entre la actuación de las mismas y el daño sufrido¹¹⁷.

2.4. La reparación e indemnización del daño

La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos es una obligación pecuniaria, poseyendo una causa indemnizatoria, determinando su

¹¹⁴ Artículo V.3 CLC 1992.

¹¹⁵ Artículo VII.1 CLC 1992.

¹¹⁶ Artículo VII.8 CLC 1992.

¹¹⁷ TRIGO GARCÍA, B., *op. cit.*, p. 182, HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 82.

cuantía por el valor del daño¹¹⁸. La reparación del daño es una característica intrínsecamente ligada a la responsabilidad civil extracontractual dado que, una vez que hayan sido determinados y cuantificados los daños, es labor imprescindible proceder a su reparación. Nuestro derecho permite que la víctima de un daño patrimonial o material escoja entre la reparación *in natura*, tratando de reponer la situación anterior al acaecimiento del daño, o una indemnización que resulte pecuniariamente equiparable al daño. Sin embargo, el CLC 1992 sólo permite esta segunda posibilidad¹¹⁹.

Cuando suceden supuestos como los del objeto de estudio el ordenamiento jurídico debe reaccionar articulando, al menos, dos grupos de medidas tendentes a paliar los daños ocasionados: por un lado, a través de la posibilidad de iniciar acciones judiciales contra los responsables del siniestro, pudiendo éstas ser iniciadas por los damnificados para la reclamación de las indemnizaciones a las que tengan derecho, que serán las que estudiaremos más adelante, y, por otra parte, la posibilidad de establecimiento de ayudas y medidas de distinto tipo que deben adoptar las Administraciones Públicas (como fue el caso de España que también analizaremos) fundadas en el carácter social del Estado y en el principio constitucional de solidaridad¹²⁰.

Asimismo, debemos tener en cuenta un factor especialmente relevante y es que la calificación del daño o determinación de la indemnización se trata de una materia sustantiva¹²¹ que los convenios internacionales de la OMI no abordan en su totalidad, sólo disponen un límite hasta el cual pueden responder equivalente a mil millones de euros. En su caso, si se tratase de derecho uniforme no habría problema, pero no es así, siendo por lo tanto necesario aplicar a las normas supletorias para la determinación de la cuantía indemnizatoria del daño que se haya producido por los vertidos de hidrocarburos.

Para ello debemos acudir en primer lugar al Reglamento Roma II. Este reglamento, siguiendo lo dispuesto por el artículo 7¹²² sobre daños medioambientales,

¹¹⁸ GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., *op. cit.*, p. 436.

¹¹⁹ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 70.

¹²⁰ GONZÁLEZ PILLADO, E., GRANDE SEARA, P., «La indemnización de los daños causados por el Prestige: La solución transnacional», en AA.VV., (Coord. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servicio de publicaciones da Universidade de Vigo, Vigo, 2006, pp. 67 – 68.

¹²¹ REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 143.

¹²² El artículo 7 del Reglamento Roma II dispone que “La ley aplicable a la obligación extracontractual que se derive de un daño medioambiental o de un daño sufrido por personas o bienes como consecuencia de dicho daño, será la ley determinada en virtud del artículo 4, apartado 1, a menos que la persona que reclama el resarcimiento de los daños elija basar sus pretensiones en la ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño.” Tomando este artículo como base y bajo lo dispuesto por el artículo 4.1 “Salvo

determina que resulta de aplicación la “*lex loci damni*”, es decir, el lugar donde se ha ocasionado el daño. Además, el Reglamento Roma II ya nos dice en su artículo 15.c que será lo que regule dicha ley, correspondiendo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales regular “la existencia, la naturaleza y la evaluación de los daños o la indemnización solicitada”. Por tanto, bajo lo dispuesto por el reglamento resultará de aplicación la ley aplicable española (por ser el lugar donde se ha ocasionado el daño), siendo ésta además la encargada de determinar la cuantía de la indemnización por los daños por vertidos de hidrocarburos. En lo que respecta al supuesto del Prestige, el Reglamento Roma II no resulta de aplicación dado que éste entró en vigor en el año 2009. Aún así, en este supuesto, la norma que tendría que determinar la cuantía indemnizatoria sería la española al tratarse ésta de una norma supletoria del CLC 1992 de conformidad a lo dispuesto por el artículo 10.10 CC (Si bien la regla general es el artículo 10.9 CC, resulta más acertado este otro artículo) que es la norma de DIPr autónomo que determina el ámbito de la ley aplicable en lo que respecta a las obligaciones tanto contractuales como extracontractuales. Este artículo dispone que “la ley reguladora de una obligación se extiende a los requisitos del cumplimiento y a las consecuencias del incumplimiento, así como a su extinción.”, lo que implica que en materia de responsabilidad extracontractual rige la *lex loci delicti commissi*, para regular todos los aspectos de la misma, incluyendo la cuantía y modalidades de indemnización, los tipos de daños, etc¹²³.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, en particular en la Ley 1/2000 de 7 de enero de enjuiciamiento civil, en adelante «LEC», se regulan los criterios para la determinación de la indemnización. De conformidad a lo dispuesto por los artículos 712¹²⁴ y siguientes, esta indemnización es calculada por el tribunal que conozca del asunto, valorando éste las pruebas que se hayan practicado en el procedimiento judicial, no pudiendo exceder su límite máximo a la hora de determinarla de lo que hayan pedido

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”. Podemos admitir que para los casos de daños medioambientales será aplicable la ley del país donde se produzca el daño.

¹²³ VINAIXA MIQUEL, M., *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, Santiago de Compostela, 2006, p. 262.

¹²⁴ El artículo 712 de la LEC dispone: “Se procederá del modo que ordenan los artículos siguientes siempre que, conforme a esta Ley, deba determinarse en la ejecución forzosa el equivalente pecuniario de una prestación no dineraria o fijar la cantidad debida en concepto de daños y perjuicios o de frutos, rentas, utilidades o productos de cualquier clase o determinar el saldo resultante de la rendición de cuentas de una administración”.

la parte acusatoria en las conclusiones definitivas y, en el caso de todo aquel gasto que exceda de la certificación deberá ser acreditada por otros medios probatorios. De hecho, tal y como se desprende del auto ejecutorio de la Audiencia Provincial, en adelante «AP», de A Coruña sobre el caso Prestige de noviembre de 2017, “la determinación del alcance de los daños y perjuicios y el importe de su reparación e indemnización sólo puede acreditarse documentalmente por facturas o contabilidad no impugnadas o ratificadas a presencia judicial y refrendadas por un informe pericial por peritos designados también judicialmente”¹²⁵. No obstante, no es una tarea sencilla, sino más bien todo lo contrario. Tal y como hemos expresado previamente, la dificultad se encuentra en la reparación a efectos de la propia responsabilidad civil extracontractual dada la existencia de un sujeto que, mediante una acción u omisión, ha provocado un daño ilegítimo e injustificado a la persona, o a los bienes y derechos de un tercero donde existe una relación de causalidad, y al que debe resarcir el daño ocasionado¹²⁶.

Además, hemos de tener en cuenta la complejidad derivada de la reparación y cuantificación de los daños que se han producido al medioambiente, como es el caso de asfixia en distintas especies afectadas por los vertidos contaminantes, el deterioro del ecosistema o incluso la eliminación de especies (con la importancia ecológica que esto tiene) ya que se tratan de una serie de daños que no podrán ser estimados hasta pasados años donde podamos evaluar el desarrollo o cambios del ecosistema, la fauna y flora de la zona afectada¹²⁷.

2.4.1 Las reclamaciones ante el FIDAC

En cuanto a las reclamaciones de indemnización al FIDAC, hay tres principios que rigen la tramitación de las reclamaciones de las víctimas: la indemnización rápida, que tiene base en la idea de que los perjudicados directos no pueden esperar. En la práctica se concreta en las actuaciones de diversos tipos, esencialmente en la elusión de la vía judicial y en la accesibilidad del Fondo a los damnificados, pudiendo dirigirse éstos directamente a la secretaría; el tratamiento igualitario de todas las reclamaciones que se

¹²⁵ Auto de la Audiencia provincial, sección nº 1, de A Coruña de 15 de noviembre de 2017, JUR 2017\281226, p. 16.

¹²⁶ MEILÁN GIL, J. L., *op. cit.*, p. 172.

¹²⁷ *Efectos de la contaminación por hidrocarburos en el medio ambiente*, documento de información técnica, pp. 1 - 2. Visible en: http://www.itopf.com/uploads/translated/TIP13_SPEffectsofOilPollutionontheEnvironment.pdf Consultado a 26/06/2018.

hagan de conformidad al daño por el vertido de hidrocarburos, que implica que el propio sistema no contempla la gradación de los créditos; y, por último, la aplicación uniforme de los Convenios, que implica que el FIDAC trata de seguir los precedentes de los anteriores casos en los nuevos que surgen, intentando mantener una determinada coherencia con las decisiones de los tribunales de los Estados parte¹²⁸.

Para tener derecho a una indemnización por parte del FIDAC los daños derivados de la contaminación por hidrocarburos deben haber causado una pérdida económica real y cuantificable con la que el reclamante pueda demostrar la cuantía de su pérdida o los daños que se hayan ocasionados presentando una serie de registros contables u otras pruebas pertinentes¹²⁹. Hay que distinguir por tanto dos tipos de daños: por un lado, los daños directos producidos a bienes (este es el caso por ejemplo de los daños que se puedan ocasionar a las redes o los diques, la pérdida de ingresos por no realizar la actividad económica a la que se dediquen los afectados, los costes de las operaciones de limpieza o los gastos de salvamento¹³⁰); y los consecuentes, que son aquellos que no han sido ocasionados directamente pero que se han visto afectados, o que se verán afectados (esto es por ejemplo la reducción del turismo, pérdida industrial por el uso del agua para producir electricidad, etc.).

En los casos de contaminación por hidrocarburos, las reclamaciones por daños pueden ser de cinco tipos: por daños materiales, por costes derivados de operaciones de limpieza tanto en el mar como en la tierra, por las pérdidas económicas que puedan ocasionarse a los pescadores o aquellos que se dedican a la maricultura, por pérdidas económicas derivadas del sector turístico o por los costes de restauración medioambiental¹³¹. Además de los costes derivados de las operaciones de limpieza y daños directos a los bienes, el FIDAC diferencia entre las pérdidas consecuentes, es decir, los daños inducidos sobre otras actividades comerciales y las pérdidas puramente económicas, que son aquellos daños directos sobre actividades productivas comerciales¹³². Además, es importante remarcar que para que exista una indemnización

¹²⁸ REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, pp. 170 – 172.

¹²⁹ CHAS AMIL, M. L., NOGUEIRA MOURE, E., «La valoración económica de los daños causados por las mareas negras: en concreto, en el caso del Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007, p. 117.

¹³⁰ REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 150.

¹³¹ Véase: <https://www.iopcfunds.org/es/indemnizacion/> Consultado a 26/06/2018.

¹³² CHAS AMIL, M. L., NOGUEIRA MOURE, E., *op. cit.*, pp. 117 – 135.

por parte del Fondo, debe demostrarse por parte de las víctimas la existencia de un nexo causal entre la contaminación y el daño efectivamente producido, por lo que se aconseja reunir todas las pruebas posibles¹³³ aunque en la gran mayoría de los casos, las reclamaciones por indemnizaciones se acuerdan extrajudicialmente.

Como ya hemos mencionado, una de las grandes carencias del CLC 1992 y del Convenio del Fondo es el hecho de que la indemnización se calcula de conformidad con aquellos daños que se conocen como tradicionales, dejando a un lado los que se han denominado como “daños ecológicos puros”, lo que implica que los daños que se produzcan a los recursos naturales no cubiertos por los costes de las medidas de restauración o de las medidas preventivas, quedarán, en un principio, sin resarcir¹³⁴.

Además, existe la posibilidad de que el Fondo se encuentre exento de indemnización en ciertos supuestos: “que pruebe que los daños ocasionados por contaminación resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o se debieron a escapes o descargas de hidrocarburos procedentes de un buque de guerra o de otro buque cuya propiedad o utilización corresponda a un Estado y que esté destinado exclusivamente, en el momento de producirse el suceso, a servicios no comerciales del Gobierno; o que el reclamante no pueda demostrar que los daños resultaron de un suceso relacionado con uno o más buques”¹³⁵. Es decir, quedará exento cuando los daños sean debidos a un acto de guerra, guerra civil, hostilidades o que se hayan producido con motivo de derrames de un barco de guerra; o siempre y cuando el demandante no pueda demostrar que el daño ha sido consecuencia del siniestro de uno o más barcos¹³⁶. De la misma forma, cabe la posibilidad de que las obligaciones indemnizatorias del Fondo estén limitadas hasta un tope cuantitativo máximo que, con la modificación del Protocolo de 1992¹³⁷, ascendió a un total de 135 millones de DEG, lo que se corresponde con un total, más o menos, de 304 millones de dólares¹³⁸. En la actualidad, con la modificación realizada en el año 2003 con la que se instauró el Fondo Complementario, el tope

¹³³ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 217.

¹³⁴ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, p. 120.

¹³⁵ Artículo 4.2 Convenio del Fondo 1992.

¹³⁶ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 217.

¹³⁷ Hasta la modificación del Protocolo de 1992 la cuantía máxima que podía indemnizar el fondo era de 60 millones de DEG, lo que ascendía a unos 90 millones de dólares.

¹³⁸ *Ibidem.*, *op. cit.*, p. 217.

cuantitativo máximo aumentó a un total de 750 millones DEG, unos 1.123 millones de dólares¹³⁹.

2.4.2. El sistema de plazos de los derechos indemnizatorios de las víctimas

En lo que respecta a los derechos de indemnización que tienen las víctimas del vertido de hidrocarburos, tenemos que mencionar la existencia de plazos en las acciones que se pueden ejercitar, estipulando el CLC 1992 en su artículo VIII la existencia por un lado de un plazo de prescripción de tres años desde el momento en el que se produjo el daño para interponer la reclamación, y otro de caducidad de seis años desde que se produjo el siniestro. Del mismo modo, cuando hablamos de las acciones de reclamación contra el FIDAC, el artículo 6.1 del Convenio del Fondo dispone que “los derechos de indemnización estipulados en el artículo 4 prescribirán, a menos que se interponga una acción en virtud de dicho artículo o que se haya cursado una notificación de conformidad con el artículo 7, párrafo 6, dentro de un plazo de tres años contados a partir de la fecha en que se haya producido el daño. Sin embargo, en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños”.

Dicha calificación como plazo de caducidad acarrea las consecuencias de que el mismo no resulta susceptible de interrupción ni de renuncia, sino de suspensión, pudiendo ser apreciada de oficio por parte del tribunal que enjuicie la causa. Sin embargo, parece más lógico que dicho plazo sea de prescripción dado que, si el primer plazo de tres años es calificado de forma expresa como uno de prescripción, es lógico pensar que este segundo fuera de la misma naturaleza, además de porque es la interpretación que mejor se ajusta a la finalidad propia del CLC 1992 (que es la de lograr la mejor protección de los perjudicados) porque se trata de un plazo más ventajoso para el acreedor que el de la propia caducidad¹⁴⁰. El sistema de interrupción de la prescripción, al tratarse de una cuestión procesal de régimen convencional se regirá bajo lo dispuesto por la *lex fori*¹⁴¹ y para que pueda darse dicha interrupción es imprescindible el ejercicio de acciones judiciales, ya que el propio artículo VIII CLC 1992 se refiere de manera expresa al ejercicio de dichas acciones, no pudiendo bastar con cualquier tipo de reclamación extrajudicial a pesar de la idea que existe en España diferente de que existe una doctrina

¹³⁹ «Responsabilidad civil e indemnización...», *loc. cit.*, p. 3.

¹⁴⁰ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, pp. 152 – 153.

¹⁴¹ REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 143.

jurisprudencial que ha unificado la legislación civil y mercantil que admite la interrupción de la prescripción mercantil por reclamación extrajudicial.

Asimismo, también es discutido el supuesto en el que si de ejercitarse acciones penales previas en España, el plazo de prescripción citado no podrá comenzar a contarse hasta que existiese sentencia firme en vía penal cuando no se hayan ejercitado las acciones de responsabilidad civil dentro del mismo procedimiento penal (a saber, artículos 110, 111 y 112 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en adelante «LECrin»). No obstante, compartiendo el criterio de HUESTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, si consideramos que los convenios del CLC 1992 y el Convenio del Fondo tienen un régimen especial de prescripción, actuaría como *lex specialis*, derogando el régimen general expresado previamente lo que supone que las reclamaciones de responsabilidad civil pueden producirse durante el procedimiento penal o a través de un proceso civil separado, siempre que haya concluido el penal por sentencia firme, conforme a lo previsto por el 1969 CC. Sin embargo, de esta solución nace un nuevo problema: la posible insuficiencia de activo para responder a la reparación de los perjuicios ocasionados. Esto es así dado que la ejecución de la sentencia penal podría conducir al agotamiento de la masa activa, lo que implica que las partes que hubiesen reservado el ejercicio de las acciones civiles se encontrarían con la imposibilidad de ejercerlas. Esto se salva solicitando el amparo del artículo 727.1.2 LEC, un embargo preventivo de bienes que se realizará contra los fondos de responsabilidad del FIDAC y del propietario del buque¹⁴².

El sistema de indemnizaciones por responsabilidad civil consagrado en estos convenios que hemos analizado debe ser valorado positivamente en lo que respecta al cambio respecto de su anterior régimen, ahora bien, en lo que respecta a la valoración global del sistema es absolutamente negativa. Esto es así porque, además de no producir el efecto de desalentar a los operadores económicos de asumir riesgos graves, produce una serie de efectos injustos, dejando en múltiples ocasiones a los perjudicados desamparados. De hecho, siquiera con la constitución del Convenio del Fondo se apalia esta carencia del sistema dado su carácter restrictivo a la hora de determinar qué daños son resarcibles, el cálculo de las indemnizaciones o las propias pérdidas o costes a resarcir¹⁴³.

¹⁴² HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, pp. 153 - 154.

¹⁴³ REQUEJO ISIDRO, M., «Sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, pp. 160 – 161.

Por un lado, es necesario un cambio a la hora de reconocer entre los daños resarcibles el daño ecológico, aunque éste sea irreparable, tal y como se dispone en la *Oil Pollution Act*¹⁴⁴, en adelante «OPA», norteamericana que estudiaremos más adelante, la cual contempla la indemnización de “uso pasivo” de los recursos naturales, comprendiendo tanto el valor de la existencia del recurso natural, la oportunidad de su disfrute en un futuro y su conservación para las futuras generaciones. Para ello se determina la indemnización a través de la *contingent valuation* u otros medios alternativos destinados a medir el valor de bienes sin precio en el mercado.

La insuficiencia del sistema se manifiesta también en la demarcación de los sujetos responsables según el artículo III del CLC 1992, enumerando de manera insuficiente una serie de sujetos contra los que es imposible iniciar una acción de indemnización a no ser que hayan actuado con dolo o dolo eventual. Esta situación debería cambiar, pudiendo hacerlas responsables cuando actúen negligentemente.

También resulta objeto de revisión el sistema del FIDAC, no sólo respecto del sistema de cotización, del cual también podríamos hablar, sino de una celeridad procesal a la hora de efectuar los pagos, reduciendo el tiempo de espera de las víctimas¹⁴⁵.

III. LA RESPONSABILIDAD CIVIL INTERNACIONAL EN EL CASO PRESTIGE

1. La complejidad del caso Prestige: hechos del supuesto y los factores que dificultan su proceso

Antes de nada, debemos explicar por qué el caso del Prestige debe ser abordado desde el punto de vista del DIPr. Para ello, debemos tomar como base los hechos probados de la sentencia de la AP de A Coruña¹⁴⁶ de la sala de lo penal de 13 de noviembre de

¹⁴⁴ La *Oil pollution act* se trata de una ley sobre contaminación por hidrocarburos, conteniendo ésta una minuciosa y compleja regulación que no deje espacio a la interpretación de la misma. La OPA se encuentra dentro de una norma más amplia, la “Navigation and navigable waters”. No se trata de una ley que constituya la creación de un sistema de reparación directa, sino que actúa en el campo de la prevención, reparación directa y responsabilidad civil. ESPINO HERNÁNDEZ, D., «Aproximación a la ley estadounidense de contaminación por hidrocarburos.», en AA.VV., (Edit. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servizo de publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006, pp. 182 – 185.

¹⁴⁵ MEILÁN GIL, J. L., *op. cit.*, p. 180 – 182.

¹⁴⁶ Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, sección 1ª, de 13 de noviembre de 2013. ARP 2013/1132.

2013, donde se especifica la complejidad del caso Prestige, el petrolero que derramó un vertido de hidrocarburos de más de 70.000 toneladas en las aguas españolas.

Entre estos elementos debemos destacar que se trataba de un petrolero construido por un astillero japonés, a saber, "Hitachi Shipbuilding & Engineering Co.", que navegaba con pabellón de las Bahamas¹⁴⁷ bajo lo dispuesto por un certificado emitido por la sociedad de clasificación "American Bureau of Shipping", en adelante «ABS», (la cual tiene sede en Huston, Texas), en el que constaba que las condiciones para navegar del petrolero eran acordes con las normas exigibles a esta clase de buques y que el buque disponía del sistema obligatorio SOLAS¹⁴⁸ de remolque de emergencia a popa. Asimismo, el propietario inscrito del Prestige era la empresa liberiana "Mare Shipping Inc", el armador era la entidad griega "Universe Maritime Ltd."¹⁴⁹ y la aseguradora, la británica "London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited", en adelante «P&I London Club». El capitán del Prestige que mandaba en el momento del accidente era el capitán Apóstolos Ioannis Mangouras¹⁵⁰, el Primer oficial era Ireneo Maloto, y el jefe de máquinas era Nikolaos Argyropoulos, los tres de nacionalidad griega. Del mismo modo, la tripulación estaba compuesta por 24 marineros de nacionalidad filipina¹⁵¹. Y, además, por si todo este entramado no fuera suficiente para mostrar la complejidad del supuesto al que se tuvieron que enfrentar los órganos judiciales españoles, las órdenes sobre el alejamiento del barco de la costa fueron impartidas por las autoridades españolas donde intervinieron órganos de distintas administraciones públicas y con personal de diferentes niveles.

¹⁴⁷ En este caso el Prestige navegaba bajo pabellón de conveniencia, lo cual es relevante si lo ponemos en consonancia con lo expresado de forma previa en relación al poder de control que adquiere el Estado ribereño (es decir, España) ante incapacidad constatada del Estado del pabellón para hacer cumplir las obligaciones del buque. En este sentido consultar JORGE URBINA, J. «El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007, pp. 231 – 233; lo que ha supuesto la posibilidad de exigencia de responsabilidad al Estado español por parte de las víctimas debido a la adopción de medidas equivocadas por parte del Estado durante el hundimiento del buque. REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad...», *op. cit.*, p. 147.

¹⁴⁸ Disponía del sistema obligatorio del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar que, no obstante, en el momento del accidente tenía inoperativo. BLANCO, L. «Hundimiento del Prestige: Exposición de los hechos desde el 13 de noviembre de 2002», 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, 2007, p. 27.

¹⁴⁹ BLANCO, L., *op. cit.*, p. 28.

¹⁵⁰ El capitán tenía un permiso especial de navegación para este viaje antes de retirarse a pesar de su longevidad para navegar (67 años). BLANCO, L., *op. cit.*, p. 27.

¹⁵¹ ARP 2013/1132, p. 150.

El Prestige procedía de San Petersburgo, de donde partió el 31 de octubre de 2002 con un cargamento de fueloil que fue completado en el puerto de Ventspils (Letonia), con una carga a bordo de 76.972 toneladas. Este fuel cargado por el Prestige en San Petersburgo era de origen ruso y 21.900 toneladas del mismo fueron vendidas por la empresa “Morton Enterprises Limited” al fletador “Crown Resources AG”. El resto fue cargado en Klaipeda¹⁵² por varios proveedores, pero el origen del fuel era también ruso. El Prestige tenía como función abastecer de combustible a otros barcos en alta mar o en otros lugares, teniendo que abarloarse¹⁵³ el navío al que suministraba dicho combustible al petrolero.

El destino del buque era Gibraltar, donde el capitán debía recibir órdenes e instrucciones mientras que el puerto más probable al que se dirigía era el de Singapur u otro asiático¹⁵⁴. El 13 de noviembre de 2002 el Prestige, empezó a escorarse y a derramar hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finisterre en Galicia (España). Cuando esto sucedió, el capitán se quedó en el petrolero para defender los intereses de su armador (intentar recuperar lo que se pudiese de la carga de fuel) junto con los dos mandos griegos. Hasta el 15 de noviembre en el barco permanecieron los técnicos de la empresa contratada por el armador para salvar la carga siempre que un país les autorizase a acercarlo a tierra y buscar un puerto o una ensenada de aguas tranquilas, cosa que no ocurrió dado que tanto Francia, como Reino Unido, como Portugal se negaron a autorizar la entrada del petrolero en sus costas¹⁵⁵, lo que derivó en el remolque del petrolero hacia el Atlántico.

Fue entonces el 19 de noviembre de 2002, mientras estaba siendo remolcado el buque para alejarlo de la costa, cuando la nave se partió en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo (España). Debido a la rotura y su consiguiente hundimiento, se calcula que se derramaron un total de 63.200 toneladas de la carga, aunque esta fuga continuó durante las semanas siguientes hasta alcanzar las 76.972 toneladas de fueloil¹⁵⁶, distribuyendo por las costas gallegas la llamada “marea negra” y más tarde por las costas de Vizcaya, terminando por provocar una catástrofe de dimensión europea en la que se

¹⁵² Puerto de mar de Lituania en el Mar Báltico.

¹⁵³ “Situación de un buque con el costado muy próximo a un muelle o a otro buque”. *Real Academia Española*. Consultar: <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=02cNb42> Consultado a 26/06/2018.

¹⁵⁴ ARP 2013/1132, pp. 148 – 150.

¹⁵⁵ BLANCO, L., *op. cit.*, p. 27 – 28.

¹⁵⁶ Siniestros que afectan a los FIDAC. Informe sobre el siniestro: Prestige. Véase: <http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#126-13-November-2002> Consultado a 26/06/2018.

vieron afectados distintos Estados como son Francia o Portugal. Esto, unido a lo expresado de manera sucinta *supra* sobre la pluralidad normativa y el funcionamiento y carencias de regulación por parte de los convenios del CLC 1992 y del Fondo, da lugar a una situación verdaderamente compleja en lo relativo a la determinación de la responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos.

Si bien es cierto que el DIPr trata de salvar estas carencias de regulación de los convenios a través de la aplicación de normas privadas supletorias (que generalmente coincide con la norma interna), las mayores cuestiones se plantean en lo relativo a la competencia judicial internacional y a la determinación de la ley aplicable como veremos a continuación.

2. Problemática legal a la luz del caso Prestige: la competencia judicial internacional y la ley aplicable

Siguiendo la línea expositiva, debemos hacer especial mención a la dificultad a la hora de determinar la competencia judicial internacional y la ley aplicable motivada en el carácter plural del caso Prestige. Dicha pluralidad se plasma especialmente en dos supuestos: por un lado, en la pluralidad normativa dado que van a resultar de aplicación una multiplicidad de normas entre las que encontramos los ya citados convenios internacionales y la aplicación de la normativa estatal para complementar lo dispuesto por el sistema internacional y, por otro, en la posibilidad de presentar recursos por parte de los afectados ante distintos foros (como es el caso de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Portugal o España), y ante las distintas jurisdicciones, pudiendo interponer las reclamaciones ante el orden jurisdiccional civil, penal, contencioso-administrativo o social, lo que comúnmente se ha denominado como “elección del foro”.

Consecuentemente, el presente epígrafe tratará de dar respuesta a una serie de controversias latentes derivadas de esta pluralidad en lo que respecta a la determinación de la competencia judicial internacional (en su caso, si se encuentra totalmente regulada por el derecho uniforme de los convenios internacionales o, en el caso de que eso no sea así, si precisa de una transposición a la legislación de los Estados contratantes) y a la determinación de la ley aplicable (en lo relativo a si los convenios internacionales son autosuficientes o si precisan de las normas supletorias para dar respuesta ante un caso como el del objeto de estudio).

2.1.1. Antecedentes: el caso *Erika* y el caso *Torrey Canyon*

Tal y como explicamos previamente sobre el caso *Torrey Canyon*, fue el primero de los grandes superpetroleros que se hundió en el sur de la costa de Inglaterra en 1967, vertiendo un total de 120.000 toneladas de crudo¹⁵⁷, un accidente que supuso la toma de conciencia sobre el alcance de estas catástrofes¹⁵⁸. Este petrolero fue construido en Estados Unidos de América en el año 1959. En el momento del accidente, el *Torrey Canyon*, petrolero liberiano, era propiedad de “Barracuda Tanker Corporation”, una subsidiaria de la “Union Oil Company” de California, que se encontraba bajo el control de “British Petroleum”.

Este desastre ecológico dio lugar a multitud de acciones judiciales: por un lado, el Gobierno británico interpuso acción contra el armador (la sociedad liberiana) ante los tribunales británicos. Asimismo, los gobiernos británicos y franceses interpusieron acciones ante los tribunales de las Bermudas y Singapur con base en el *forum arresti*¹⁵⁹ y, al mismo tiempo, el armador acudió a los tribunales norteamericanos para que estos impidiesen el planteamiento de una posible demanda en los tribunales de Estados Unidos y que, como consecuencia, declarasen la prohibición de toda acción que se interpusiese ante los mismos y aceptasen (siempre que las víctimas francesas acudiesen también ante ellos) la competencia de los tribunales británicos¹⁶⁰. Este proceso finalmente terminó a través de un arreglo extrajudicial, lo cual deja entrever la relevancia que se les da a estos casos y la maraña de arreglos a la hora de elegir el tribunal competente para conocer del asunto.

En cuanto al caso *Erika*, era un petrolero con bandera maltesa construido en Japón en el año 1975, siendo éste propiedad de la empresa “Tevere Shipping” (también maltesa), fletado por “Total-fina” y gestionado por la empresa italiana “Panship Management and Services Srl”¹⁶¹. En diciembre de 1999, transportando 30.000 toneladas de fueloil de Dunkerque (Francia) a Livorno (Italia), se partió en dos debido a un defecto estructural y

¹⁵⁷ Véase: <http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx> Consultado a 26/06/2018.

¹⁵⁸ 50 años trabajando juntos contra la contaminación producida por los buques (OMI). Accesible en: <http://www.imo.org/es/About/Events/Paginas/50-Years-Working-Together.aspx> Consultado a 26/06/2018.

¹⁵⁹ El *forum arresti* implica el conocimiento de un tribunal, a la jurisdicción del mismo, respecto de la existencia de bienes del demandado embargados en tal territorio donde tenga jurisdicción.

¹⁶⁰ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. «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, 2007, p. 277.

¹⁶¹ *Ibidem.*, p. 276.

desgaste del barco (el petrolero ya tenía 25 años¹⁶²) frente a las costas de Bretaña (Francia) derramando alrededor de 20.000 toneladas de fuel-oil pesado y provocando consigo, una catástrofe ecológica¹⁶³. Siguiendo la práctica habitual, los afectados plantearon sus reclamaciones de manera individual, sin que el Estado francés ejerciera una acción directiva al respecto.

Al margen de las reclamaciones del FIDAC, se presentaron un total de 796 acciones judiciales ante 16 jurisdicciones francesas distintas contra el propietario del buque, el asegurador y el FIDAC, aunque muchas de estas acciones fueron resueltas de manera posterior mediante acuerdos transaccionales, por lo que los tribunales finalmente respondieron de un total de 356 acciones¹⁶⁴. El caso *Erika* tuvo una vital importancia dado que supuso el estímulo al desarrollo de regulación preventiva sobre contaminación por hidrocarburos en la UE¹⁶⁵ a fin de incrementar la seguridad de las costas europeas frente a la posible contaminación derivada del transporte de hidrocarburos, pero las dos reacciones más evidentes se han obtenido a través de las normas internacionales de la OMI y en la OPA¹⁶⁶.

Algo que llama la atención del caso *Erika* es que la tramitación de los pagos (a pesar de las múltiples acciones interpuestas) por parte del FIDAC fue especialmente ágil. Entre las distintas demandas que se interpusieron, se pueden destacar las que fueron presentadas por diversas entidades públicas y privadas en Francia contra Total-fina, el propietario del buque, el Steamship Mutual P&I Club, la compañía gestora del buque y la sociedad de clasificación, o la que interpuso la sociedad de clasificación italiana, a saber, RINA SpA., ante los tribunales italianos contra el FIDAC, solicitando una declaración de que no era la responsable del siniestro ante la cual se determinó, por la *Corte di Cassazione* italiana en octubre de 2002, que no tenía jurisdicción sobre esta acción¹⁶⁷.

¹⁶² *Naufragio del ERIKA, la Unión Europea se sitúa a la vanguardia de la seguridad marítima*, Bruselas, 14 de noviembre de 2002, p. 1. Véase: MEMO/02/253.

¹⁶³ OLCINA ALVARADO, M., «12 de diciembre, aniversario del hundimiento del petrolero de pabellón maltés», *Ecologistas en acción*, nº 63, 1 de diciembre de 2009. Consultar: <https://www.ecologistasenaccion.org/article18436.html> Consultado a 26/06/2018.

¹⁶⁴ JUSTE RUIZ, J., «Accidentes de buques petroleros y reparación de daños ambientales en Derecho internacional: del “Erika” al “Prestige”», en AA.VV., (Coord. PUEYO LOSA, J., JORGE URBINA, J.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Edit. Iustel, Madrid, 2009, p. 56.

¹⁶⁵ DE OLMO GARCÍA, P, PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?», *InDret*, Barcelona, 2003, p. 4.

¹⁶⁶ ESPINO HERNÁNDEZ, D., *op. cit.*, p. 179.

¹⁶⁷ «Siniestros que afectan...», *loc. cit.*, p. 1.

Igualmente hay que remarcar la demanda que se interpuso por parte del FIDAC ante el Tribunal de primera instancia de Lorient en diciembre de 2002 contra el propietario del *Erika*, la empresa gestora, el asegurador, la sociedad de clasificación del barco, el fletador, el propietario de la carga, etc., entablándose medidas cautelares en espera de los resultados de las investigaciones sobre las causas del siniestro¹⁶⁸.

Las demandas con pluralidad de partes, tanto activas como pasivas (con su consecuente alteración de la posición procesal de cada uno), ponen de manifiesto la complejidad de los intereses y la multiplicidad de normas que resultan de aplicación. Todo esto, junto con la posibilidad que se brinda a las partes en lo que respecta a la elección del foro y la ejecución de las sentencias en el plano extracomunitario, suponen una compleja tramitación procesal del proceso en cuestión y un aún más enredado sistema para el logro de la ejecución del cumplimiento de las sentencias¹⁶⁹.

2.2. La complejidad de la competencia judicial internacional en el presente supuesto: ¿dónde litigar?

Tal y como resulta de lo previamente expuesto, son los intereses los catalizadores de la elección de la competencia judicial internacional para los casos de responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos. No obstante, hemos de tener siempre presente que son, en última instancia, las normas las que permiten (o impiden) la elección de un tribunal u otro para que sea conocedor del asunto. Por tanto, corresponde consecuentemente a la normativa española decidir si la demanda se puede presentar ante los tribunales de España o a la normativa francesa si se puede presentar la demanda ante los tribunales franceses, etc¹⁷⁰.

2.2.1. El procedimiento judicial en Estados Unidos de América a la luz de la sentencia *American Bureau of Shipping v. Reino de España*: la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación

En lo que concierne al procedimiento del *Prestige* no podemos obviar un detalle de vital relevancia: el procedimiento judicial ante los tribunales estadounidenses por parte del Gobierno de España para la obtención de pruebas para condenar a la sociedad de

¹⁶⁸ «Siniestros que afectan...», *loc. cit.*, p. 1.

¹⁶⁹ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, pp. 276 – 277.

¹⁷⁰ *Ibidem.*, p. 283 – 284.

clasificación del Prestige, ABS. Una condena que, de haberse conseguido, resultaría una herramienta muy útil para atenuar o exonerar la responsabilidad de la Administración española en el proceso que, en su momento, se encontraba pendiente en España. Sin embargo, adelantándonos ya a lo que expresaremos más adelante, la Corte sentenció a favor de la sociedad clasificadora con motivo fundado en que “Spain failed to adduce sufficient evidence to create a genuine dispute of material fact as to whether defendants recklessly breached that duty such that their actions constituted a proximate cause of the wreck of the Prestige”¹⁷¹.

En el caso concreto de la responsabilidad derivada por los supuestos de contaminación marítima, es evidente que existe una línea más favorable para los posibles responsables en el derecho continental o de tradición romano-germánica que en los países del *common law* como es Estados Unidos¹⁷². Esto es así ya que el procedimiento judicial americano es extremadamente útil para la obtención de este tipo de pruebas dado que el sistema anglosajón obliga a las partes a entregarse mutuamente la práctica totalidad de información que se requieren entre ellas (lo que se denomina “discovery” en EEUU)¹⁷³. De hecho, tal y como ya hemos visto, el artículo III.4 del CLC 1992 excluye de responsabilidad civil a las sociedades de clasificación, de ahí que se promoviese este procedimiento ante Estados Unidos, porque tal y como veremos, EEUU no es un Estado firmante del CLC 1992 (y consecuentemente, tampoco del Convenio del Fondo) a pesar de haber sido uno de los países que más contribuyó a su creación, sino que tiene una norma propia para los supuestos de vertidos de hidrocarburos¹⁷⁴: la OPA, una norma elaborada debido a la catástrofe del *Exxon Valdez* y probablemente motivada en la lentitud en el acceso a los fondos que permitiesen la reparación del desastre medioambiental¹⁷⁵. Esto tiene vital relevancia a la hora de hablar de la competencia judicial internacional, dado que no resultaría de aplicación el artículo IX del CLC 1992 para aquellos casos de determinación de la competencia judicial al no tratarse de un Estado que ha ratificado el convenio. Hay que comentar asimismo la atracción que los tribunales de los EEUU

¹⁷¹ Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc., United States Court of Appeals, Second Circuit, S.D. New York, No. 10 3518 cv, sentencia de 29 de agosto de 2012. Disponible en: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914e3ebadd7b049348fdc2c#> Consultado a 26/06/2018.

¹⁷² VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., «Reino de España v. American Bureau of Shipping et al.: ¿punto final o punto y aparte?, en AA.VV., (Dir. ÁLVAREZ RUBIO, J. J.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2011, p. 167.

¹⁷³ CANLE IGLESIAS, I., TEIXEIRA RODRÍGUEZ, X., *op. cit.*, p. 122.

¹⁷⁴ *Ibidem.*, p. 120.

¹⁷⁵ ESPINO HERNÁNDEZ, D., *op. cit.*, p. 182.

ejercen sobre los demandantes de otros países se basa principalmente en los “punitive damages”¹⁷⁶ y el montante de las indemnizaciones, una atracción que es además directamente proporcional al celo con el que los tribunales de este país eluden de conocer estos asuntos (a través de instituciones como el *forum non conveniens*¹⁷⁷ o una interpretación del CLC 1992)¹⁷⁸.

El caso Prestige se presentó en un primer momento por parte de la Administración española una reclamación de responsabilidad ante el Juzgado del Distrito Sur de Nueva York en mayo del año 2003 contra la empresa norteamericana ABS, responsable de la clasificación técnica del buque por negligencia grave en su labor a la hora de expedir el certificado de navegación del petrolero, cifrando los daños del vertido en un total de 1.000 millones de dólares (donde además también se exigía la indemnización por los “punitive damages” al tribunal). Mediante un auto a fecha de 4 de agosto de 2004, el Tribunal Federal neoyorkino admitió a trámite la demanda del Gobierno español contra ABS, desestimando asimismo la contrademanda¹⁷⁹ de la sociedad clasificadora que acusaba a España de negligencia en la respuesta del accidente por ser contraria a la Ley sobre inmunidad de jurisdicción del Estado extranjero¹⁸⁰, ordenando a España a indemnizar a la clasificadora por la cuantía que ésta pudiese estar obligada a pagar en virtud de cualquier sentencia contra ella en relación con el Prestige¹⁸¹.

Sin embargo, estas prometedoras expectativas se vieron truncadas más adelante ya que en agosto de 2005 ABS solicitó al Tribunal de Distrito de Nueva York que dictara una decisión sumaria desechando la reclamación del Gobierno español que resultó en la

¹⁷⁶ Los daños punitivos consisten en una cantidad económica que debe desembolsar el responsable de un daño con la triple finalidad de castigar al responsable, impedir que se lucre con sus actos antijurídicos y de disuasión a dicho demandado y a otras personas de que realicen las actividades como las que causaron daños al demandante. CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., «Daños punitivos. Aspectos de derecho internacional privado europeo y español», en AA.VV., (Dir. HERRADOR GUARDIA, M. J.), *Derecho de daños*, Edit. Aranzadi SA, 2013, p. 383. Accesible en: http://www.accursio.com/private/uploads/111_UMU_Punitive_Damages_by_J_Carrascosa.pdf Consultado a 26/06/2018.

¹⁷⁷ *Forum non conveniens* es el nombre con el que se ha denominado a la doctrina que permite a una corte declinar su competencia por considerar que los intereses de las partes y la justicia estarían mejor atendidos si la controversia se decidiera en otro foro. HERNRY CAMPBELL BLACK, M. A., *Black's law dictionary, definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern*, Edit. West Publishing CO., Minnesota, Sexta Edición, 1990, p. 655.

¹⁷⁸ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, pp. 163 – 165.

¹⁷⁹ Llama la atención el hecho de que ABS presenta una contrademanda en la que, sin embargo, no niega en ningún momento la responsabilidad que le atribuye el Estado español en su contestación a la demanda. Reino de España v. American Bureau of Shipping (answer and counterclaim), 03 CV 3573 (LTS) (RLE) de 27 de junio de 2003.; en este sentido ver VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 166.

¹⁸⁰ JUSTE RUIZ, J., *op. cit.*, p. 80.

¹⁸¹ «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 17.

denegación por parte de dicho tribunal de la reclamación española mediante auto a fecha de 2 de enero de 2008¹⁸². Tal y como establece el Tribunal de Apelación tras considerar que no hay lugar a juicio sumario y proceder a la devolución del asunto al tribunal del distrito de Nueva York, el análisis del tribunal de distrito se centró en el análisis del derecho aplicable a la cuestión en vez del estudio del artículo 3.4 CLC 1992 y su extensión al ámbito de aplicación de las sociedades de clasificación. En dicho proceso, el tribunal determinó que ABS podía considerarse como una de las “otras personas” que se regulan en el artículo III.4 del CLC 1992 contra las que no se puede promover reclamación de indemnización a no ser que su actuación sea dolosa o dolosa eventual¹⁸³. Se pone por tanto énfasis en el concepto *channeling of liability*, lo que lleva al tribunal a afirmar una posible exclusión de la responsabilidad de ABS, además de disponer que tanto bajo la aplicación del derecho en España, como del de Bahamas, el CLC 1992 resulta de aplicación de manera excluyente¹⁸⁴.

De hecho, es relevante mencionar el argumento del Estado español en lo relativo al artículo IX del CLC 1992. En este caso el Estado español alegó que, de conformidad a dicho artículo, el cual establece como tribunales competentes los del Estado contratante del convenio en el que se hubiesen producido los daños, al no tratarse EEUU de un Estado parte del CLC 1992, sus tribunales no estaban obligados a aplicar las disposiciones del mismo y por tanto, podían válidamente ejercer su jurisdicción y aplicar contra ABS su legislación propia¹⁸⁵, sin embargo ante este argumento el tribunal estadounidense responde que el convenio internacional debe aplicarse con carácter exclusivo y excluyente¹⁸⁶. Aunque, claro está que rechazar la competencia de los tribunales

¹⁸² *Ibidem.*, pp. 80 – 81.; Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc, United States Districts Court, New York nº 03, Civ. 3573 (LTS) (RLE), de enero de 2008; De hecho, Laura Swain, jueza del tribunal de Nueva York, dictaminó que el tribunal estadounidense debía inhibirse del conocimiento del asunto por entender que los tribunales de Estados Unidos no eran competentes para conocer de dicha reclamación «La justicia de EEUU desestima la demanda de España por el Prestige», *Expansión.com*, 03 de enero de 2008. Véase: <http://www.expansion.com/2008/01/03/juridico/1074165.html> Consultado a 26/06/2018.

¹⁸³ “Since the language of CLC Articles I and III is plain and unambiguous the Court need not refer to *ejusdem generis*, negotiation history or other extrinsic sources to determine its import. The undisputed factual record, even when read in light most favorable to Spain, clearly indicates that ABS is a person who, without being a member of the crew, performed services for the Prestige within the meaning of CLC Article III (4). Accordingly, the CLC is applicable to Spain's claims against ABS in this action.” Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc. United States Districts Court, New York nº 03, Civ. 3573 (LTS) (RLE), de enero de 2008.

¹⁸⁴ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, pp. 175 – 176.

¹⁸⁵ Reino de España v. American Bureau of Shipping, United Sates Court of Appeals, Second Circuit, Nos. 08-0579-cv (L), 08-0754-cv (XAP), de 12 de junio de 2009.

¹⁸⁶ JUSTE RUIZ, J., *op. cit.*, p. 82.

estadounidenses en base a la aplicación de dicho artículo, supone caer en el error de suponer que dicho Estado se encuentra obligado por un convenio del que siquiera es parte. De hecho, la única vía para rechazar dicho asunto hubiese sido la aplicación por parte del tribunal norteamericano del *forum non conveniens* (algo que comentó muy sucintamente el Tribunal de apelaciones en la sentencia de junio de 2009¹⁸⁷) considerando que el CLC 1992 marcaba la obligación legal a sus Estados firmantes de interponer la demanda ante los tribunales del Estado donde se haya producido el daño aunque en el proceso sólo ha sido mencionado de manera sucinta por el Tribunal de apelación pero sin relación causal con el artículo IX del CLC 1992¹⁸⁸.

Con esto llegamos a la decisión del Tribunal de Distrito de Nueva York donde la jueza Swain, una vez devuelto el asunto por parte del Tribunal de Apelación a su jurisdicción, optó por aplicar la normativa estadounidense¹⁸⁹ en base al argumento del Estado español y la jurisprudencia norteamericana¹⁹⁰ por tratarse del lugar donde se produjo el hecho que genera el daño, frente a la interpretación del lugar del daño que estipula la sentencia *Carbotrade v Rationis*, o la de aplicar la ley del Estado del pabellón (en este caso la ley de Bahamas), una opción que no había barajado en un primer momento al conceder el procedimiento sumario a la demandada en enero 2008 y que tampoco los demandantes en su pretensión habían contemplado¹⁹¹. La sentencia concluye con la estimación de que ABS tenía derecho a que se le otorgara sentencia sumaria a su favor en base a que, en las circunstancias presentadas, ABS no tenía responsabilidad extracontractual para con el Reino de España en relación con la inspección del buque petrolero *Prestige* por parte de la sociedad clasificadora¹⁹².

Ante esta resolución, el Reino de España interpuso un recurso ante el Tribunal de Apelación de Estados Unidos, el cual dio lugar a una sentencia a fecha de agosto de 2012 en la que nuevamente tiene un balance negativo para el Gobierno español motivado en la alegación del Tribunal de apelación de que aunque existiera tal responsabilidad

¹⁸⁷ «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 17.

¹⁸⁸ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, pp. 187 - 189.

¹⁸⁹ JUSTE RUIZ, J., *op. cit.*, p. 82; VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 180.

¹⁹⁰ Entre la jurisprudencia norteamericana bajo la que se fundamentó el posicionamiento de la jueza Swain encontramos citados varios procedimientos en el auto del caso *Prestige* como es el caso *Lauritzen v. Larsen*, *Carbotrade S.p.A. v. Bureau Veritas*, *Romero v. Int'l Terminal Operation Co o Hellenic Lines, Ltd. v. Rhoditis*. Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States District Court, New York, No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE) de 6 de agosto de 2010.

¹⁹¹ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 180.

¹⁹² Conclusiones de la sentencia Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States District Court, New York, No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE) de 6 de agosto de 2010.

extracontractual que la parte recurrente alegaba, España no había superado la carga de la prueba que le correspondía en lo relativo a si ABS y sus filiales incumplieron de manera consciente algún deber que pudieran tener hacia España, confirmando la resolución del tribunal del distrito¹⁹³.

Si bien una vez se ha apartado el CLC 1992 de este proceso, sí hay una serie de cuestiones que es reseñable mencionar. Por un lado, ABS argumenta que la labor de las sociedades de clasificación entra dentro del ámbito de las personas excluidas en el artículo III.4 CLC 1992, donde no hay voluntad de causar los daños y siquiera se contempla la posibilidad de manera temeraria. Asimismo, ABS se posiciona alegando que entre “las personas que prestan servicios al buque” se incluyen las personas pagadas por el armador para prestar servicios al buque como es el caso de las sociedades de clasificación¹⁹⁴. Sin embargo, en la primera sentencia del tribunal estadounidense no se contempla esta posición ya que se consideran las sociedades de clasificación como entes neutrales que “does not work at the direction of or on behalf of shipowners”¹⁹⁵, la llamada doctrina *ejusdem generis*¹⁹⁶, por la que se pretende demostrar que las sociedades de clasificación no son “cualquier otra persona” dadas las diferencias de este sujeto respecto del resto (una doctrina que, siguiendo lo dictado por la jueza estadounidense, no debe ser tomada en consideración). En este caso, la jueza Swain resuelve en la sentencia que tanto la estructura como el lenguaje del convenio es claro en cuanto al concepto de “persona” o al alcance de la frase “el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque”, concluyendo que ABS es una persona que, sin ser miembro de la tripulación, prestó servicios al Prestige dentro del ámbito del artículo III.4 CLC 1992, lo que implica que resulta de aplicación en cuanto a la reclamación interpuesta por España¹⁹⁷.

¹⁹³ Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States Court of Appeals, Second Circuit, n.º. 10 3518 CV, sentencia de 29 de agosto de 2012.

¹⁹⁴ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 182.

¹⁹⁵ Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc., United States District Court, S.D. New York, N.º. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE), sentencia de 2 de enero de 2008.

¹⁹⁶ La doctrina *ejusdem generis* es una “doctrina de carácter hermenéutico donde se afirma que cuando los términos genéricos como persona siguen una enumeración específica de personas o cosas similares a las ya específicamente enumeradas” en VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 182.

¹⁹⁷ Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc., United States District Court, S.D. New York, No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE), sentencia de 2 de enero de 2008.

Teniendo en cuenta la finalización del proceso estadounidense, es interesante plantear la hipótesis de qué hubiese ocurrido de seguirse este proceso en España¹⁹⁸. Siguiendo lo dictado por la reciente sentencia de la Cour D'Appel de Burdeos que veremos más adelante, al demandar a ABS por su actitud negligente en lo que respecta a las inspecciones del petrolero, es decir, su actividad privada, la sociedad de clasificación podría ser encausada (no pudiendo ésta alegar inmunidad soberana de jurisdicción), lo que implica que cabía la posibilidad de que el tribunal español hubiese dictado que, ABS se trataba de uno de los sujetos regulados en el artículo III.4 CLC 1992, habiendo ésta actuado de manera que podría calificarse como temeraria y, por tanto, responsable civilmente de los daños cometidos (aunque en un montante mucho menor al que se hubiese podido conseguir ante los tribunales norteamericanos).

A modo de conclusión en lo relativo al estatuto jurídico de las sociedades de clasificación con motivo del procedimiento ante EEUU, podemos concluir que la ausencia (o más bien, falta de claridad) en lo relativo a la regulación de la responsabilidad de este tipo de sociedades es un obstáculo verdaderamente relevante a la hora de lograr una compensación derivada de los daños que se hayan podido ocasionar por los vertidos de hidrocarburos que no beneficia ni a la seguridad de la industria marítima y, muchísimo menos, a aquellos perjudicados por dichos daños. Un obstáculo que debería poder salvarse a través de una posible modificación de la normativa internacional de la OMI a través de regulación clara y expresa de la responsabilidad de las sociedades de clasificación en lo relativo al artículo III.4 del CLC 1992.

2.2.2. Los procedimientos sobre el caso Prestige en Reino Unido, Francia, Portugal y España

2.2.2.1 El supuesto de Reino Unido

En lo que respecta a los pleitos llevados a cabo en Reino Unido, iniciados los procedimientos ante la jurisdicción española, el Reino de España y el Estado francés presentaron una reclamación ante los tribunales británicos contra el propietario del buque y P&I London club para exigir el pago de los daños producidos por el Prestige¹⁹⁹ alegando

¹⁹⁸ Si es importante mencionar que se inició un procedimiento contencioso-administrativo ante los tribunales españoles contra ABS que mencionaremos más adelante, pero no en el orden jurisdiccional penal.

¹⁹⁹ PRIETO, R. «La factura del “Prestige” aboca a una nueva batalla judicial en Londres contra la armadora», *Faro de Vigo*, A Coruña, 16 de noviembre de 2017. Consultar:

que éstos eran responsables por los actos del capitán bajo lo dispuesto por el CP español. La aseguradora reconoció los derechos de acción recogidos en el CLC 1992 pero respondió por otra parte, que cualquier otra reclamación se tendría que regir bajo lo dispuesto por la ley inglesa y los tribunales de arbitraje londinenses, no pudiendo aplicarse la acción directa a las reclamaciones que no estuviesen recogidas en el convenio. En este sentido hay que destacar que ya la propia sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, en adelante «TS», a fecha de 3 de julio de 2003 declaró la incompetencia de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de la acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador del naviero en un supuesto en que las normas del P&I London Club contenían una cláusula de sumisión del contrato al arbitraje en Londres²⁰⁰.

Con esto, la aseguradora comenzó un procedimiento de arbitraje ante los tribunales londinenses con el fin de conseguir un laudo a favor que decretase la imposibilidad del establecimiento de acciones contra la misma cuando éstas no estuviesen recogidas en lo dispuesto por el CLC 1992. Un proceso ante el que el Reino de España y el Estado francés no participaron y que finalizó con un laudo positivo para la aseguradora.

Una vez conseguido este laudo, P&I London Club presentó una solicitud ante la High Court of justice Queen’s Bench division (Comercial court) londinense con el fin de obtener una sentencia que hiciese valer el laudo conseguido previamente ante el cual tanto España como Francia se opusieron fundamentando varios motivos: en primer lugar, los Estados alegaron la inmunidad del proceso inglés bajo lo dispuesto por la “State Immunity Act” de 1978; en segundo lugar, que el tribunal arbitral no tenía competencia para conocer del asunto ya que tanto España como Francia tenían acción directa contra la aseguradora bajo lo dispuesto por la ley española con independencia de los términos de contrato de seguro del club y, por último, que las propias reclamaciones que se exigían, por la naturaleza de las mismas, no podían ser susceptibles de ser conocidas a través de un procedimiento arbitral. No obstante, las pretensiones de España y Francia fueron posteriormente desestimadas por el tribunal con una sentencia del año 2013 en la que el juez Hamblen resolvió que se trataba de un supuesto que debía someterse a lo dispuesto por la ley inglesa en lugar de la ley española y que, por tanto, debían conocer del

<http://www.farodevigo.es/galicia/2017/11/16/factura-prestige-aboca-nueva-batalla/1786659.html>
Consultado a 26/06/2018.

²⁰⁰ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, Nº 865/2015. RJ 2016\4120. p. 159.

procedimiento los tribunales arbitrales, un dictamen que fue recurrido por los demandantes²⁰¹.

Dicho recurso interpuesto por parte del Reino de España y el Estado francés fue resuelto en el año 2015 por la Court of Appeal²⁰² con la misma respuesta: el supuesto debía regirse por la ley inglesa y ante un tribunal de arbitraje de acuerdo con las reglas de la aseguradora, al igual que dispone que P&I London Club no tiene responsabilidad directa respecto de los Estados español y francés por reclamaciones diferentes a las permitidas por el CLC 1992, rechazando así la apelación de los recurrentes²⁰³. Una resolución que es irreconciliable con lo dispuesto en la actual sentencia del TS español que, si exige responsabilidad directa a la aseguradora, excediendo el límite que estipula el convenio.

En la actualidad, quince años después del incidente del Prestige, la AP de A Coruña ha abierto una nueva vía en lo que respecta al proceso británico con el auto dictado el 15 de noviembre de 2017 por el que tanto España como Francia lidiarán contra la armadora griega “Universe Maritime Ltd.” encargada de gestionar el Prestige para cobrar la suma de 1.600 millones de euros²⁰⁴ (1.573 millones para el Estado español, 61 millones para Francia y 1,8 para la Xunta de Galicia, entre otros.) por los daños que los vertidos han ocasionado a las costas españolas, una suma calculada por el tribunal en función de los daños patrimoniales, medioambientales y morales²⁰⁵ que deberán ser abonadas por las partes condenadas (a saber, el capitán del barco y la compañía aseguradora P&I London

²⁰¹ZAPLANA, J., «“The Prestige” Court of Appeal Decision», *Streamship mutual*, mayo de 2016, p. 1. Accesible en: <https://www.steamshipmutual.com/pdf.htm?id=577968&pdf=true> [Consultado a 26/06/2018]; England and Wales Court of Appeal (Civil division) Queen’s bench division (Commercial Court), «The London Steam-ship Owners’ mutual insurance Association Ltd -and- the kingdom of Spain & the French State», 22 de octubre de 2013. Véase: [http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2013/3188.html&query=\(prestige\)+AND+\(spain.\)+AND+\(france\)](http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2013/3188.html&query=(prestige)+AND+(spain.)+AND+(france)) Consultado a 26/06/2018.

²⁰² England and Wales Court of Appeal (Civil division) Queen’s bench division (Commercial Court), «THE LONDON STEAMSHIP OWNERS’ MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD -and- THE KINGDOM OF SPAIN & THE FRENCH STATE.», 1 de abril de 2015. Accesible en: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2015/333.html> Consultado a 26/06/2018.

²⁰³ Los jueces concluyeron que “For these reasons I am satisfied that the obligation which the appellants wish to enforce against the Club is governed by English law. It cannot be enforced otherwise than by arbitration in accordance with the Club rules and the appellants have submitted to the jurisdiction of the English courts in relation to the determination of the arbitrator’s jurisdiction and the Club’s application to enforce the award as a judgment. I would therefore dismiss the appeal.”. En este sentido, ZAPLANA, J., *loc. cit.*, pp. 1 – 2.

²⁰⁴ PRIETO, R. «La factura del “Prestige”...», Véase: <http://www.farodevigo.es/galicia/2017/11/16/factura-prestige-aboca-nueva-batalla/1786659.html> Consultado a 26/06/2018.

²⁰⁵ JUR 2017\281226, pp. 69 – 74.

Club) por lo menos, hasta el límite de un mil millones de dólares²⁰⁶ (lo que se corresponde con unos 845 millones de euros) de la póliza suscrita por la aseguradora con el armador²⁰⁷, debiendo ser el Reino Unido el que determine si prevalece la sentencia del Supremo o el civil de los tribunales británicos.

Si ya de por sí el proceso judicial en Londres se augura largo y complejo, debemos tener en cuenta además el *brexit*²⁰⁸, que complica aún más la situación en lo que respecta a la cooperación judicial internacional en materia civil²⁰⁹. Esta desconexión que efectuará Reino Unido de la UE el 29 de marzo de 2019 tendrá unas importantes repercusiones dado que esta cooperación lo que implica, es el establecimiento de colaboración entre las autoridades públicas de los países de la UE que tiene como objetivo eliminar los obstáculos e incompatibilidades judiciales y administrativas que puedan existir derivados del propio funcionamiento y normas de cada país. Con lo cual, producida la retirada de Reino Unido, al no ser ya de aplicación dicho instrumento, las cláusulas de elección de foro a favor de los tribunales británicos que hasta la fecha se encontraban reguladas en el Reglamento 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en adelante «Reglamento Bruselas I bis», quedarían sometidas a lo contemplado en el ordenamiento interno de ese país. Asimismo, el *brexit* traerá consigo verdaderos problemas respecto del reconocimiento de las sentencias²¹⁰ ya que, al resultar de aplicación el Reglamento Bruselas I para conocer de

²⁰⁶ GUINDAL, C., «La Audiencia de Coruña fija en 1.573 millones la indemnización del Estado por el Prestige», *La Vanguardia*, Madrid, 15 de noviembre de 2017. Véase: <http://www.lavanguardia.com/natural/20171115/432902697554/coruna-indemnizacion-estado-prestige.html> Consultado a 26/06/2018.

²⁰⁷ Esto es así dado que el tribunal británico, en particular, la “High Court of Justice” blindó la póliza de 1.000 millones de dólares suscrita con la aseguradora, protegiendo a la aseguradora de una acción civil directa contra ella. GONZÁLEZ, P., «La justicia británica blindó los 742 millones del seguro del Prestige», *La Voz de Galicia*, 22 de noviembre de 2013. Visible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2013/11/22/justicia-britanica-blinda-742-millones-seguro-prestige/0003_201311G22P18991.htm Consultado a 26/06/2018 y, ZAPLANA, J., *loc. cit.*, pp. 1 – 2.

²⁰⁸ Brexit (“british-exit”) es la salida del Reino Unido de la Unión Europea. Para más información sobre el tema, véase: European Council, Brexit. <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-uk-after-referendum/> Consultado a 26/06/2018.

²⁰⁹ GONZÁLEZ, P. «España se plantea demandar a la aseguradora del «Prestige» en Londres», *La Voz de Galicia*, 12 de agosto de 2016. Véase: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2016/08/12/espana-plantea-demandar-aseguradora-prestige-londres/0003_201608G12P8994.htm Consultado a 26/06/2018.

²¹⁰ En este sentido, MACHUCA, J. C., SARMIENTO, D., «Brexit: consecuencias jurídicas y empresariales del referéndum», *Diario La Ley*, nº 8784 sección Tribuna, Ref. D-240, de 16 de junio de 2016. Disponible en:

http://diariolaley.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAFXMOWrDMBAE0NN E9UoW6rayiqDeONkRLAna4B_49raaQKaYZoanlpwL3QIDjDS4A8uq1jiOT5Q8uWaCkkm6Bqg_SL 1jPbq5xfcJ0_KxyeZu8_ afoJEN1uMs8b2KdHiNSrxemI0LbfgAAAA==WKE Consultado a 20/06/2018 e

esta materia a pesar de encontrarse también regulada en el artículo X del CLC 1992, el reconocimiento de la sentencia española debería tramitarse a través de un procedimiento de exequatur (mucho más complejo y tedioso) en vez del reconocimiento automático que se dispone en el artículo 32.1 de dicho reglamento.

En relación con esto, comentar la reciente resolución de la AP de A Coruña de 11 de junio de 2018 sobre la petición del Abogado del Estado español de la ejecución provisional del auto del Prestige del año 2017 (en aras de lograr la indemnización de forma previa a que el *brex* se consolide) en la que se ha denegado tal solicitud en base a que no cabe la posibilidad de ejecución provisional de un auto bajo lo dispuesto por la LECrim²¹¹.

2.2.2.2. Los casos de Francia y Portugal

Como sabemos, la contaminación producida por el Prestige afectó a tres Estados, España, Francia y Portugal, los cuales han seguido itinerarios totalmente diferentes en lo que respecta a la reclamación de los daños sufridos por el vertido. Cabe precisar que, el momento del siniestro, tanto Francia como Portugal, al igual que España, eran Estados Partes en el CLC 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992.

El caso de España lo veremos más adelante, pero en lo que concierne al supuesto portugués, se presentó solamente una reclamación global ejercitada por el Gobierno luso que ascendía a un total de 4,3 millones de euros respecto de los costes contraídos en concepto de limpieza y medidas preventivas, una reclamación que fue evaluada finalmente en 2,2 millones de euros y efectuando un pago el FIDAC por una cuantía total de 328.488 euros (correspondiente al 15% de la evaluación definitiva)²¹².

«Incertidumbres derivadas del “brexit” en el ámbito de la litigación internacional y de las reestructuraciones e insolvencias», Garrigues, comentario de 8 de julio de 2016, pp. 2 – 3. Disponible en: <http://www.garrigues.com/sites/default/files/documents/comentario-litigacion-r-i-1-2016.pdf> Consultado a 20/06/2018.

²¹¹ Auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 11 de junio de 2018, pp. 4 – 6. Disponible en: <http://www.poderjudicial.es/stfls/TRIBUNALES%20SUPERIORES%20DE%20JUSTICIA/TSJ%20Galicia/DOCUMENTOS%20DE%20INTERES/AP%20A%20Coru%C3%B1a%2011%20junio%202018.pdf> Consultado a 26/06/2018.

²¹² En este sentido, dado que las cuantías exigidas eran muy elevadas, el Comité Ejecutivo del FIDAC decidió limitar dichos pagos al 15% de las reclamaciones. Sin embargo, a la vista de la insuficiencia a la hora de resarcir los pagos, el Comité elevó dicha cantidad al 30% de las pérdidas realmente sufridas, distribuyendo esta cuantía entre los reclamantes de los tres Estados. En este sentido JUSTE RUIZ, J., *op. cit.*, pp. 75 - 76.; «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 15.

En el supuesto francés, como ya se hizo en el caso del *Erika*, cada uno de los afectados presentaron demandas individuales ante el propietario del buque, la aseguradora y el FIDAC²¹³. En el supuesto del *Prestige*, la oficina de reclamaciones de Lorient recibió hasta 482 reclamaciones contra el propietario del buque, el P&I London Club y el FIDAC ante 16 tribunales distintos de Francia por una suma que ascendía a un total de 109.7 millones de euros (entre las que se incluyen las del Gobierno francés de 67.5 millones de euros) en concepto de indemnización²¹⁴. El FIDAC y el P&I London Club evaluaron el montante de dichas reclamaciones en un total de 42,2 millones de euros, enviando una carta al Gobierno explicando la evaluación, una decisión con la que el Gobierno francés no estuvo de acuerdo y mantuvo su reclamación ante los tribunales contra el Fondo. Se han celebrado reuniones, la más reciente en septiembre de 2012, entre la Secretaría, sus expertos y el Gobierno francés para examinar la evaluación de las reclamaciones de este último, aunque aún no se ha efectuado pago alguno dado que el Gobierno es el último en percibir la indemnización²¹⁵. Así, las reclamaciones presentadas en la oficina de reclamaciones se evaluaron en un total de 57,5 millones de euros y se han efectuado pagos provisionales al 30% de la cuantía evaluada por un total de 5,6 millones de euros respecto de 361 reclamaciones, aunque algunas fueron rechazadas o no pudieron evaluar debido a que la documentación presentada era insuficiente o no respondieron a las solicitudes del FIDAC²¹⁶.

En cuanto a los procesos, el juez de instrucción francés de Brest había comenzado una investigación penal sobre la causa del siniestro del *Prestige*, aunque finalmente el juez llegó a un acuerdo con el Juzgado penal de Corcubión por el cual el expediente penal fuese transferido al juzgado español y así evitar un posible conflicto de litispendencia. De hecho, hasta 174 reclamantes franceses (incluido el Gobierno francés) se han terminado uniendo al proceso judicial penal desarrollado en España²¹⁷.

Del mismo modo, el Estado francés entabló una acción judicial en abril de 2010 ante el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos contra tres compañías del grupo ABS (a saber, ABS, ABSG Consulting Inc y ABS group of companies) ante la cual las

²¹³ *Ibidem.*, p. 75.

²¹⁴ «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 15.

²¹⁵ Esto es así dado que en enero de 2006 el Gobierno francés se comprometió a “ser el último de la cola” en lo que respecta a su reclamación hasta que el resto de los reclamantes de Francia hubiesen recibido su indemnización.

²¹⁶ «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 15.

²¹⁷ «Siniestros en los que...», *loc. cit.*, p. 17.

demandadas alegaron como fundamento la defensa de la inmunidad soberana. Ante esta situación, el juez remitió el caso al Tribunal de Grande Instance de Burdeos para que se pronunciase (con carácter prejudicial) sobre si ABS tenía derecho a inmunidad soberana frente a procedimientos judiciales el cual dictó, en una sentencia del año 2014, que efectivamente las sociedades de clasificación disfrutaban de inmunidad de jurisdicción y por tanto declaraba inadmisibile la reclamación del Estado francés, condenándolo al pago de la suma de 8.000 euros bajo el fundamento la normativa francesa²¹⁸. Ante esta situación el Estado francés ha presentado un recurso ante la Cour D'Appel de Burdeos que ha respondido en una sentencia a fecha de 6 de marzo de 2017 desestimando la decisión del Tribunal de Grande Instance de Burdeos sobre que las sociedades de clasificación disfrutaban de inmunidad de jurisdicción, no pudiendo las mismas reclamar dicha inmunidad frente a los tribunales franceses y solicitando la continuación del proceso, remitiendo nuevamente el proceso ante el Tribunal de Gran Instancia de Burdeos para que este continúe²¹⁹.

2.2.2.3. Los procedimientos ante los distintos órdenes jurisdiccionales en España: Especial mención al procedimiento ante el tribunal de Corcubión

En lo que concierne a los procesos que se han seguido en España, debemos tener en cuenta que el caso Prestige ha motivado un sinnúmero de procesos judiciales que han afectado a distintos órdenes jurisdiccionales de carácter laboral, civil, penal y contencioso-administrativo que se han suscitado en referencia a este caso, llegando algunos al propio Tribunal Constitucional, en adelante «TC», y al TS²²⁰.

En el ámbito laboral podemos destacar la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia, en adelante «TSJ» de Cantabria de 21 de abril de 2004²²¹ que desestimó la pretensión (ratificando la sentencia del juzgado de lo social de Santander) de una trabajadora contratada para la limpieza de las playas contaminadas por el Prestige contra

²¹⁸ Sentencia del Tribunal de Grande Instance de Bordeaux (chambre 6, RG : 10/02421) suivant déclaration d'appel du 10 avril 2014, pp. 9 - 10. Disponible en: http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcincidents/prestige_judgment190314.pdf Consultado a 26/06/2018.

²¹⁹ Sentencia de la Cour d'appel de Bordeaux (premiere chambre civile – section A, n° de rôle : 14/02185), arrêt du 06 mars 2017, p. 11. Disponible en: http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcincidents/Arret de la cour d appel de Bordeaux - mars 2017.pdf Consultado a 26/06/2018.

²²⁰ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, pp. 266 – 267.

²²¹ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia, sala de lo social, sección 1ª, de Cantabria, N° 450/2004, de 21 de abril de 2004. JUR 2004\151483.

Residuos de Cantabria, S.A y Transformaciones agrarias S.A., en adelante «TRAGSA» en la que se discutía si la relación laboral existente entre la demandante y las empresas demandadas consistía en un contrato de obra o por tiempo indefinido para la determinación de las consecuencias del despido. Como éste, ha habido supuestos parecidos en los tribunales gallegos en los que, en general, la respuesta también ha sido desestimatoria²²², aunque ha habido algún caso en el que si se ha estimado el despido improcedente por parte de la empresa TRAGSA²²³, como ha sido el caso de la sentencia del TSJ de Galicia de 24 de mayo de 2004²²⁴.

En lo que respecta a los pleitos de carácter civil, se han presentado multiplicidad de reclamaciones de carácter individual por los daños ocasionados por el chapapote. Entre ellas se puede destacar la reclamación que formula un surfista como perjudicado contra la aseguradora del *Prestige* por los daños que se le han ocasionado a su traje de neopreno y su tabla de surf. Ante la desestimación por parte del juzgado de primera instancia núm. 8 de Bilbao²²⁵ de sus pretensiones, el demandante presentó un recurso ante la AP de Vizcaya que finalmente, por considerar que no demostró la relación de causalidad entre el vertido del fuel (es decir, el acto causante del daño) y el daño en sí mismo. En cuanto a los pleitos de jurisdicción contencioso-administrativa que se han presentado ante los tribunales españoles debemos recalcar la demanda interpuesta por España contra ABS que fue recurrida ante el TS, desestimando éste el recurso de súplica presentado por el Reino de España contra la sociedad de clasificación²²⁶ a través de un auto de 17 de diciembre de 2003²²⁷.

En cuanto al procedimiento penal, debemos hacer mención al proceso seguido por el caso *Prestige* iniciado en el Juzgado de Instrucción núm. 1 de Corcubión. Esta primera actuación, emprendida por el gobierno español, comenzó por acusar al capitán del buque siniestrado de los delitos de desobediencia a la autoridad y delito ecológico ante dicho juzgado, el cual decretó el ingreso de Mangouras en prisión con posibilidad de obtener la

²²² Este es el caso de, por ejemplo, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección 1ª) de 29 enero 2004. AS 2004\633 o la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección 1ª) de 3 febrero 2004. AS 2004\1606.

²²³ *Ibidem.*, pp. 267 – 268.

²²⁴ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección1ª) de 24 mayo 2004. AS 2004\2493.

²²⁵ Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya (Sección 5ª) núm. 172/2005 de 8 abril. AC 2005\1480

²²⁶ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, sección 6ª) de 17 de diciembre de 2003. JUR 2004\10379.

²²⁷ *Ibidem*, pp. 268 – 271.

libertad provisional con una fianza de 3 millones de euros²²⁸. Según auto dictado a fecha de julio de 2010, se abrió la fase de juicio oral del proceso declarando la AP de A Coruña como órgano competente²²⁹ que estudiaremos más adelante.

En cuanto a las acciones civiles, comentar sucintamente que la regla general en el ordenamiento jurídico español es la acumulación (aunque facultativa dado que se prevé la posibilidad de renunciar o reservar su ejercicio para un proceso civil posterior a la finalización del proceso penal²³⁰) de las mismas dentro del procedimiento penal de enjuiciamiento de los hechos delictivos. Así, en el caso Prestige se dio la oportunidad a las víctimas de optar entre ejercitar sus acciones civiles en el propio procedimiento penal, renunciar a ellas o reservarlas para ejercitarlas tiempo después en el proceso civil, aunque en cualquier caso el ejercicio del proceso penal impedía el ejercicio de la acción civil²³¹.

Es relevante resaltar el hecho de que mientras se tramitaba dicho procedimiento ante el Juzgado de Instrucción, las autoridades españolas adoptaron una serie de medidas legislativas compensatorias por las pérdidas de los afectados como consecuencia del vertido, llegando a tomar la decisión de anticipar el pago de indemnizaciones por parte del Estado hasta un total de 160 millones de euros siempre y cuando los damnificados renunciasen a cualquier reclamación interna o internacional subrogándose el Estado español en dichos derechos y acciones²³². Una medida que se articuló mediante el Real Decreto-ley 4/2003, de 20 de junio de ayudas a los damnificados, y el Real Decreto 1053/2003, de 1 de agosto²³³. Un régimen compensatorio que fue posteriormente modificado por el Real Decreto-ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptaron unas determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del

²²⁸ En este caso fue el juzgado de instrucción nº4 de A Coruña a través del dictado de un auto el día 17 de noviembre de 2002 (Diligencias previas 2787/02) el que decretaba la prisión provisional del Sr. Mangouras. BUJÁN PÉREZ, C. M., «Posibles responsabilidades penales en el caso del Prestige», en AA. VV., (Edit. GARCÍA MIRA, R.), *Lecturas sobre el desastre del Prestige. Contribuciones desde las Ciencias sociales*, Instituto de Estudios e Investigación Psicosocial Xoán Vicente Viqueira, A Coruña, 2013, p. 250.

²²⁹ VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., *op. cit.*, p. 164.

²³⁰ Artículo 114 LECrim.

²³¹ FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., *op. cit.*, pp. 138 – 139.

²³² Si bien en un primer momento parecía organizar un fondo de compensación para las víctimas, posteriormente quedó patente que simplemente se trataba de una estrategia del Gobierno español para blindarse frente a posibles acciones de responsabilidad civil de los afectados. RUBÍ I PUIG, A., PIÑEIRO SALGUERO, J., «El blindaje del Gobierno en la crisis del Prestige. Comentario al Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, de ayudas a los damnificados», *InDret*, Working paper nº 169, Barcelona, octubre 2003, p. 1.

²³³ En este sentido GARCÍA RUBIO, M. P., «El caso Prestige. Legalidad, oportunidad y eficacia de la solución transaccional», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.) *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007, pp. 203 – 219.; JUSTE RUIZ, J., *op. cit.*, p. 74.

Prestige, en adelante «Real Decreto-ley 4/2004», aumentando en 249,5 millones de euros el límite de las indemnizaciones y contemplando la compensación de algunos daños futuros no tenidos en cuenta por la anterior regulación²³⁴. De hecho, en relación con esta normativa en lo que respecta a las indemnizaciones y compensaciones a cargo del Estado, se inició un proceso presentado por distintas cofradías de pescadores de Galicia contra una serie de artículos del Real Decreto 1053/2003 de 1 de agosto por el que se aprobaban normas de desarrollo del Real Decreto-ley 4/2003 de 20 de junio, en relación con los daños ocasionados por el Prestige, aunque finalmente la sentencia del TS de 18 de mayo de 2005 desestimó dicho recurso contencioso-administrativo por ser conforme a derecho²³⁵.

Como se puede observar, la cantidad de pleitos ante distintos foros y jurisdicciones es innumerable, lo que da lugar a esta clara complejidad del sistema y de la ejecución de las sentencias cuando éstas sean declaradas por un tribunal extranjero (como es el caso de EEUU o, en su caso en un futuro, del Reino Unido) que deba hacerse valer en España o viceversa.

2.2.3. La determinación de la competencia judicial internacional bajo lo dispuesto por los convenios de la Organización Marítima Internacional

El propio CLC 1992 establece unas previsiones relativas a las reclamaciones judiciales sobre responsabilidad por vertidos de hidrocarburos en su artículo IX que dispone que “cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes”. Esto es, se atribuye la competencia judicial por los daños ocasionados por

²³⁴ El artículo 2 del Real Decreto-ley 4/2004 dispone que “los titulares de actividades económicas de pesca, marisqueo y acuicultura que, con posterioridad al 31 de diciembre de 2003, experimenten pérdidas económicas en dichas actividades que sean consecuencia directa e inequívoca del derrame provocado por la catástrofe del buque Prestige podrán solicitar una compensación por las pérdidas producidas en el ejercicio 2004.”. Por tanto, sólo considera como perjudicados a una serie de titulares de actividades económicas, dejando fuera a otros muchos sectores. GARCÍA RUBIO, M. P., «El caso Prestige...», *op. cit.*, p. 221.

²³⁵ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-administrativo, sección 6ª) de 18 de mayo de 2005. RJ 2005/4381.

vertidos de hidrocarburos a los tribunales del Estado donde se haya producido el daño (*locus damni*) resultando este el más adecuado en cuanto que permite que el tribunal que conoce de la controversia sea próximo al lugar del litigio, lo que reduce los costes de instrucción del proceso y conduce a una más eficiente resolución del fondo del litigio²³⁶.

Este criterio de competencia puede suscitar problemas interpretativos cuando el lugar en el que se produce el acto generador del daño (*locus delicti*), el cual coincide con lo estipulado por el artículo 7.2 del Reglamento Bruselas I bis²³⁷ y lo dispuesto en el caso de la normativa española por la LEC, y el lugar donde el daño se materializa (*locus damni*) son diferentes, aunque en la práctica de estos supuestos no ha causado problemas dado que los criterios de competencia judicial coinciden con los utilizados para el establecimiento de la competencia penal²³⁸. El convenio opta por tanto por conectar la competencia al lugar de producción del daño (*locus damni*), lo que veda la posibilidad de pleitear ante los tribunales del lugar donde se haya generado el acto causante o los tribunales del lugar donde se tomaron las decisiones relativas al transporte. Ante este tipo de situaciones cabe preguntarse si el CLC 1992 atribuye al tribunal competente la posibilidad de conocer sobre reclamaciones en lo que respecta a la totalidad de los daños (la llamada “competencia unitaria”), o si por el contrario cada tribunal de cada Estado donde se hayan producido daños es competente (cada uno de ellos) para conocer únicamente de los daños de su territorio, lo que se ha denominado “fragmentación competencial”.

²³⁶ De hecho, la OPA utiliza un criterio similar otorgando a los District courts del lugar donde se hayan producido los vertidos o sufrido daños, la competencia del litigio. GARCÍA VIDAL, J., «La competencia judicial internacional en las reclamaciones de responsabilidad por vertidos de hidrocarburos al mar», en AA.VV., (Edit. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servizo de publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006, p. 110.; HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 146.

²³⁷ “Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso” Artículo 7.2 del Reglamento Bruselas I bis. Rigiendo por tanto con carácter exclusivo y excluyente el *forum delicti commissi*. En este sentido, ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades», *Real Instituto Elcano*, nº 107-2002, 28 de noviembre de 2002, p. 306. Disponible en: http://www.ehu.es/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2012/2012_4.pdf Consultado a 26/06/2018.

²³⁸ Esto es así dado que el fuero del *locus delicti* a través de la interpretación del TJUE del asunto Bier c. Mines de Potasse d’Alsace, permite establecer la competencia de los tribunales del lugar donde se produce el daño directo (*locus damni*) en lo que respecta a los daños que se han sufrido en dicho territorio. En este sentido, sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 30 de noviembre de 1976, Brier c. Mines de Potasse d’Alsace, C-21/76, p. 564; OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., «El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente», *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, nº 21, 2013, pp. 14 – 15.

Este último supuesto parece el idóneo por varios motivos: por un lado, por ajustarse a la interpretación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en adelante «TJUE»²³⁹, y por otro, dado que el artículo IX CLC 1992 dispone que cuando se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio de uno o más Estados parte, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados parte. Sin embargo, el caso Prestige a pesar de afectar a varios Estados y, haberse iniciado varios procesos tanto en Francia como en España, Eurojust (el organismo de la UE sobre cooperación judicial internacional) en una resolución de noviembre de 2005 estipuló que era más eficiente el seguimiento de un único proceso y que debería seguirse en España por la cantidad de perjudicados, mayor proximidad y las circunstancias del siniestro²⁴⁰.

Tomando en consideración lo dispuesto por el artículo IX del CLC 1992, es interesante mencionar que el propio tenor literal de la disposición veta la posibilidad de acudir a otros foros generales como es el del domicilio del demandado o los acuerdos (tanto tácitos como expresos) de atribución de competencia. Algo que, de llegar a admitirse estas posibilidades, podría resultar novedoso y positivo ya que podría facilitar la unificación de procedimientos. Esto tiene una consecuencia lógica que es la inhibición del resto de los tribunales no tratarse de aquellos que hayan sido designados por la norma internacional. A contrario sensu, tal y como hemos mencionado *supra* con el caso estadounidense, la aplicación del convenio internacional en lo relativo a la determinación de la competencia en aquellos Estados que no son parte del CLC 1992 supone caer en el desliz de dar por hecho que dicho convenio realmente si se aplica a pesar de no ser un Estado parte del mismo. Lo mismo ocurre respecto de aquellas partes que no se encuentran reguladas en el convenio ya que, en aras de lo expresado previamente, se

²³⁹ El Tribunal de Justicia en la sentencia *Shevill c. Presse Alliance SA* dictó que “la expresión «lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso» [...] debe interpretarse, en caso de difamación a través de un artículo de prensa difundido en varios Estados contratantes, en el sentido de que la víctima puede entablar contra el editor una acción de reparación, bien ante los órganos jurisdiccionales del Estado contratante del lugar de establecimiento del editor de la publicación difamatoria, competentes para reparar la integridad de los daños derivados de la difamación, bien ante los órganos jurisdiccionales de cada Estado contratante en que la publicación haya sido difundida y en que la víctima alegue haber sufrido un ataque contra su reputación, competentes para conocer únicamente de los daños causados en el Estado del órgano jurisdiccional al que se haya acudido.” Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 7 de marzo de 1995, *Shevill, c. Presse Alliance SA*, C-68/93, p. 465

²⁴⁰ GARCÍA VIDAL, J., *op. cit.*, pp. 110 – 111. En este sentido: *Eurojust, annual report 2005*, p. 32. Disponible en: <http://www.eurojust.europa.eu/doclibrary/corporate/eurojust%20Annual%20Reports/Annual%20Report%202005/Annual-Report-2005-EN.pdf> Consultado a 26/06/2018.

tratará de buscar la aplicación de otras normas y tribunales convenientes (como ocurrió por ejemplo con la demanda de España contra ABS ante los tribunales neoyorkinos) para conseguir indemnizaciones frente a esos sujetos no previstos en el convenio.

Asimismo, este artículo también dispone en su párrafo segundo que “cada Estado contratante hará lo oportuno para garantizar que sus tribunales gocen de la necesaria jurisdicción”. Como bien hemos dicho de forma previa, el CLC 1992 y el Convenio del Fondo son normas incompletas que precisan un desarrollo a través de normas supletorias. De hecho, este apartado parece prever una transposición de los criterios de dichas normas internacionales en la legislación de los Estados contratantes además de atribuir de forma exclusiva competencia a los tribunales de un Estado, siendo necesaria la concreción de la competencia interna mediante normas nacionales²⁴¹. De hecho y, de manera más concreta y precisa en lo que concierne al plano interno, es la LEC, y la Ley orgánica 6/1985 de 1 de julio del poder judicial, en adelante «LOPJ» las normas que determinan cuales son los tribunales que tienen que conocer del asunto. Esto es, de conformidad a la normativa interna, es el artículo 22.3 LOPJ²⁴² el que otorga competencia a los tribunales españoles en materia de responsabilidad extracontractual, pero también el artículo 23.1 de la LOPJ²⁴³, aunque este precepto no concluye qué ha de considerarse por “lugar de comisión del delito” a la hora de determinar la competencia de los tribunales españoles. Es la teoría de la ubicuidad²⁴⁴ la que lo hace, de manera que los tribunales españoles son competentes para perseguir las conductas que, iniciadas en España, produzcan un resultado en el extranjero y viceversa²⁴⁵. Por otro lado, cuando fuese aplicable el Reglamento 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en

²⁴¹ GARCÍA VIDAL, J., *op. cit.*, p. 112.

²⁴² El artículo 22.3 de la LOPJ en su revisión vigente desde 28 de octubre de 2003 hasta 15 de enero de 2004 disponía que: " en materia de obligaciones extracontractuales, cuando el hecho del que deriven haya ocurrido en territorio español o el autor del daño y la víctima tenga su residencia habitual común en España". En la actualidad se encuentra recogido en el artículo 22. quinquies 1.b. de la LOPJ el cual dispone que “En materia de obligaciones extracontractuales, cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español”.

²⁴³ El artículo 23.1 LOPJ en su revisión vigente desde 28 de octubre de 2003 hasta 15 de enero de 2004 disponía que: “En el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte”.

²⁴⁴ La doctrina de la ubicuidad es una doctrina penal que estipula que el delito se entiende cometido tanto en el lugar donde el sujeto ha realizado la manifestación de voluntad o donde debiera haberse realizado la acción u omisión, como en el lugar donde se ha producido el resultado o efectos de aquéllas.

²⁴⁵ FACH GÓMEZ, K., *op. cit.*, pp. 45 – 46.

adelante «Reglamento Bruselas I»²⁴⁶, resultaban de aplicación a la hora de determinar la competencia judicial internacional los artículos 5.3 y 5.4 del mismo²⁴⁷. En cuanto al artículo 5.3, decir que ha sido un artículo que ha llamado la atención en la redacción del antiguo Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 sobre competencia judicial y que se mantuvo en el Reglamento Bruselas I. De hecho, este artículo dio lugar a serias dudas en cuanto a los ilícitos transfronterizos, siendo posteriormente interpretado por el antiguo TJUE donde resolvió que “en el caso de que el lugar en el que se origina el hecho del que puede derivar una responsabilidad delictual o cuasidelictual, y el lugar en el que este hecho haya ocasionado un daño, no sean idénticos, la expresión «lugar donde se hubiere producido el hecho dañoso» [...] debe entenderse en el sentido de que se refiere, al mismo tiempo, al lugar donde ha sucedido el daño y al lugar del hecho causante.”²⁴⁸, rigiendo así también la teoría de la ubicuidad²⁴⁹. Por otra parte, el artículo 5.4 enmarca perfectamente la competencia judicial para aquellos casos de los que se deriven daños y perjuicios fundamentados en una acción que de lugar a un procedimiento penal podrán exigirse dichos daños y perjuicios (la acción civil) en el procedimiento penal siempre y cuando de conformidad con la normativa interna, dicho tribunal pueda conocer de la acción civil. Este es el caso de España, que tal y como hemos expresado, contempla la posibilidad de que el tribunal penal que esté conociendo de la causa conozca también de la acción civil.

No podemos cerrar este epígrafe sin hacer remisión a la determinación de qué Estado era el que tenía jurisdicción para conocer del proceso penal (un argumento de hecho utilizado por la defensa en el proceso) y qué órgano jurisdiccional tenía competencia para la instrucción y enjuiciamiento de los hechos delictivos. España asegura su competencia judicial a través de varios preceptos. En primer lugar, el accidente del Prestige se produjo aproximadamente a 28 millas marinas de la costa española, es decir, dentro de las 200 millas de la ZEE donde el Estado español tiene derechos soberanos y

²⁴⁶ Si bien en la actualidad este reglamento se encuentra derogado por el ya mencionado Reglamento Bruselas I bis del año 2012, se aplica esta norma para comprender la determinación de la competencia judicial internacional del año 2003 correspondiente con el suceso del Prestige.

²⁴⁷ Los artículos del Reglamento Bruselas I 5.3 y 5.4 disponen que “Las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro: 3) En materia delictual o cuasidelictual, ante el tribunal del lugar donde se hubiere producido o pudiese producirse el hecho dañoso. 4) Si se tratare de acciones por daños y perjuicios o de acciones de restitución fundamentadas en un acto que diere lugar a un procedimiento penal, ante el tribunal que conociere de dicho proceso, en la medida en que, de conformidad con su ley, dicho tribunal pudiese conocer de la acción civil.” En la actualidad se corresponden con los artículos 7.4 y 7.5 del Reglamento Bruselas I bis.

²⁴⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, C-21/76, p. 564.

²⁴⁹ FACH GÓMEZ, K., *op. cit.*, p. 122.

jurisdicción para la preservación del medio marino²⁵⁰. En segundo lugar y de conformidad a lo dicho supra en relación con la LEC, el artículo 23.1 otorga competencia en el orden penal a la jurisdicción española para el “conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles, sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales en los que España sea parte”. Teniendo todo esto en cuenta, y a sabiendas de que se produjeron vertidos en zona del mar territorial español, podemos admitir que existieron indicios suficientes como para poder atribuir competencia a la jurisdicción española para la tramitación del presente caso dado que los hechos y sus consecuencias se han producido en territorio español²⁵¹. Además, el CP español castiga a aquellos que provoquen o realicen directa o indirectamente emisiones o vertidos en las aguas terrestres, marítimas o subterráneas, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos.

En el caso español la práctica nos ha enseñado que los procedimientos de indemnización no se tramitan por la vía civil, sino que se solicitan por la vía penal a través de el ejercicio de ambas acciones (la civil y la penal) tal y como dispone la LECrim²⁵². Esto es así dado que en el procedimiento penal existe una mayor facilidad para los afectados de obtener pruebas además de resultar este mucho más eficaz dado que trata de buscar vías por las que las posibles limitaciones del CLC 1992 queden sin efecto. En el supuesto concreto que atañe al presente trabajo en lo relativo a las normas de competencia judicial han atribuido el conocimiento del asunto al Juzgado de instrucción de Corcubión. Además, al margen de la competencia para conocer del fondo del asunto, el Reglamento 44/2001 en su artículo 31 dispone que los tribunales comunitarios tienen competencia para conocer de las medidas preventivas que se prevean en los ordenamientos internos de los Estados miembros europeos²⁵³.

²⁵⁰ La CNUDM en su artículo 56 dispone que “los estados firmantes ejercen en el mar territorial jurisdicción plena y en la ZEE jurisdicción para la protección y preservación del medio marino”. En este sentido también hay que tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 1.2 de la Ley 15/1978 de 20 de febrero, sobre zona económica que establece que corresponde al Estado español: a) El derecho exclusivo sobre los recursos naturales de la zona. b) La competencia de reglamentar la conservación, exploración y explotación de tales recursos, para lo que se cuidará la preservación del medio marino.

²⁵¹ CANLE IGLESIAS, I., TEIXEIRA RODRÍGUEZ, X., *op. cit.*, pp. 125 – 127.

²⁵² El artículo 111 de la LECrim dispone que “Las acciones que nacen de un delito o falta podrán ejercitarse junta o separadamente; pero mientras estuviere pendiente la acción penal no se ejercitará la civil con separación hasta que aquélla haya sido resuelta en sentencia firme, salvo siempre lo dispuesto en los artículos 4, 5 y 6 de este Código.”.

²⁵³ GARCÍA VIDAL, J., *op. cit.*, p. 112 – 113.

El proceso penal en España se inició mediante denuncia de un afectado ante el Juzgado de Corcubión contra el capitán del buque, el primer oficial, el jefe de máquinas, el fletador, el armador y contra cualquier otra que pudiese resultar criminalmente responsable donde además debemos tener clara la posición de subrogación del Gobierno español en el ejercicio de la acción civil de aquellas víctimas que habían transaccionado con la administración y la cuestión de la demanda contra ABS como ya hemos visto. Al poco tiempo se presentaron otras querellas como las de Izquierda Unida o la de la plataforma “Nunca Mais” donde se pedía la responsabilidad penal y civil del Director General de la Marina Mercante, el Capitán Marítimo de A Coruña y el Delegado de Gobierno en A Coruña (aunque en el caso de estos dos últimos no tuvieron finalmente condición de imputados). Del mismo modo, la Administración española se dirigió contra el capitán del buque además por desobediencia a las autoridades españolas. Por lo que corresponde a la pretensión civil de responsabilidad, se dirigió contra el propietario del buque, P&I London Club, contra el capitán y la empleadora y contra “Universe Maritime”²⁵⁴.

Una vez se haya constituido el Fondo, de acuerdo con lo estipulado por el artículo V.3 del CLC 1992²⁵⁵, el artículo IX.3 dispone que son los tribunales del Estado en que se haya constituido el fondo “los únicos competentes para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrateo y distribución del fondo”. Este artículo lo que hace es evitar el riesgo de que otro tribunal o tribunales que también resulten competentes puedan requerir otras sumas de dinero a título de resarcimiento.

Del mismo modo, la determinación de la competencia también la hemos de tener en cuenta en lo que concierne a ante qué tribunales se debe reclamar o ejercer la acción en lo que respecta a la indemnización contra el Fondo y, para ello, debemos estudiar lo dispuesto por el artículo 7 del Convenio del Fondo de 1992²⁵⁶ que lo que hace es establecer una serie de reglas de atribución de la competencia, “a) al Tribunal competente

²⁵⁴ CANLE IGLESIAS, I., TEIXEIRA RODRÍGUEZ, X., *op. cit.*, pp. 121 – 122.

²⁵⁵ “Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo IX o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del artículo IX. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.” Artículo V.3 CLC 1992.

²⁵⁶ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, pp. 145 – 148.

para entender de los juicios iniciados contra el propietario del buque o su asegurador o fiador que sea responsable de los daños ocasionados por contaminación a raíz del hecho de que se trate; b) Dicha competencia jurisdiccional es exclusiva si la acción basada en el CLC 1992 es ejercitada en un Estado contratante del CLC 1992 y del Convenio del Fondo de 1992; c) Cuando el Estado en el que se ejercita la acción no es parte del Convenio del Fondo de 1992, la acción se deberá formular ante un Tribunal de Londres, que es donde el Fondo tiene su sede o ante cualquier tribunal de un Estado que sea parte en el Convenio del Fondo de 1992 y que sea competente conforme al CLC 1992”²⁵⁷. Este es el caso de todas las demandas que se han presentado por los individuos que han resultado afectados por la contaminación del caso Prestige y los gobiernos francés y español contra el Fondo que hemos expuesto previamente donde dicha reclamación se ha adherido al proceso penal tramitado en España.

2.3. La ley aplicable en el caso Prestige: La controversia de la pluralidad normativa

Para poder comprender lo que expondremos más adelante, cabe definir en primer lugar el concepto de ley aplicable. La ley aplicable es un concepto propio del DIPr que indica la ley nacional que regula una cuestión de derecho concreta con carácter internacional, la cual se determina a través de los mecanismos de resolución de conflicto de leyes. Por tanto, un juez cuando conoce de un litigio no tiene por qué aplicar necesariamente su ley nacional para resolverlo dado que pueden resultar de aplicación otras leyes de distintos países²⁵⁸.

Una vez comprendido esto cabe señalar que, sin necesidad de salir del ámbito doméstico, las opciones que existen dentro del ordenamiento jurídico español son muy variadas, lo que implica que el juego existente en las distintas relaciones que se establecen entre ellas, así como la diversidad de intereses que se encuentran implicados, será consecuentemente complejo.

Al margen de estas opciones, también existe otra vía aún más interesante: aquella que contempla la alternativa de pleitear en el plano internacional, ya sea en los tribunales nacionales o los extranjeros. Como hemos visto, en el caso Prestige se reclamó la responsabilidad por los daños sufridos ante los tribunales españoles, pero también ante

²⁵⁷ *Ibidem*, pp. 150 – 151.

²⁵⁸ Red judicial Europea en materia civil y mercantil. Véase: http://ec.europa.eu/civiljustice/glossary/glossary_es.htm#BruxellesI Consultado a 29/06/2018.

tribunales extranjeros (incluso en algunos casos en distintos tribunales por una misma causa) en muchas ocasiones fundado en el interés de las partes por pleitear ante un tribunal donde las leyes que se aplican a ese territorio pueden resultar beneficiosas (como es el caso de la demanda de España a ABS en EEUU)²⁵⁹.

2.3.1. La importancia de la ley aplicable en los supuestos de contaminación marina por hidrocarburos, en particular, el caso Prestige

Una vez que se ha establecido la competencia judicial internacional, los tribunales tienen que determinar qué ley resulta de aplicación para la reclamación de responsabilidad civil por los vertidos en el que cabe la posibilidad de que los demandantes hagan un análisis previo (como efectivamente se hizo en este caso) sobre la cuestión de la ley aplicable ya que ésta al final es la que determina la responsabilidad. El gran problema que se presenta en lo relativo a la determinación de la ley aplicable para este tipo de supuestos es que los convenios CLC 1992 y el Convenio del Fondo no introducen normas reguladoras para la determinación de la misma (solo hay una breve alusión en el artículo V del CLC 1992 el cual dispone que será aplicable la ley del tribunal en el que se haya depositado la garantía financiera)²⁶⁰.

Además, como bien hemos visto, en el ámbito de la ley aplicable tenemos un importante reglamento, el Reglamento Roma II sobre obligaciones extracontractuales, sin embargo, este no resultará de aplicación dado que el siniestro del Prestige se data en el año 2002 y la entrada en vigor del reglamento se fecha en 2008. Consecuentemente, debemos hacer un estudio de la importancia de la ley aplicable en relación con la determinación de la competencia judicial internacional ya que, al no existir una norma que establezca la norma de conflicto que debe ser aplicada, el interés por la aplicación de una determinada ley que pueda ser más beneficiosa va aparejada a la determinación de la competencia judicial. Como bien sabemos, las normas sobre ley aplicable se crearon precisamente para evitar comportamientos oportunistas de las partes. Una vez tenemos claro esto, en lo que respecta al supuesto del Prestige debemos hacer hincapié en el factor más importante de todos a la hora de hablar de la determinación de la ley aplicable: la

²⁵⁹ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, p. 275.

²⁶⁰ FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., *loc. cit.*, p. 67.; OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., *op. cit.*, p. 17.

búsqueda de la ley más favorable (tanto para las víctimas como los responsables) cuando exista una pluralidad de tribunales que puedan conocer del asunto en cuestión.

El factor de la búsqueda de la ley más favorable es un criterio muy relevante que se encuentra motivado en los intereses de las partes, pudiendo éstos verse beneficiados o perjudicados dependiendo de la elección del tribunal para que conozca del procedimiento. Un ejemplo claro fue el que se dio con el petrolero *Torrey Canyon*: la acción interpuesta (ya mencionada previamente) ante los tribunales norteamericanos para que éstos no llegasen a conocer de las demandas que pudiesen interponer los afectados por los vertidos del crudo dado que resultarían más gravosas que las que resultarían de una demanda interpuesta ante los tribunales británicos o franceses²⁶¹. Esto es, por tanto, un aprovechamiento derivado de la pluralidad normativa existente en este tipo de supuestos de contaminación marítima y del conocimiento de que cada juez aplica su propio sistema de DIPr, lo que podría derivar en la aplicación de una u otra ley en un mismo asunto en función de que conozcan los tribunales de un Estado o los de otro. Por tanto, la elección de ley aplicable resulta verdaderamente importante dado que, por una misma causa, una misma persona o personas pueden resultar ser declaradas responsables o no por la comisión de los mismos hechos²⁶². Un ejemplo de esto son aquellos casos en los que se ha tratado de iniciar procedimientos ante otros órganos judiciales que *a priori* no parecían competentes para conocer del asunto, como es el caso del procedimiento estadounidense, los procedimientos que se han iniciado ante determinadas jurisdicciones (amparado siempre por lo expresado de forma previa), se justifican en la aplicación de una ley que resulta más beneficiosa para una de las partes (en este caso, la española al no aplicarse el CLC 1992 y la existencia de los *punitive damages*, o el supuesto de Reino Unido donde P&I London Club inició un procedimiento ante los tribunales londinenses).

De hecho, la búsqueda de la ley más favorable debemos ponerla en relación con la elección de la jurisdicción que conozca del asunto (a saber, civil, penal, contencioso-administrativa o social). El caso *Prestige* es buen ejemplo para explicar a que nos referimos con esto. Si bien es cierto que la elección por parte de las partes de la ley en busca de una que les resulte favorable tiene importancia, lo tendrá consecuentemente la jurisdicción que escoja para conocer del asunto a través de la interposición de la reclamación. Por ejemplo, la acción de responsabilidad civil en la que se reclama la

²⁶¹ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, pp. 279 – 280.

²⁶² *Ibidem.*, p. 280 – 282.

indemnización de los daños que se hayan podido ocasionar puede ser ejercitada tanto en el orden jurisdiccional civil, como en el orden jurisdiccional penal, como en el orden contencioso-administrativo, todos ellos con distintas normativas que resultan de aplicación²⁶³. Esto viene referido sobre todo al interés, por poner un ejemplo, que pueden tener las partes en iniciar un procedimiento, en este caso en España, en orden jurisdiccional penal en vez de en el civil para evitar la suspensión del procedimiento civil mientras se tramita el proceso penal, exigiendo ya dentro del mismo la acción civil.

Pero además de este gran factor también tenemos que tener en cuenta dos más, también en relación con la competencia judicial internacional. Uno es el criterio de proximidad en la elección de tribunal que debe conocer del asunto, y el otro es el reconocimiento y ejecución de la sentencia que se obtenga por parte de los tribunales.

En lo que respecta a la determinación del foro por proximidad tiene fundamento en el principio de tutela judicial efectiva²⁶⁴, esto es, la posibilidad que se brinda a las partes de pleitear en un tribunal que se encuentre próximo para el demandante, pero que la elección de ese foro no suponga o cause un perjuicio (o desamparo) al demandado por la lejanía del tribunal con este último. Esta idea trae consigo, además, el correcto funcionamiento de la administración de justicia. No obstante, no existe de por sí una proximidad subjetiva en relación con el acceso a la justicia cuando en el caso se disponga que haya una pluralidad de partes afectadas (en estos casos derivados por vertidos de hidrocarburos como las que atañen al caso del Prestige), sino que la práctica de las pruebas, acreditación de daños, etc. se ve facilitada enormemente²⁶⁵.

También hemos de tener en cuenta el interés derivado por lo que concierne a la celeridad y economía procesal en lo que respecta a la concentración de acciones (la tramitación de múltiples procesos que tienen una determinada conexidad en un mismo y único proceso) para una adecuada administración de justicia y evitar así decisiones contradictorias en el caso de que conociesen tribunales diferentes, ya sea porque en el caso de que conozcan dos o más tribunales de una causa idéntica con las mismas partes,

²⁶³ *Ibidem.*, p. 273.

²⁶⁴ La tutela judicial efectiva es un derecho constitucional por el que toda persona puede ejercer libremente la defensa de sus derechos e intereses legítimos ante la jurisdicción. Garantía jurisdiccional a la no indefensión y al libre acceso a los tribunales a fin de obtener una resolución fundada en Derecho, a su ejecución y a la utilización del sistema de recursos. Supone una garantía procedimental que impone la observancia de las reglas del proceso y el derecho a un proceso eficaz y sin dilaciones indebidas.

²⁶⁵ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, p. 278.

podría dar lugar a contradicciones en las resoluciones judiciales de los tribunales, pudiendo unos absolver y otros, condenar; como en lo que respecta a garantizar una distribución equitativa de la cuantía destinada a la reparación del daño cuando ésta es desde el principio limitada. Bien es cierto que, como ya hemos visto, en lo que concierne al criterio de proximidad debemos destacar que este tipo de causas suelen ser conocidas por los tribunales donde haya acaecido el daño (*forum delicti commissi*), resultando dicho tribunal idóneo dada una cierta *vis atractiva de facto* derivada del hecho que ha ocasionado el perjuicio²⁶⁶, siempre teniendo en cuenta la existencia de la posibilidad de aplicación de dicha normativa de conformidad a lo dispuesto por los convenios auspiciados por la OMI, como veremos más adelante²⁶⁷.

Finalmente, en relación con los criterios de importancia de la determinación de la ley aplicable en relación con la competencia judicial efectiva, debemos hablar de la eficacia de la ejecución de sentencias. La ejecución directa de la sentencia condenatoria buscada por los afectados es otro elemento esencial para la determinación de la competencia del foro en relación con la ley aplicable en lo concerniente a los intereses de las partes. Para que una sentencia pueda ser ejecutada, debe plantearse la demanda bien ante los tribunales del Estado del domicilio del demandado, bien ante los tribunales donde el demandado posea intereses sobre los que ejecutar dicha sentencia. Sin embargo, debemos remarcar que aquellos tribunales donde se haya constituido un fondo para hacer frente a la responsabilidad pueden ser objeto también para la interposición de la demanda.

Se trata, por tanto, de evitar el trámite del reconocimiento de sentencias extranjeras, es decir, el procedimiento de homologar ante los tribunales de un Estado la sentencia dictada por los tribunales de otro dado que, en principio, las sentencias dictadas por los tribunales de un Estado sólo valen en ese mismo Estado. Por tanto, su fuerza ejecutiva en caso de resultar una sentencia condenatoria se circunscribe a los límites territoriales del Estado donde se haya dictado y cuyos tribunales pueden ejecutar coactivamente. Es por ello que, para que este efecto ejecutivo pueda darse en el territorio de un Estado distinto, nace la necesidad de que esa sentencia pueda (o deba) ser reconocida por las autoridades del otro Estado. Aun así, debemos reseñar que ese reconocimiento por parte de la administración de este otro Estado puede llegar a no darse (lo que resulta en la consecuencia lógica de la inejecutabilidad de la sentencia en ese otro

²⁶⁶ *Ibidem.*, pp. 278 – 279.

²⁶⁷ FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., *op. cit.*, p. 141.

Estado). Esto es así ya que, para que se efectúe ese reconocimiento, existe un trámite previo que depende del beneplácito por parte de las autoridades del otro Estado para que esa sentencia sea reconocida. Por tanto, para que una sentencia pueda producir su efecto ejecutorio en otro Estado, esta debe ser aceptada por las autoridades del otro Estado²⁶⁸.

Una vez expuesto todo el marco jurídico de la determinación de la competencia judicial efectiva en relación con la ley aplicable, debemos ahondar en un aspecto relevante: la pluralidad normativa de este tipo de supuestos como es el caso del Prestige, donde nos encontramos con multiplicidad de normas que resultan de aplicación (como es el caso de los convenios de la OMC, con sus carencias que ya hemos expresado, la normativa española, la normativa inglesa en el supuesto contra la aseguradora e incluso la normativa norteamericana en lo que concierne al procedimiento contra ABS) con sus consiguientes problemas de compatibilidad y complementariedad.

De esta forma, para poder comprender la determinación de la ley aplicable para el supuesto del Prestige, debemos basarnos en la aplicación del CLC 1992 y de los criterios de DIPr sobre ley aplicable de la normativa española.

2.3.2. La aplicación de la normativa internacional al presente supuesto

Tras tener en cuenta la importancia de la ley aplicable bajo lo dispuesto de forma previa, en lo que respecta a la determinación de la ley aplicable en el supuesto del Prestige debemos tomar como base las normas del CLC 1992, debiendo excluir la posible aplicación del Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968, sobre competencia jurisdiccional y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil y el Reglamento Bruselas I porque la responsabilidad civil derivada de la contaminación por vertidos de hidrocarburos presenta un carácter especial por razón de la materia²⁶⁹.

En lo que respecta al ámbito temporal, el CLC 1992 es aplicable al presente supuesto dado que, de lo que ya se ha expuesto con anterioridad, cumple con todos los requisitos para que esta normativa internacional se aplique al caso ya que el supuesto del Prestige ocurrió el 19 de noviembre de 2002, momento en el que el Convenio se encuentra en vigor y, por tanto, puede servir como base para dar respuesta al caso²⁷⁰. Del mismo

²⁶⁸ ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., *op. cit.*, pp. 279 – 280.

²⁶⁹ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 145.

²⁷⁰ Consecuentemente, resultará inaplicable el Protocolo del Fondo complementario dado que se creó en el año 2003, un año después de la catástrofe del Prestige.

modo, España al Protocolo de 1992 en 1995, tratándose por tanto de un Estado contratante del CLC 1992 en el momento del suceso del Prestige.

En segundo lugar, en función de lo estipulado por el artículo II.a.ii) del convenio por el que se delimita la competencia material²⁷¹, podemos admitir que con motivo en los daños que se han producido, ocasionados por contaminación marítima en la ZEE española²⁷², si se cumple la competencia material del CLC 1992. Asimismo, debemos comprobar si los daños derivados del hundimiento del Prestige son considerados (en función de la normativa del convenio) como “daños ocasionados por contaminación”, estos son: “las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas”²⁷³. De esta definición podemos deducir que, efectivamente, se cumplen los requisitos para ser considerado como tales daños ya que se ha causado un daño derivado de una fuga de hidrocarburos del petrolero en las costas españolas y, por tanto, que el supuesto del caso Prestige se ajusta a la competencia material del CLC 1992.

Por otro lado, en lo que respecta al Convenio del Fondo de 1992, tal y como se ha expresado previamente, su entrada en vigor y ámbito de aplicación es el mismo que el del CLC 1992²⁷⁴, por tanto, también resulta de aplicación en el supuesto del caso Prestige. Sin embargo, tal y como ya hemos visto, el Convenio del Fondo de 1992 solo dispone el régimen de indemnización a las víctimas cuando la que corresponda del CLC 1992 resulte insuficiente²⁷⁵, no siendo relevante en este aspecto. Igualmente, en lo que respecta al Convenio BUNKERS 2001, tampoco resulta de aplicación en virtud de su artículo 4.1²⁷⁶ ya que los daños causados por el Prestige como hemos visto se engloban en la definición de daños por contaminación del CLC 1992 y será bajo lo que disponga este último sobre el que hagamos nuestro análisis.

²⁷¹ Con competencia material nos referimos precisamente a las materias en las que el Convenio es competente, en este caso, están delimitadas por el artículo II del CLC 1992.

²⁷² Artículo II.a.ii CLC 1992.

²⁷³ Artículo I.6 CLC 1992.

²⁷⁴ También se aplica exclusivamente a los daños ocasionados por contaminación en la ZEE de un Estado contratante (en este caso, España). Artículo 3 Convenio del Fondo 1992.

²⁷⁵ Consultar: <http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-de-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario/> Consultado a 28/06/2018.

²⁷⁶ “El presente Convenio no será aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen éstos en el Convenio de responsabilidad civil, sea o no pagadera una indemnización con respecto a ellos en virtud de ese Convenio.” Artículo 4.1 Convenio BUNKERS 2001.

Si bien es cierto que el CLC 1992 resulta de aplicación, debemos tener en cuenta que las carencias manifiestas de su regulación permiten la aplicación de las normas supletorias, como es el caso de la ley española, para aquellos supuestos donde sea necesario complementar lo dispuesto por el convenio. De hecho, como veremos más adelante, el TS hizo una interpretación extensiva de los artículos del CLC 1992 que resultó en la aplicación de la normativa española al supuesto del Prestige.

En la normativa española encontramos el artículo 10.9 CC, una norma de conflicto que se aplica para determinar el derecho aplicable en materia de obligaciones no contractuales no comprendidos en un convenio internacional de derecho uniforme que se haya incorporado al derecho español como es el caso del CLC 1992. Como ya hemos explicado de forma previa, este artículo dispone que “las obligaciones no contractuales se regirán por la ley del lugar donde hubiere ocurrido el hecho de que deriven”, un artículo que ha generado un debate doctrinal sobre si este artículo debe ser aplicado cuando un tribunal penal español resulta competente para conocer de la acción de responsabilidad civil o, si por el contrario, debe aplicar las normas de responsabilidad civil derivada del delito de su ley interna. Posicionándome a favor de la doctrina mayoritaria, la responsabilidad civil, con independencia de la naturaleza del órgano jurisdiccional que conozca del asunto, posee una naturaleza civil y, por consiguiente, dicha responsabilidad debe quedar subsumida dentro del supuesto del artículo 10.9 CC²⁷⁷. Consecuentemente, lo referente a la responsabilidad civil, cuando el CLC 1992 no determine con exactitud esta materia, podrá resultar de aplicación la normativa española.

Centrándonos en la determinación de la responsabilidad, el CLC 1992 dispone la responsabilidad objetiva del propietario del buque²⁷⁸. En vista del caso que venimos analizando y de conformidad a la información que manejamos, habrá que dirigir, en primer lugar, la responsabilidad hacia el propietario del Prestige, la empresa liberiana “Mare Shipping Inc”²⁷⁹ a no ser que se encontrase entre alguna de las causas de exoneración del artículo III.2 del CLC 1992, que no es el caso, y en segundo lugar contra la aseguradora (en este caso P&I London Club).

Frente a la ventaja que supone achacar la responsabilidad civil por el vertido de hidrocarburos al propietario del buque, si es reseñable mencionar que se han alzado voces

²⁷⁷ VINAIXA MIQUEL, M., *op cit.*, pp. 143 – 144.

²⁷⁸ Artículo III.1 CLC 1992.

²⁷⁹ HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 78.

a favor de aumentar los límites cuantitativos de la responsabilidad del mismo, debiendo ir acompañado del establecimiento de una corresponsabilización de las empresas petroleras. Esto es tanto así, que la Comisión Europea ha concretado sus pretensiones en elevar en un 50% los límites máximos de indemnización previstos en el CLC 1992 y en el Convenio del Fondo del año 92 como, al mismo tiempo, que se obligue a las empresas receptoras de petróleo a que contribuyan económicamente para poder elevar estos límites, todo esto reconociendo que incluso este aumento no resultaría suficiente para reparar los daños causados²⁸⁰. Más allá, la Comisión ha defendido la propuesta de que se amplíe el ámbito subjetivo de los responsables al fletador, al gerente y al operador del buque, en particular, en lo referente al fletador en el caso Prestige, se apuntó la posibilidad de que existiese concertado un contrato de fletamiento por tiempo²⁸¹ (o *time-charter*). En el caso de que, efectivamente, se hubiese dado este tipo de contrato en el caso Prestige, el fletante seguiría con el control de la navegación del buque y, por tanto, la propiedad de la misma no resultaría afectada, manteniéndose la responsabilidad en el propietario del buque tal y como está dispuesto en el CLC 1992²⁸².

La determinación del sujeto responsable, tal y como lo ha establecido el TS, es “exclusiva y excluyente”²⁸³ dado que responde al principio de canalización de la responsabilidad²⁸⁴ que se encuentra plasmado en el artículo III.1 CLC 1992²⁸⁵. Se trata de un principio que trata de contribuir a la aplicación del principio “quien contamina, paga” dirigiendo la responsabilidad hacia quien más se beneficia de la actividad contaminante. Ahora bien, tal y como apunta el Tribunal en la sentencia sobre el caso Prestige, este carácter “exclusivo y excluyente” se encuentra sometido a excepciones²⁸⁶ que se encuentran reguladas en CLC 1992, el cual se dispone que: “están exentos de

²⁸⁰ MARTÍN OSANTE, J. M., «La normativa comunitaria en materia de seguridad marítima. Sociedades de clasificación y transporte de petróleo», *Anuario de derecho marítimo*, n.º. 18, 2001, p. 236. En HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 78.

²⁸¹ El contrato de fletamiento a tiempo, o *time-charter*, es aquel por el cual una parte, denominada fletante (armador), pone a disposición de la otra, el fletador, un buque determinado, obligándose por cierto periodo de tiempo a realizar uno o más viajes, mediante el pago de un precio denominado flete.

²⁸² HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *op. cit.*, p. 79.

²⁸³ RJ 2016\4120, p. 146.

²⁸⁴ La perspectiva actual es que la canalización de responsabilidad se extienda no solo hacia el propietario sino también hacia otros operadores del buque.

²⁸⁵ Artículo III.1 CLC 1992: “Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso.”

²⁸⁶ RJ 2016\4120, pp. 146 – 147.

responsabilidad: a) los empleados o agentes del propietario y tripulantes; b) el práctico; c) el fletador, el gestor naval, el armador; d) el salvador; e) quien tome medidas preventivas; y f) los empleados o los agentes de las personas señaladas en las letras c), d) y e)” y establece como excepción a esa regla general que las personas anteriormente señaladas sí responderán si los daños han sido originados por una acción u omisión de tales personas que hayan actuado así “con intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños”²⁸⁷.

A la luz de la historia procesal del supuesto del caso Prestige, aunque ahondaremos en ello más adelante a la hora de hacer un análisis de las sentencias de la AP de A Coruña y del TS, es importante hacer mención a la diferencia de apreciación por parte del TS y la AP de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 respecto de si los sujetos han actuado o no con temeridad. Si bien es cierto que el TS entendió que efectivamente se cumplía lo dispuesto por el artículo III.4 del CLC 1992 en lo que respecta a una actitud temeraria por parte de algunos sujetos que tiene como consecuencia poder ser declarados como responsables como veremos más adelante, la anterior sentencia penal de A Coruña entendió que esto no era así, dictando una sentencia absolutoria respecto de los tres sujetos acusados de un delito contra el medioambiente (a saber, el capitán del buque, el jefe de máquinas y el Director General de la marina mercante) fundamentando el tribunal que “nadie sabe con exactitud cuál haya sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave avería del Prestige” y los sujetos “no actuaron dolosamente y su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente, ni se ha demostrado en muchos aspectos y, sobre todo, en ningún caso fue grave, que es lo que exige el tipo”²⁸⁸.

Todo esto como veremos ha sido revocado por parte del TS en una sentencia innovadora en la que si declara como responsables al capitán del barco (a este también penalmente), al FIDAC y a la aseguradora P&I London Club como responsables directos, mientras que irónicamente, la propietaria del barco Mare Shipping es considerada responsable subsidiaria de los mismos.

²⁸⁷ Artículo III.4 CLC 1992.

²⁸⁸ Sentencia de la Audiencia provincial de A Coruña, sección 1ª de 13 de noviembre de 2013. ARP\2013\1132. p. 49.

3. La responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos, la tipología de los daños y la indemnización de los mismos causados por el Prestige

Entre los muchos problemas que ha suscitado el caso Prestige, uno de los más importantes tenía que ver precisamente con la determinación de los daños y la reparación de los afectados como veremos más adelante con el estudio pormenorizado de la sentencia del TS y el auto de la AP de A Coruña.

Como ya hemos dicho, existen distintos mecanismos posibles para conseguir una reparación, que pueden ir desde un sistema jurídico público (el cual se basa en la asistencia social), hasta la responsabilidad civil. En el caso Prestige el gobierno español optó por esta segunda, fundamentada en el pago de la indemnización del que ha causado el daño, un mecanismo insuficiente en muchos casos, pero muy recurrido²⁸⁹. De hecho, un dato relevante es la renuncia por parte de 13.700 afectados al ejercicio de su acción de responsabilidad civil dado que ya han sido satisfechos en sus derechos de indemnización por daños y perjuicios por el Gobierno español, subrogado en su posición jurídica²⁹⁰.

La determinación de la responsabilidad civil derivada por los vertidos de hidrocarburos con motivo de la catástrofe del Prestige en el caso español debemos estudiarla de conformidad a lo dispuesto por el CLC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 en relación con la sentencia del TS y el auto ejecutorio de la AP de A Coruña sobre este asunto.

En primer lugar, para comprender la responsabilidad civil en este caso, debemos dar respuesta a las preguntas “¿Quién o quiénes puede reclamar por los daños que han ocasionado los vertidos del Prestige?” y “¿Quién o quiénes han sido los responsables del suceso?”. Para mayor complicación debemos tener en cuenta en lo que concierne a esta materia que los convenios del CLC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 no dicen nada al respecto, debiendo acudir a la normativa interna para hallar la respuesta a esta cuestión. La norma interna (en este caso la LEC) declara que puede reclamar por los daños derivados de vertidos de hidrocarburos, en principio, cualquier perjudicado, ya sea persona física o jurídica, privada o pública²⁹¹. Como hemos visto, tienen competencia para reclamar los daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos los particulares, las

²⁸⁹ GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización...», *op. cit.*, p. 147 – 148.

²⁹⁰ CANLE INGLASIAS, I., TEIXEIRA RODRÍGUEZ, X., *op. cit.*, p. 120.

²⁹¹ REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación...», *op. cit.*, p. 170.

asociaciones, las compañías y las organizaciones privadas u organismos públicos, incluidos Estados y autoridades locales²⁹². En el caso Prestige fueron innumerables las acusaciones personadas como víctimas de los vertidos (Cofradías de pescadores, ayuntamientos y particulares, entre otros), mientras que, en lo que respecta a los responsables, solo había tres acusados: el capitán del buque (Apóstolos Ioannis Mangouras), el jefe de máquinas (Nikolaos Argyropoulos) y el Director general de la Marina Mercante Española (José Luis López Sors)²⁹³, aunque también se ha exigido la responsabilidad civil del Estado español por parte de múltiples actores como es el caso de la Asociación ecologista ARCO IRIS o municipios franceses como el de Capbreton o Labenne²⁹⁴.

3.1. La determinación de la responsabilidad civil por la contaminación marítima por hidrocarburos a la luz de la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 y el auto la Audiencia Provincial de 15 de noviembre de 2017 sobre el caso Prestige

Una vez tenemos claro quiénes son aquellos que pueden reclamar las indemnizaciones, tendremos que determinar la responsabilidad de los distintos sujetos que confluyen en el supuesto.

Así, debemos valorar la responsabilidad derivada por la contaminación marítima por hidrocarburos, y para ello, debemos tener en cuenta la interpretación del TS sobre lo dispuesto por el articulado del CLC 1992. Para ello debemos partir de la base de que la sentencia de la AP de A Coruña del año 2013 dictó que no había un delito ambiental, una decisión que tenía como consecuencia que las responsabilidades civiles por los daños causados fuesen limitadas, no pudiendo ser considerados como responsables los sujetos que habían causado los daños (liberando, por ejemplo, a la aseguradora P&I London de responsabilidad en este caso)²⁹⁵.

²⁹² IOPC Funds, Gestión de reclamaciones e indemnización: <http://www.iopcfunds.org/es/indemnizacion/> Consultado a 30/06/2018.

²⁹³ BLASCO HEDO, E., «Inidoneidad de la vía penal en el caso del “Prestige”», *Actualidad Jurídica Ambiental*, 26 de noviembre de 2013, p. 2.

²⁹⁴ ARP\2013\1132, pp. 4 – 6.

²⁹⁵ CABALLERO, G., SOTO OÑATE, D., «Environmental crime and judicial rectification of the *Prestige* oil spill: The polluter pays», *Marine policy*, vol. 84, octubre 2017, p. 8 Visible en: <http://www.aecpa.es/uploads/files/modules/congress/13/papers/1438.pdf> Consultado a 30/06/2018.

Esta sentencia fue recurrida ante el TS por varios actores²⁹⁶ en la que el tribunal dictó una sentencia a fecha de 14 de enero de 2016 revirtiendo el fallo de la AP de A Coruña por considerar que los hechos implicaban un crimen medioambiental. El hecho de que se haya calificado como crimen ambiental tiene una vital relevancia y es que abre la puerta a la posible no aplicación de los convenios. Esta sentencia fue especialmente relevante dado que, si bien el CLC 1992 dispone la responsabilidad objetiva del propietario del buque y la canalización de la responsabilidad sólo en aquellos casos donde el sujeto que se encuentra exento de conformidad al artículo III.4 CLC 1992 haya actuado temerariamente o con intención de causar los daños, el TS dictó una decisión que tiene como resultado la aplicación de lo dispuesto por el artículo V.2 del CLC 1992²⁹⁷, perdiendo el propietario del buque la protección del artículo III.4 CLC 1992, haciendo que los daños causados por el derrame se volvieran ilimitados²⁹⁸ y además, respecto del resto de sujetos, motivó la calificación de la actuación de los mismos como temeraria y así calificarlos como responsables de la contaminación producida por el Prestige.

Como consecuencia, el TS condenó al capitán Apostolos Ioannis Mangouras como sujeto penalmente responsable de un delito contra el medio ambiente, la responsabilidad civil subsidiaria de "Mare Shipping Inc" (lo que implica que tampoco tiene derecho de limitación de responsabilidad), la responsabilidad civil directa de la compañía aseguradora P&I London Club y finalmente la responsabilidad civil del FIDAC²⁹⁹, sólo confirmando la sentencia de la AP de A Coruña en lo relativo a la absolución del ingeniero jefe y el Director general de la marina mercante. Del mismo modo, la sentencia del Tribunal no hace alusión a la responsabilidad penal del armador o terceros auxiliares dado que no habían sido procesados de manera previa.

²⁹⁶ A saber, la Xunta de Galicia, el fiscal, el capitán del buque, el ingeniero jefe, el Conseil Régional de Bretagne, Isidro de la Cal Fresco S.L., Luso-Hispana de Acuicultura S.L., Caltran Sau, Pasteurizados del Mar S.L., Promotora Industrial Sadense S.A. Unipersonal (PROINSA), Sr. Juan Cipriano Fernández Arévalo, Depuradora de Mariscos del Lorbe S.A., Administración General del Estado, Asociación Ecologista y Pacifista "Arco Iris", Amegrove Sociedad Cooperativa Grovense de Mejillones S.A., Patarcis S.L., Plataforma Ciudadana Nunca Más y el Estado francés. CABALLERO, G., SOTO OÑATE, D., *loc cit.*, p. 9.

²⁹⁷ El artículo V.2 dispone 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 originarían tales daños".

²⁹⁸ CABALLERO, G., SOTO OÑATE, D., *loc cit.*, p. 10.

²⁹⁹ RJ 2016\4120, p. 143.

De esta forma, se le atribuye al capitán del barco al revocarse la sentencia de la AP de A Coruña de 2013 (en la cual se había condenado al capitán del Prestige por un delito de desobediencia a la autoridad con una pena de nueve meses de prisión³⁰⁰ y absolviéndolo de delito contra el medio ambiente, no pudiendo llevar aparejada a la pena el capitán responsabilidad civil³⁰¹), una condena como responsable por un delito imprudente contra el medio ambiente en su modalidad agravada por deterioro catastrófico a dos años de cárcel, seis meses de inhabilitación para el ejercicio de su profesión como capitán de buque, e inhabilitación especial de derecho de sufragio pasivo durante el tiempo que dure la condena; multa de 10 euros diarios durante doce meses y el pago de una doceava parte de las costas de la primera instancia dado que éste conocía las condiciones de navegabilidad del buque, actuando negligentemente al permitir su navegación. Una condena que, a diferencia de la anterior sentencia de la AP, si le atribuye responsabilidad civil “en los términos que se fijan en ejecución de la sentencia”³⁰² por los daños del Prestige, absolviéndolo del delito de desobediencia a la autoridad por considerarlo subsumido en el delito imprudente contra el medio ambiente y confirmando la absolución respecto del delito de daños a espacios naturales protegidos y de daños³⁰³.

En cuanto al propietario del buque, a pesar de que el CLC 1992 prevé la responsabilidad civil directa y objetiva del mismo, la sentencia declara una responsabilidad civil subsidiaria respecto de Mare Shipping Inc. en base al artículo 120.4 CP³⁰⁴. Esto, el TS lo argumenta en base al potencial contaminante de la carga que el buque transportaba, encontrándonos ante un caso de dolo eventual atribuible a la propietaria ya que la carga alcanzaba cotas suficientes como para entender que la propietaria actuó “temerariamente, con desprecio consciente y deliberado de los graves riesgos que

³⁰⁰ ARP 2013/1132, p. 262.

³⁰¹ Esto es así dado que la sentencia condenatoria de Apostolos Ioannis Mangouras era por un delito de desobediencia grave a la autoridad y no un delito contra el medio ambiente. «Sentencia Prestige. La Audiencia Provincial de A Coruña condena al capitán a nueve meses de prisión por un delito de desobediencia grave a la autoridad», *Gabinete de Comunicación, Tribunal Superior de Xustiza de Galicia*, A Coruña, noviembre de 2013. Véase en: <http://www.poderjudicial.es/stfls/SALA%20DE%20PRENSA/NOVEDADES/Nota%20Prensa%20sentencia%20Prestige%20cas.pdf> Consultado a 30/06/2018.

³⁰² RJ 2016\4120, p. 187.

³⁰³ BLASCO HEDO, E., «El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del Prestige», *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 55, 14 de marzo de 2016, p. 1.

³⁰⁴ El artículo 120.4 CP dispone que “son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente: Las personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier género de industria o comercio, por los delitos que hayan cometido sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios”.

implicaba su actuación”³⁰⁵ y, como consecuencia, el tribunal decidió enervar el derecho de limitación que le reconoce el CLC 1992. Una posición que llama la atención dado que no ha existido una acusación ni imputación de responsabilidad de este sujeto a lo largo del proceso y sin embargo se le atribuye un dolo eventual a su conducta³⁰⁶.

En lo que concierne a la aseguradora P&I London club, en relación a lo expuesto previamente, es el propio CLC de 1992 el que establece que “el propietario de un buque matriculado en un Estado Contratante, que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, estará obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, como una garantía bancaria o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnización, por las cuantías que se determinen aplicando los límites de responsabilidad estipulados en el artículo V, párrafo 1, de modo que quede cubierta la responsabilidad nacida de daños ocasionados por contaminación que le corresponda en virtud del presente Convenio”³⁰⁷. Por tanto y de conformidad a ese artículo, la aseguradora constituyó ante el Juzgado de Instrucción número 1 de Corcubión un fondo de garantía (la cual constituye la suma máxima de responsabilidad directa del propietario y su asegurador) por importe de 22.777.986 euros. Sin embargo, en el recurso ante el Supremo los recurrentes habían solicitado (en cuanto al pronunciamiento sobre la responsabilidad civil de la aseguradora) que se condenase a P&I London Club hasta el límite de la póliza que tenía suscrita con la armadora, una cantidad que asciende a un montante de 1.000 millones de dólares, ampliándose así la cantidad a pagar por la misma. De hecho, tal y como queda dictado en sentencia, Universe Maritima Ltd, actuaba en representación de la propietaria del buque Prestige (Mare Shipping Inc), y tenía un seguro inscrito en la aseguradora P&I London Club donde se estipulaba en el contrato de fletamento que durante la vigencia de la póliza del mismo nombre “el buque estará plenamente integrado en la póliza de seguros estándar de responsabilidad contra contaminación petrolífera de un Club P&I con el límite de mil millones de dólares”³⁰⁸.

Si bien es cierto que el CLC 1992 sólo cubre la responsabilidad de las aseguradoras hasta el límite del fondo de garantía citado, no previendo éste algún tipo de

³⁰⁵ RJ 2016\4120, p. 155.

³⁰⁶ RJ 2016\4120, p. 187; GABALDÓN, J. L., «Artículo de José Luis Gabaldón sobre la sentencia del Prestige», *Instituto Marítimo Español*, 5 de febrero 2016, Visible en: <https://www.ime.es/en/articulo-de-jose-luis-gabaldon-sobre-la-reciente-sentencia-del-prestige/> Consultado a 30/06/2018.

³⁰⁷ Artículo VII.1 CLC 1992.

³⁰⁸ RJ 2016\4120, pp. 155 – 158.

excepción³⁰⁹, el TS ha interpretado que, según se desprende del supuesto del Prestige, existió la póliza de seguros y, por consiguiente, la aseguradora asumió el riesgo de la responsabilidad pecuniaria. Esto, puesto en relación por parte del tribunal con el artículo 117 del CP³¹⁰ (que además se trata de un artículo de la normativa interna que atribuye directamente responsabilidad a la aseguradora cuando ésta haya asumido un riesgo de responsabilidad pecuniaria) y al tratarse de un procedimiento carácter penal que acarrea responsabilidad civil, lo que implica que es el tribunal el que debe pronunciarse sobre la materia civil, el TS consideró a la aseguradora P&I London Club responsable civil subsidiaria por los daños derivados de los vertidos del Prestige. Para ello, el tribunal justificó su decisión con el argumento de que la aseguradora se mantuvo al margen del proceso a pesar de haber sido citada a juicio y emplazada en el recurso de casación, no habiendo comparecido en ninguna, renunciando a defenderse y debiendo soportar de esa forma las consecuencias de su falta de diligencia procesal, una medida que parece ignorar la constitución del fondo de limitación ante el juzgado de Corcubión, por no hablar de que es una medida que parece implicar que los derechos otorgados por un convenio internacional se respetan en el caso de que sean expresamente defendidos y alegados durante el procedimiento³¹¹.

De la misma forma se planteó la responsabilidad directa de la aseguradora en relación con el seguro de responsabilidad que esta tenía firmado al cubrir este la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque como riesgo asegurado, lo que incluye los daños derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad. La postura, por tanto, mantenida por el tribunal (de conformidad a su jurisprudencia y el artículo 117 CP) fue la de reconocer al perjudicado la posibilidad de ejercer acción directa contra P&I London Club hasta el límite de mil millones de dólares, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder a ésta³¹² en base a ese seguro de responsabilidad.

³⁰⁹ Artículo VII.1 CLC 1992.

³¹⁰ El artículo 117 CP dispone que “los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda”.

³¹¹ GABALDÓN, J. L., «Artículo de José Luis...», accesible en: <https://www.ime.es/en/articulo-de-jose-luis-gabaldon-sobre-la-reciente-sentencia-del-prestige/> Consultado a 30/06/2018.

³¹² RJ 2016\4120, pp. 157 – 161.

Este caso llama por tanto la atención dado que el Tribunal ha atribuido a la aseguradora una responsabilidad civil mayor que la que le corresponde de conformidad con el CLC 1992 (incluso a pesar de que esto no se encuentra dispuesto en la normativa de este convenio), incorporando así una serie de avances significativos en lo que respecta al Derecho marítimo y la perspectiva sobre responsabilidades civiles en este tipo de supuestos. Una medida tomada por el TS seguramente fundada en la búsqueda de una compensación mayor a las víctimas pero que es claramente debatible. En primer lugar, porque el CLC 1992 está diseñado para proteger el derecho de las aseguradoras de limitar su responsabilidad, no pudiendo interferir la temeridad del capitán en esto. Del mismo modo, el hecho de aumentar el límite estipulado por el CLC 1992 también es discutible dado que es un límite justificado por la navegación de estos buques por aguas internacionales y Estados no firmantes del CLC 1992 y, finalmente, el argumento de que P&I London Club no compadeció ante el tribunal para defender sus intereses como una justificación para su imputación debe ser un argumento inválido ya que había una obligación clara de aplicar las reglas del Convenio, con independencia de la comparecencia o no de la aseguradora³¹³.

En lo que respecta a los FIDAC, se encuentran vinculados en lo concerniente a la responsabilidad civil en el caso Prestige ya que los daños que se han producido con la catástrofe son los que el Fondo entiende como reparables (dado que el vertido de fuel ha causado daños a bienes, por ejemplo, a barcos o a materiales de pesca entre otros, y se han producido daños consecuentes derivados del mismo como ha sido el descenso del turismo³¹⁴) y, del mismo modo, ha quedado patente la vinculación (o nexos causal) entre la contaminación del vertido del Prestige y el daño o pérdida acaecida en las costas³¹⁵. Sin embargo, aun cuando éstos son responsables civilmente por la contaminación, se establece un límite de la responsabilidad de esta organización en relación a la máxima fijada por el Convenio del Fondo de 1992 para el suceso de que se trate, no pudiendo exceder en este caso (dado que el cambio de normativa al Protocolo complementario fue

³¹³ ALBORS, E., The Judgement of the Spanish Supreme Court on the Prestige oil spill – Spain cannot have it both ways, *Steamship mutual*, accessible en: <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/spanishsupremecourtprestigeoilspill.htm> Consultado a 30/06/2018.

³¹⁴ Al respecto de los costes que se han producido en España derivados de la marea negra ver: PUGA, N., «Las pérdidas del Prestige...», Consulta en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/21/espana/1369143456.html> Consultado a 30/06/2018.

³¹⁵ BELINTXON MARTÍN, U., *op. cit.*, p. 217.

posterior y motivada precisamente por el supuesto del Prestige³¹⁶) de 135 millones de DEG³¹⁷, lo que se corresponde con un total aproximado de 304 millones de dólares, incluida la suma pagada por el propietario del buque o su asegurador en virtud de lo dispuesto por el Convenio sobre responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos de 1992³¹⁸.

Por último, comentar muy sucintamente la responsabilidad del Estado español. Si bien la actuación del Estado español en lo que concierne al Prestige fue considerado por algunos sujetos como negligente (o al menos que actuó con imprudencia leve), teniendo como consecuencia que los daños por los vertidos se agravasen (un argumento que, por cierto, utilizan la propietaria y el capitán del buque para justificar el pago de una indemnización menor), de los fundamentos de las sentencias se desprende que el Estado español actuó diligentemente y dando una solución razonable dentro de la situación de urgencia, del riesgo y las dimensiones del vertido y sus consecuencias³¹⁹.

3.2. Determinación, reparación e indemnización de los daños causados en el caso Prestige con motivo de la sentencia del Tribunal Supremo y el auto ejecutorio de la Audiencia Provincial de A Coruña

En un problema de contaminación del mar por vertidos como el del supuesto concurren tanto daños patrimoniales (donde apreciamos el daño emergente en los bienes de los afectados y el lucro cesante derivado de las pérdidas económicas que han dejado de percibir, por ejemplo, los pescadores), como daños morales o no patrimoniales³²⁰.

En lo concerniente a los daños, como bien hemos expuesto previamente, la determinación de aquellos causados al medio ambiente natural son unos datos difícilmente cuantificables dada la magnitud del vertido (al margen de que los daños ecológicos tardan años en manifestarse) donde además la recuperación de los mismos

³¹⁶«Responsabilidad civil e indemnización...», *loc. cit.*, p.3.

³¹⁷ Artículo 4.4.a del Convenio del Fondo de 1992, previa modificación por el Protocolo complementario de 2003 dispone: “salvo que se disponga otra cosa en los subpárrafos b) y c) del presente párrafo, la cuantía total de la indemnización pagadera por el Fondo en virtud del presente artículo estará limitada, en relación con un suceso cualquiera, de modo que la suma total de dicha cuantía y la cuantía de indemnización efectivamente pagada en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil 1992, respecto de los daños ocasionados por contaminación que queden comprendidos en el ámbito del presente Convenio, según quedan definidos en el artículo 3, no exceda de 135 millones de unidades de cuenta”.

³¹⁸ «Responsabilidad civil e indemnización...», *loc. cit.*, p.3.

³¹⁹ JUR 2017\281226, pp. 31 – 32.

³²⁰ GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización...», *op. cit.*, p. 151.

será probablemente imposible y la indemnización de los mismos no se contempla en el CLC 1992, lo cual casi imposibilita esta labor de indemnización. Con el vertido del Prestige miles de aves murieron, aunque este daño es especialmente complejo a la hora de cuantificarlo dada la existencia de aves migratorias, así como hubo un verdadero impacto ecológico sobre la fauna marina. En lo que se refiere a daños por contaminación de los suelos por el fuel, al tratarse el fueloil del Prestige de uno muy viscoso y pesado, su tratamiento de limpieza es más complejo. Sin embargo, los daños no debemos encajarlos simplemente en los daños medioambientales, las consecuencias del vertido se han expandido también a depuradoras y acuarios, debiendo éstos cerrar o encontrándose restos de fuel. En su caso, el gobierno gallego, asumió los daños sufridos por los marineros encargados de recoger el fueloil del mar, pero en este sentido también debemos remarcar la labor de los voluntarios que contribuyeron a reducir los daños del Prestige (con las consecuencias que para ellos tuvo, como ya hemos dicho)³²¹.

La repercusión económica ha sido igualmente enorme, habiendo el Prestige afectado a una zona habitada que constituía la base de la subsistencia de miles de personas, sobre todo en el ámbito pesquero, estimando los estudios económicos los daños en un total de 400 millones en concepto de daños económicos sobre todo en el sector pesquero, textil... En cuanto al turismo debemos tener en cuenta que los daños no sólo se circunscriben al daño real de la contaminación, sino también el impacto futuro que trae consigo. Si bien en el caso Prestige, el turismo solidario tuvo un gran impacto³²², se estimaron pérdidas de hasta 500 millones³²³.

En cuanto a la determinación de la cuantía que se hizo en el auto de la AP de A Coruña de 2017, debemos tener en cuenta que la cuantificación de los daños se determina de conformidad a lo que los convenios de la OMI estimen como daño resarcible, dado que cualquier otro daño que se pueda ocasionar no resultará indemnizado. En este caso la determinación de la cuantía indemnizatoria, tal y como aclara el tribunal se adaptó a lo previsto en los artículos 109 a 117 CP y 794, 974, 984 y siguientes de la LECrim. Así, mencionar que la cuantía que el Ministerio Fiscal solicitaba para el Estado español

³²¹ RUDA GONZÁLEZ, A., *op. cit.*, pp. 41 – 46.

³²² *Ibidem*, pp. 49 – 51.

³²³ PUGA, N., «Las pérdidas del “Prestige”...», visible en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/21/espana/1369143456.html> Consultado a 30/06/2018.

ascendía a un montante de 4.328 millones de euros³²⁴ mientras que la AP dictó el pago por parte de los responsables de una suma de 1.877.013 euros para la Xunta de Galicia, 61.258.853,61 para el Estado francés y de 1.573 millones al Estado español (concretamente, 1.573.622.827,92 euros³²⁵) en concepto de los daños que los vertidos han ocasionado a las costas del norte de España (una suma calculada por el tribunal en función de los daños patrimoniales, medioambientales y morales). En lo que respecta a los daños patrimoniales, el tribunal de A Coruña fijó el importe del daño que debía ser resarcido en un total de 931.137.768 de euros, cantidad a la que la AP suma un 30% por daño medioambiental, es decir, 279.341.330,4 de euros en concepto de daño medioambiental³²⁶. Asimismo, los magistrados de la AP de A Coruña han calculado la cuantía concerniente a los daños morales, en función de un 30% sobre la cuantía resultante del daño patrimonial (lo que suma un total de 363.143.729 de euros) dado que el tribunal estima que se tratan de unos daños morales, obvios y muy profundos³²⁷.

Como ya hemos expresado, el hecho de que el que cobre sea el Estado español se fundamenta por un lado, en los costes del vertido del Prestige, pero también gran parte se debe a la adopción de las medidas legislativas ya expresadas de forma previa que tenían un fin compensatorio para las víctimas, habiendo el Estado español anticipando hasta 160 millones de euros siempre y cuando los afectados por los vertidos renunciasen a cualquier reclamación, subrogándose el Estado español en dichos derechos y acciones³²⁸. En relación a los 1.877.013 euros que se adjudican a la Xunta de Galicia, es relevante mencionar que se refieren al coste del reciclaje de elementos contaminantes depositados en la “Sociedade Galega de Refugallos Industriais”, ya que la Xunta suscribió un acuerdo por el importe de 513 millones con el Estado español por el cual renunciaba a toda

³²⁴ PUGA, N., «La factura del Prestige se fija 15 años después: el Estado recibirá 1.573 millones de euros», *El Mundo*, 15 noviembre de 2017. Disponible en: <http://www.elmundo.es/espana/2017/11/15/5a0c3d27e2704efe398b45e6.html> Consultado a 30/06/2018.; Véase: <http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#126-13-November-2002> Consultado a 29/06/2018.

³²⁵ JUR 2017\281226, p. 69.

³²⁶ «La Audiencia de A Coruña fija una indemnización de 1.573...», Véase: http://www.poderjudicial.es/porta/site/cgpj/menuitem.65d2c4456b6ddb628e635fc1dc432ea0/?vgnextoid=78d606e807fbf510VgnVCM1000006f48ac0aRCRD&vgnnextchannel=157ea8dc69e7d210VgnVCM100000cb34e20aRCRD&vgnnextfmt=default&vgnnextlocale=es_ES Consultado a 29/06/2018.

³²⁷ JUR 2017\281226, p. 21 – 24.

³²⁸ RUBÍ I PUIG, A., PIÑEIRO SALGUERO, J., *loc cit.*, p. 1.

indemnización al considerarse íntegramente resarcida por los daños ocasionados por el Prestige³²⁹.

Teniendo en cuenta la determinación de los daños y la responsabilidad de los sujetos ya expuesta en el apartado anterior, ahora hablaremos de la reparación y consecuente indemnización a la que deben hacer frente los responsables según lo dispuesto por la sentencia del TS y el auto de la AP, deteniéndonos en la figura particular de los FIDAC en este caso.

En primer lugar, en concepto de responsabilidad civil, el TS dictó en su sentencia de 2016 que Apostolos Ioannis Mangouras debería indemnizar “en los términos se fijen en ejecución de sentencia, en la cuantía y con arreglo a los criterios establecidos en los fundamentos septuagésimo primero a septuagésimo tercero ambos incluidos de la resolución que antecede”³³⁰. El TS dictó que el capitán del buque actuó de manera temeraria a sabiendas de que podían producirse los daños, tratándose ésta de una circunstancia que impide que el capitán se exima de responsabilidad bajo lo dispuesto por el artículo III.4 del CLC 1992. Al concurrir esta excepción, y de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 116 CP, conforme el cual “toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios”³³¹, el capitán del buque es declarado como responsable civil directo por los daños del Prestige. Una responsabilidad civil que se fija de acuerdo con la totalidad de los daños y perjuicios que se han causado³³².

Asimismo, en lo que respecta a la responsabilidad civil directa por los daños causados por el vertido de hidrocarburos del buque, el TS y la AP, en base a los fundamentos que hemos manifestado previamente, también atribuyen responsabilidad civil directa a la aseguradora P&I London Club en función del artículo VII.8 del CLC 1992³³³. En el auto ejecutorio de la AP de noviembre de 2017, siguiendo la sentencia del

³²⁹ «La Audiencia de A Coruña fija una indemnización de 1.573 millones...», Véase: http://www.poderjudicial.es/portal/site/cgpj/menuitem.65d2c4456b6ddb628e635fc1dc432ea0/?vgnextoid=78d606e807fbf510VgnVCM1000006f48ac0aRCRD&vgnextchannel=157ea8dc69e7d210VgnVCM100000cb34e20aRCRD&vgnextfmt=default&vgnextlocale=es_ES Consultado a 30/06/2018.

³³⁰ RJ 2016\4120, p. 187.

³³¹ Artículo 116.1 CP.

³³² Artículo 216 CP; JUR 2017\281226, p. 16.

³³³ El artículo VII.8 CLC 1992 dispone que “podrá promoverse cualquier reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario nacida de daños ocasionados por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo V, párrafo 2, valerse de los límites de responsabilidad que

Supremo, se estipula que las cuantías indemnizatorias deberían ser abonadas en concepto de responsabilidad civil directa por el capitán del barco junto con la aseguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (P&I London Club), por lo menos hasta el límite de la póliza suscrita, es decir, por lo menos hasta el límite que asciende a la suma de hasta mil millones de dólares, es decir, unos 845 millones de euros. Y, respecto de la suma abonada por P&I London Club de 22.777.986 euros como fondo de garantía en el Juzgado de instrucción número 1 de Corcubión, la AP dictaminó que debía procederse a su distribución entre los damnificados de la manera que corresponde según lo dictado por el tribunal³³⁴.

Del mismo modo, el auto de la Audiencia también exige a Mare Shipping Inc. la responsabilidad civil por los vertidos de hidrocarburos del Prestige, pero en este caso, de manera subsidiaria cuando el capitán del barco y P&I London Club no resarzan la deuda. Del mismo modo, el TS declara la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio que lo regula.

Como bien se ha expuesto a lo largo de este trabajo, el FIDAC está obligado a indemnizar, pero sólo puede cubrir las indemnizaciones hasta un determinado montante determinado por el CLC 1992. En el caso del Prestige (previo a la elaboración del Protocolo complementario) se limitaba a un máximo de 135 millones de DEG, lo que correspondía a un total, más o menos, de 304 millones de dólares. Sin embargo, teniendo en cuenta la sentencia del Supremo (y consecuentemente lo dispuesto por el auto ejecutorio de la AP de 2017), el tribunal dictó la atribución de responsabilidad civil al FIDAC atendiendo a los límites que se deriven del Convenio del Fondo de 1992, un límite elevado por parte del tribunal hasta 200 millones de DEG dado que “la cantidad de hidrocarburos que estaban sujetos a contribución ha sido igual o superior a 600 millones de toneladas”. Así, tal y como dispone el artículo 4.5 del Convenio del Fondo de 1992, en el caso de que la cuantía rebasase ese máximo, “se distribuirá la cuantía disponible de manera que la proporción existente entre una reclamación reconocida y la cuantía de

prescribe el artículo V, párrafo 1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario mismo. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario, pero no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento”.

³³⁴ JUR 2017\281226, p. 74.

indemnización efectivamente cobrada por el reclamante en virtud del presente convenio sea igual para todos los reclamantes”, tratándose ésta de una responsabilidad objetiva, legal y tasada, destinada a su distribución entre los perjudicados y fijada con arreglo a las reglas que la regulan³³⁵.

Por lo que respecta a la responsabilidad del FIDAC en el auto de la AP, el tribunal estipula el pago dictado a los afectados en las cuantías ya expresadas, una sentencia con la que el FIDAC ha mostrado su descontento y pretende interponer un recurso ante el TS alegando que en virtud de los convenios se ha estipulado una cuantía máxima de pago que asciende a un total de 171,5 millones de euros, de los cuales el FIDAC ya ha abonado un total de 121 millones en indemnización a las víctimas de este derrame desde el año 2003, quedando aún otros 27,7 millones de indemnización del Fondo de 1992³³⁶.

Para la ejecución de dicha resolución, el auto plantea distintas posibilidades: a) si se ejecuta en España, se procederá a requerir a los responsables domiciliados en España para el inmediato pago el cual, de no hacerse, se procederá al embargo de sus bienes en términos legales y cuantía suficiente, bienes que en su caso se realizarán conforme a derecho. b) En lo que respecta a la ejecución de dicha resolución en Reino Unido, las partes podrán pretender su ejecución ante las autoridades de aquel país en los términos de la legislación de la UE, es decir, el reglamento 44/2001 como ya hemos visto. Y, por último, c) En lo que respecta a la ejecución del auto en países extracomunitarios, se remitirá la correspondiente comisión rogatoria en los términos usuales y convencionales³³⁷.

IV. CONCLUSIONES

Quince años después del hundimiento del Prestige la catástrofe permanece, dejando tras de él una mancha negra con una cantidad innumerable de daños medioambientales y morales, víctimas y responsables, y, sobre todo, juicios en múltiples lugares y en distintos órdenes jurisdiccionales.

³³⁵ JUR 2017\281226, p. 69.

³³⁶ *Informe anual – 2017*, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, p. 3.; <http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#126-2002-210-November> Consultado a 29/06/2018.

³³⁷ JUR 2017\281226, p. 74.

Para comprender el sistema de determinación de responsabilidad y de indemnización es necesario ahondar en primer lugar en la normativa internacional elaborada por la Organización Marítima Internacional, el Convenio de Bruselas sobre competencia jurisdiccional y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil de 27 de septiembre de 1968, y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971, ambos modificados por dos protocolos de 1992.

Por un lado, el CLC 1992 estipula la responsabilidad objetiva del propietario del buque, aunque también dispone un principio de canalización de la responsabilidad y una serie de excepciones y limitaciones de responsabilidad, mientras que, el Convenio del Fondo 1992 regula un sistema indemnizatorio para las víctimas cuando la cuantía determinada por el CLC 1992 resulte insuficiente. Un sistema que, en primera instancia, se plantea como modélico pero que, sin embargo, tiene múltiples carencias manifiestas ya que cuando esta normativa resulta de aplicación a la realidad jurídica, se convierte en un sistema deficiente.

En primer lugar, la carencia más clara de los convenios es que, a pesar de tratarse de convenios internacionales de derecho uniforme, precisan de la normativa europea (los reglamentos Bruselas I y Bruselas I bis) y la normativa interna que resulte de aplicación para completarlos (como es el caso de España de la LOPJ o la LEC) ya que, la redacción de los mismos en múltiples ocasiones es poco clara y insuficiente para resolver una cuestión que de por sí ya es compleja como es la contaminación transfronteriza.

En segundo lugar, porque que nos encontramos con un sistema que no valora la conducta, sino el mero hecho de causar el daño. Si bien es un sistema beneficioso para las víctimas dado que facilita la identificación del responsable, se trata de un sistema en el que, a pesar de existir otros sujetos que son potenciales creadores de riesgo contaminante (como son el titular del cargamento, la empresa de navegación o las sociedades de clasificación), el convenio no los regula como tal y, como consecuencia, no se les puede exigir responsabilidad de conformidad con esta norma.

Y, en tercer lugar, porque se trata de un sistema de responsabilidad limitada basado en la adquisición de una indemnización hasta el límite que disponga el convenio (un límite que, en el caso del Prestige ascendía a la ridícula la cifra de hasta 135 millones DEG.), no pudiendo exigir más allá de lo que el convenio disponga y sólo por los daños

que éste regule. Un sistema claramente criticable ya que la víctima no obtiene una indemnización por el daño efectivamente sufrido, viéndose recordadas sus expectativas de resarcimiento y siendo éste en multiplicidad de ocasiones insuficiente.

Además, es un sistema que exige la necesidad de que se diese un tipo de daño en particular para proceder a la indemnización. Como hemos visto, la contaminación transfronteriza dar lugar a diversos tipos de daños (daños directos, indirectos, diferidos...) pero también los daños que se han denominado como “daños ecológicos puros”. Aquí debemos incidir en otra de las carencias del CLC 1992 y el Convenio del Fondo 1992 y es que estas normas precisamente no regulan este tipo de daños a pesar de su relevancia, sino que su redacción se limita a los daños causados por la contaminación marina que hayan sido causados por un buque-tanque.

Teniendo en cuenta estas carencias, es lógico que el procedimiento del Prestige (el cual ya de por sí es complejo), haya podido complicarse aún más.

Como hemos visto, el caso del Prestige no sólo ha llevado a cabo procesos ante el orden jurisdiccional civil, penal, contencioso-administrativo o social, sino que también ante distintos foros de distintos países entre los que destacan los procedimientos de EEUU y Reino Unido. Como hemos visto, ante la carencia manifiesta del CLC 1992 que no regula la responsabilidad de las sociedades de clasificación y la responsabilidad de las aseguradoras está taxativamente limitada, el Estado español ha iniciado procedimientos ante el tribunal de Nueva York y la High Court de Londres para tratar de conseguir una sentencia a favor y obtener una responsabilidad civil mayor de ABS y P&I London Club. En cuanto al procedimiento tramitado en España, los conflictos manifiestos en el caso Prestige se constriñen a la compleja determinación de la competencia judicial internacional y la ley aplicable, fundado precisamente en la correlación entre la normativa internacional y las normas supletorias que resultan de aplicación tanto para la determinación de la responsabilidad civil como de la cuantificación de las indemnizaciones. De hecho, teniendo como base la sentencia del Tribunal Supremo y el auto ejecutorio de la Audiencia Provincial, cabe preguntarse qué ocurre con los daños que el Estado español ha cuantificado en más de 4.000 millones de los cuales sólo va a percibir 1.500, si tendrá que hacerse cargo el Estado español o si, por el contrario, tendrán que ser las víctimas las que tengan que responder ante esta situación. En cualquier caso, ambas

respuestas son injustas dado que ninguna de estas partes han sido calificadas efectivamente como responsables del vertido.

De todo esto se desprende que el sistema de normas creadas por la Organización marítima internacional no constituye una regulación eficaz de prevención, solución y reparación propiamente dicho de las consecuencias derivadas de la contaminación de hidrocarburos siendo consecuentemente necesaria una revisión y reforma de estas normas por parte de la OMI. Si bien es cierto que el supuesto del Prestige trajo como consecuencia la elaboración de un Protocolo complementario que aumenta dicho límite, las carencias estructurales sobre la responsabilidad de los sujetos que confluyen en este tipo de supuestos continua igual. Un convenio que, debería tomar como base el sistema de responsabilidad civil del convenio BUNKERS 2001 en el que se dispone la responsabilidad objetiva del propietario del buque, pero que no es exclusiva ni excluyente, coexistiendo con una responsabilidad solidaria de aquellos que sean calificados como responsables de los daños que acontezcan³³⁸.

Por último, el caso Prestige aún no ha quedado ni muchísimo menos enterrado si tenemos en cuenta lo dictado en el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre de 2017 por el que se pide ejecutar el pago de la suma de hasta casi 1.600 euros en concepto de daños ocasionados a España y Francia, un auto que es especialmente interesante dado que también abre la posibilidad a una nueva vía en el proceso londinense contra la aseguradora P&I London Club.

³³⁸ Artículo 3 del Convenio BUNKERS 2001.

V. BIBLIOGRAFÍA Y MATERIALES COMPLEMENTARIOS

DOCUMENTOS JURÍDICOS

- Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 10 de diciembre de 1982.
- Convenio de Bruselas sobre competencia jurisdiccional y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil de 27 de septiembre de 1968.
- Convenio internacional sobre arqueo de buques de 23 de junio de 1969.
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques de 2001.
- Convenio de Bruselas sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969.
- Eurojust annual report 2005.
- Informe anual – 2017, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.
- Instrumento de adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.
- Ley 1/2000 de 7 de enero de Enjuiciamiento Civil.
- Ley Orgánica 6/1985 de 1 de julio del Poder Judicial.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Manual de reclamaciones, Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, edición de octubre de 2016.
- Nafragio del ERIKA, la Unión Europea se sitúa a la vanguardia de la seguridad marítima, Bruselas, 14 de noviembre de 2002. MEMO/02/253
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Real Decreto-ley 4/2004, de 2 de julio, por el que se adoptaron unas determinadas medidas relacionadas con los daños ocasionados por el accidente del Prestige.

Reglamento (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Reglamento (UE) nº 1215/2012 del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Protocolo de 1992 del Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Siniestros en los que intervinieron los FIDAC - 2013, Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.

Siniestros que afectan al Fondo de 1992, Comité Ejecutivo 20ª sesión, 9 enero 2003. 92FUND/EXC.20/3

Status of IMO treaties, comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, Organización Marítima Internacional, 18 abril de 2018.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

LIBROS, MONOGRAFÍAS Y REVISTAS

AGUILERA, J. M., «El naufragio del Amoco Cádiz: 40 años de la mayor tragedia ecológica», *La Voz Digital*, 17 de marzo de 2018. Disponible en: https://www.lavozdigital.es/cadiz/provincia/lvdi-naufragio-amoco-cadiz-40-anos-mayor-tragedia-ecologica-201803161907_noticia.html

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. «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, 2007.

ÁLVAREZ RUBIO, J. J., «El siniestro del buque Prestige: Realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades», *Real Instituto Elcano*, nº 107-2002, 28 de noviembre de 2002. Disponible en: http://www.ehu.eus/cursosderechointernacionalvitoria/ponencias/pdf/2012/2012_4.pdf

ARROYO MARTÍNEZ, I., «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 Jurídicos de los Vertidos de Buques en el Medio Marino, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2006.

- BELINTXON MARTÍN, U., «La responsabilidad civil en el derecho marítimo: La efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima.», en AA.VV., (Edits. ÁLVAREZ RUBIO J. J.) *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Aranzadi SA, Navarra, 2011.
- BLANCO, L. «Hundimiento del Prestige: Exposición de los hechos desde el 13 de noviembre de 2002», 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, 2007.
- BLASCO HEDO, E., «Inidoneidad de la vía penal en el caso del “Prestige”», *Actualidad Jurídica Ambiental*, 26 de noviembre de 2013.
- BLASCO HEDO, E., «El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del Prestige», *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 55, 14 de marzo de 2016.
- BUJÁN PÉREZ, C. M., «Posibles responsabilidades penales en el caso del Prestige», en AA. VV., (Edit. GARCÍA MIRA, R.), *Lecturas sobre el desastre del Prestige. Contribuciones desde las Ciencias sociales*, Instituto de Estudios e Investigación Psicosocial Xoán Vicente Viqueira, A Coruña, 2013.
- CABALLERO, G., SOTO OÑATE, D., «Environmental crime and judicial rectification of the Prestige oil spill: The polluter pays», *Marine policy*, vol. 84, octubre 2017. Visible en: <http://www.aecpa.es/uploads/files/modules/congress/13/papers/1438.pdf>
- CARLIER, M., *La normativa marítima internacional relativa a la seguridad y al medio ambiente*, Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alicante, 5 de octubre de 2004.
- CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., «Daños punitivos. Aspectos de derecho internacional privado europeo y español», en AA.VV., (Dir. HERRADOR GUARDIA, M. J.), *Derecho de daños*, Edit. Aranzadi SA, 2013.
- CALVO CARAVACA, A. L., CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Las obligaciones extracontractuales en Derecho Internacional privado, el Reglamento (Roma II)*, Edit. Comares, Granada, 2008.
- CHAS AMIL, M. L., NOGUEIRA MOURE, E., «La valoración económica de los daños causados por las mareas negras: en concreto, en el caso del Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007.
- DE OLMO GARCÍA, P, PINTOS AGER, J., «Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige?», *InDret*, Barcelona, 2003.
- ESPINO HERNÁNDEZ, D., «Aproximación a la ley estadounidense de contaminación por hidrocarburos.», en AA.VV., (Edit. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL

- ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servizo de publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.
- FACH GÓMEZ, K., *La contaminación transfronteriza en Derecho internacional privado. Estudio de derecho aplicable*, Edit. Bosch SA, Barcelona, 2002.
- FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., «Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso Prestige», en AA.VV., (Edits. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige ¿caso cerrado?*, Edit. Servicio de publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del caso “Prestige”», *Actualidad jurídica Uría & Menéndez*, nº 5/2003, 2003.
- FERNÁNDEZ ROZAS, J. C., *et al.*, *Derecho internacional privado. Parte especial*, Edit. Eurolex S.L., Madrid, 1995.
- GABALDÓN, J. L., «Artículo de José Luis Gabaldón sobre la sentencia del Prestige», *Instituto Marítimo Español*, 5 de febrero 2016. Visible en: <https://www.ime.es/en/articulo-de-jose-luis-gabaldon-sobre-la-reciente-sentencia-del-prestige/>
- GARCÍA RUBIO, M. P., «A indemnización dos danos causados polo “Prestige”. Apuntamentos un ano despois da traxedia.», en AA.VV., (Edit. TORRES FEIJÓ, E. J.), *A lección do “Prestige”*, Candeia editora, Santiago de Compostela, 2004.
- GARCÍA RUBIO, M. P., «El caso Prestige. Legalidad, oportunidad y eficacia de la solución transaccional», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.) *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007.
- GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., «Aspectos jurídico-mercantiles de la llamada «responsabilidad civil» por daños, en el siniestro del Prestige», en AA.VV., (Dir. MEILÁN GIL), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Edit. Aranzadi SA, 2006.
- GARCÍA VIDAL, J., «La competencia judicial internacional en las reclamaciones de responsabilidad por vertidos de hidrocarburos al mar», en AA.VV., (Edit. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servizo de publicacións da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.
- GARCIMARTÍN ALFEREZ, F. J., *Derecho internacional privado*, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2017.
- GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., «Aspecto jurídico-mercantiles de la llamada «responsabilidad civil» por daños, en el siniestro del Prestige», en AA.VV., (Dir.

MEILÁN GIL), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Edit. Aranzadi SA, 2006, Edit. Aranzadi SA, 2006.

GONZÁLEZ, P. «España se plantea demandar a la aseguradora del «Prestige» en Londres», *La Voz de Galicia*, 12 de agosto de 2016. Véase: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2016/08/12/espana-plantea-demandar-aseguradora-prestige-londres/0003_201608G12P8994.htm

GONZÁLEZ, P., «La justicia británica blinda los 742 millones del seguro del Prestige», *La Voz de Galicia*, 22 de noviembre de 2013. Consultar en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2013/11/22/justicia-britanica-blinda-742-millones-seguro-prestige/0003_201311G22P18991.htm

GONZÁLEZ PILLADO, E., GRANDE SEARA, P., «La indemnización de los daños causados por el Prestige: La solución transnacional», en AA.VV., (Coord. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Servicio de publicaciones da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.

GUINDAL, C., «La Audiencia de Coruña fija en 1.573 millones la indemnización del Estado por el Prestige», *La Vanguardia*, Madrid, 15 de noviembre de 2017. Véase: <http://www.lavanguardia.com/natural/20171115/432902697554/coruna-indemnizacion-estado-prestige.html>

HERNRY CAMPBELL BLACK, M. A., *Black's law dictionary, definitions of the Terms and Phrases of American and English Jurisprudence*, Ancient and Modern, Edit. West Publishing CO., Minnesota, Sexta Edición, 1990.

HUERTA VIESCA, M. I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige.*, Oviedo, 2004.

JORGE URBINA, J. «El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente del Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007.

JUSTE RUIZ, J., «Accidentes de buques petroleros y reparación de daños ambientales en Derecho internacional: del «Erika» al «Prestige»», en AA.VV., (Coord. PUEYO LOSA, J., JORGE URBINA, J.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Edit. Iustel, Madrid, 2009.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., «Derecho de repetición del asegurador», en: <http://www.asociacionabogadosrcs.org/doctrina/EL%20DERECHO%20DE%20REPETICION.pdf>

MACHUCA, J. C., SARMIENTO, D., «Brexit: consecuencias jurídicas y empresariales del referéndum», *Diario La Ley*, nº 8784 sección Tribuna, Ref. D-240, de 16 de junio de 2016. Disponible en: <http://diariolaley.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAFXM>

OwrDMBAE0NNE9UoW6rayjqDeONkRLAna4B_49raaQKaYZoanIpwL3QIDjDS4A8uq1jiQT5Q8uWaCkkfem6Bqg_SL1jPbq5xfcJ0_KxyeZu8_afoJEN1uMs8b2KdHiNSrz_xemI0LbfgAAAA==WKE

- MARTÍN OSANTE, J. M., «La normativa comunitaria en materia de seguridad marítima. Sociedades de clasificación y transporte de petróleo», *Anuario de derecho marítimo*, n° 18, 2001.
- MEILÁN GIL, J. L., *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*, Edit. Thomson Aranzadi, Navarra, 2005.
- MORENO QUESADA, F. J. (Coord.), *Curso de derecho civil II. Derecho de obligaciones, contratos y responsabilidad por hechos ilícitos*, Edit. Tirant lo Blanch, Valencia, 2016.
- NAVEIRA ZARRA, M. M., *El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual*, Edit. Edersa, A Coruña, 2004.
- OLCINA ALVARADO, M., «12 de diciembre, aniversario del hundimiento del petrolero de pabellón maltés», *Ecologistas en acción*, 2009. Accesible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/article18436.html>
- OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., «El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente», *Anuario Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional*, n° 21, 2013.
- PRIETO, R. «La factura del “Prestige” aboca a una nueva batalla judicial en Londres contra la armadora», *Faro de Vigo*, A Coruña, 16 de noviembre de 2017. En: <http://www.farodevigo.es/galicia/2017/11/16/factura-prestige-aboca-nueva-batalla/1786659.html>
- PRECEDO, J., «El Estado eleva la tasación de daños del “Prestige” y reclama 938 millones», *El País*, 9 de abril de 2008, disponible en: https://elpais.com/diario/2008/04/09/galicia/1207736289_850215.html
- PUGA, N., «La factura del Prestige se fija 15 años después: el Estado recibirá 1.573 millones de euros», *El Mundo*, 15 noviembre de 2017. Disponible en: <http://www.elmundo.es/espana/2017/11/15/5a0c3d27e2704efe398b45e6.html>
- PUGA, N., «Las pérdidas del Prestige fueron unos 400 millones en la pesca y 500 en el turismo», *El Mundo*, 21 de mayo de 2013. Consulta en: <http://www.elmundo.es/elmundo/2013/05/21/espana/1369143456.html>
- RICCIO, D., «La responsabilità per disastro ambientale», *Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti*. Accesible en: http://www.rivistagiuridica.aci.it/fileadmin/Documenti/La_responsabilita_per_disastro_ambientale_01.pdf
- REQUEJO ISIDRO, M., «Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué.» en AA.VV., (Edit. SOBRINO HEREDIA, J. M.), *Mares y océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*, Tirant Lo Blanch, XXI Jornadas de la Asociación Española de Profesores de derecho internacional y relaciones internacionales, A Coruña, 22 – 24 de septiembre, 2005.

- REQUEJO ISIDRO, M., «El sistema de los convenios de responsabilidad y del FIDAC», 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, 2007.
- REQUEJO ISIDRO, M., «Responsabilidad civil en la contaminación del mar. Los FIDAC», en AA.VV., (Edits. GONZÁLEZ PILLADO, E., MICHINEL ÁLVAREZ, M. A.), *Aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige ¿caso cerrado?*, Edit. Servicio de publicaciones da Universidade de Vigo, Vigo, 2006.
- RUBÍ I PUIG, A., PIÑEIRO SALGUERO, J., «El blindaje del Gobierno en la crisis del Prestige. Comentario al Real Decreto Ley 4/2003, de 20 de junio, de ayudas a los damnificados», *InDret*, Working paper nº 169, Barcelona, octubre 2003.
- RUDA GONZÁLEZ, A., «La tipología de los daños causados por el Prestige», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, Madrid, 2007.
- TRIGO GARCÍA, B., «La indemnización de los daños causados por el Prestige y el Derecho interno español», en AA.VV., (Coord. GARCÍA RUBIO, M. P., ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Edit. Iustel, 2007.
- VAUGHAN, A., «Torrey Canyon disaster – the UK’s worst-ever oil spill 50 years on», *The Guardian*, 2017. Accesible en: <https://www.theguardian.com/environment/2017/mar/18/torrey-canyon-disaster-uk-worst-ever-oil-spill-50th-anniversary>
- VINAIXA MIQUEL, M., *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, Santiago de Compostela, 2006.
- VELÁZQUEZ GARDETA, J. M., «Reino de España v. American Bureau of Shipping et al.: ¿punto final o punto y aparte?», en AA.VV., (Dir. ÁLVAREZ RUBIO, J. J.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Edit. Aranzadi SA, Navarra, 2011.
- ZAPLANA, J., «“The Prestige” Court of Appeal Decision», *Streamship mutual*, mayo de 2016. Accesible en: <https://www.steamshipmutual.com/pdf.htm?id=577968&pdf=true>

WEBGRAFÍA

- Efectos de la contaminación por hidrocarburos en el medio ambiente, documento de información técnica. Visible en: http://www.itopf.com/uploads/translated/TIP13_SPEffectsofOilPollutionontheEnvironment.pdf

«EEUU juzgará la reclamación de España contra ABS por el Prestige», Reuters, 12 de junio de 2009. Consultar en: <https://es.reuters.com/article/topNews/idESMAE55B0XU20090612>

EUR-LEX: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128120>

European Council, Brexit. <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/eu-uk-after-referendum/>

Fondo Monetario Internacional:
http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=2003-05-31&reportType=SDRCV

Gobierno de España: Ministerio de agricultura y pesca. Alimentación y medio ambiente:
http://www.mapama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/impacto_ambiental.aspx

«Incertidumbres derivadas del “brexit” en el ámbito de la litigación internacional y de las reestructuraciones e insolvencias», Garrigues, comentario de 8 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.garrigues.com/sites/default/files/documents/comentario-litigacion-r-i-1-2016.pdf>

IOPC Funds:

http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/nota_explicativa_s.pdf

<http://documentservices.iopcfunds.org/es/documentos-de-las-reuniones/download/docs/4156/lang/es/>

https://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/Spanish/Text_of_Conventions_s.pdf

<http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/>

<http://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-del-fondo-de-1992-y-protocolo-relativo-al-fondo-complementario>

<https://www.iopcfunds.org/es/>

<https://www.iopcfunds.org/es/indemnizacion/>

<http://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#126-13-November-2002>

<https://www.iopcfunds.org/es/siniestros/siniestros-mapa/#63-03-December-1992>

http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcincidents/prestige_judgment190314.pdf

«La Audiencia de A Coruña fija una indemnización de 1.573 millones para el Estado por los daños patrimoniales, medioambientales y morales del Prestige», *Sala de prensa del Poder Judicial*, 15 noviembre de 2017. Véase: http://www.poderjudicial.es/portal/site/cgpi/menuitem.65d2c4456b6ddb628e635fc1dc432ea0/?vgnextoid=78d606e807fbf510VgnVCM1000006f48ac0aRCRD&vgnnextchannel=157ea8dc69e7d210VgnVCM100000cb34e20aRCRD&vgnnextfmt=default&vgnnextlocale=es_ES

«La justicia de EEUU desestima la demanda de España por el Prestige», *Expansión.com*, 03 de enero de 2008. Véase: <http://www.expansion.com/2008/01/03/juridico/1074165.html>

Maritime industry foundation. Centro de conocimiento de la industria marítima: <https://www.maritimeinfo.org/es/Maritime-Directory/tankers-es-f8ae616a802d11e28d000013721274c6>

Organización Marítima Internacional:

<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

<http://www.imo.org/es/About/Conventions/StatusOfConventions/Paginas/Default.aspx>

[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)

[http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-\(bunker\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-bunker-oil-pollution-damage-(bunker).aspx)

<http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

<http://www.imo.org/es/About/Events/Paginas/50-Years-Working-Together.aspx>

Real Academia española:

<http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=armador>

<http://dle.rae.es/srv/fetch?id=02cNb42>

Red judicial Europea en materia civil y mercantil: http://ec.europa.eu/civiljustice/glossary/glossary_es.htm#BruxellesI

«Sentencia Prestige. La Audiencia Provincial de A Coruña condena al capitán a nueve meses de prisión por un delito de desobediencia grave a la autoridad», *Gabinete de Comunicación, Tribunal Superior de Xustiza de Galicia*, A Coruña, noviembre de 2013. Véase en: <http://www.poderjudicial.es/stfls/SALA%20DE%20PRENSA/NOVEDADES/Nota%20Prensa%20sentencia%20Prestige%20cas.pdf>

United States Environmental Protection Agency: <https://www.epa.gov/emergency-response/exxon-valdez-spill-profile>

VI. ÍNDICE JURISPRUDENCIAL

Auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 11 de junio de 2018.

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

England and Wales Court of Appeal (Civil division) Queen's bench division (Commercial Court), «The London Steam-ship Owners' mutual insurance Association Ltd -and- the kingdom of Spain & the French State», 22 de octubre de 2013.

England and Wales Court of Appeal (Civil division) Queen's bench division (Commercial Court), «THE LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD -and- THE KINGDOM OF SPAIN & THE FRENCH STATE.», 1 de abril de 2005.

Reino de España v. American Bureau of Shipping (answer and counterclaim), 03 CV 3573 (LTS) (RLE) de 27 de junio de 2003.

Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc., United States Court of Appeals, Second Circuit, S.D. New York, No. 10 3518 cv, sentencia de 29 de agosto de 2012.

Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States Court of Appeals, Second Circuit, Nos. 08-0579-cv (L), 08-0754-cv (XAP), de 12 de junio de 2009.

Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc. United States Districts Court, New York nº 03, Civ. 3573 (LTS) (RLE), de enero de 2008.

Reino de España v. American Bureau of Shipping, United States District Court, New York, No. 03 Civ. 3573 (LTS) (RLE) de 6 de agosto de 2010.

Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, sección 1ª, de 13 de noviembre de 2013, ARP\2013\1132.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Vizcaya (Sección 5ª) núm. 172/2005 de 8 abril. AC 2005\1480.

Sentencia de la Cour d'appel de Bordeaux (premiere chambre civile – section A, nº de rôle : 14/02185), arrêt du 06 mars 2017.

Sentencia del Tribunal de Apelación de Estados Unidos de 29 de agosto 2012, Nº 10-3518-cv de Reino de España vs. American Bureau of Shipping.

Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 30 de noviembre de 1976, Brier c. Mines de Potasse d'Alsace, C-21/76.

Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 7 de marzo de 1995 Shevill, c. Presse Alliance SA, C-68/93.

Sentencia del Tribunal de Grande Instance de Bordeaux (chambre 6, RG : 10/02421) suivant déclaration d'appel du 10 avril 2014.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (sala de lo social, sección 1ª), N° 450/2004, de 21 de abril de 2004. JUR 2004\151483.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección 1ª) de 29 enero 2004. AS 2004\633.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección 1ª) de 3 febrero 2004. AS 2004\1606.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, (Sala de lo Social, Sección 1ª) de 24 mayo 2004. AS 2004\2493.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala segunda de lo Penal (segunda sentencia), de 14 de enero de 2016, N° 865/2015.

Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-administrativo, sección 6ª) de 18 de mayo de 2005. RJ 2005/4381.