

**UNA VISIÓN DESDE EL DERECHO  
INTERNACIONAL PRIVADO DE LA  
RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN  
MARINA POR HIDROCARBUROS:  
REFERENCIA ESPECIAL AL CASO PRESTIGE**

**TRABAJO DE FIN DE GRADO**

Trabajo realizado por Ane Uria Agote

Dirigido por Juanjo Álvarez Rubio

Año académico 2021/2022

4º curso de Derecho

Facultad de Derecho

UPV-EHU San Sebastián

**UNA VISIÓN DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO DE LA  
RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN MARINA POR  
HIDROCARBUROS: REFERENCIA ESPECIAL AL CASO PRESTIGE**

I. INTRODUCCIÓN .....	4
II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS .....	8
A. Introducción, concepto y nacimiento .....	8
B. La responsabilidad civil por contaminación .....	12
1. Concepto .....	12
2. Acciones de responsabilidad extracontractual .....	13
a) La prescripción de las acciones .....	13
3. Medidas complementarias: el Seguro y el Fondo de indemnización conjunta .....	13
C. La responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos 14	
1. Aspectos esenciales: .....	15
a) La legitimación activa: ¿Quién puede reclamar? .....	15
b) El daño resarcible: ¿Qué abarca? .....	15
c) El límite temporal: ¿Cuándo y hasta cuándo se puede reclamar? .....	16
2. Régimen de responsabilidad del propietario del buque: Sistema de responsabilidad objetiva y sistema privilegiado y limitado ..	17
a) Sistema de responsabilidad objetiva .....	17
b) Régimen de responsabilidad privilegiada y limitada del propietario del buque. ....	19
3. Trámites de reclamación y pruebas .....	21
D. Convenios reguladores .....	22
1. <i>Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños             debidos a la Contaminación por Hidrocarburo: CLC 1969 y el             Protocolo modificativo de 1992</i> .....	22
2. <i>Convenio sobre la constitución de un Fondo internacional de             indemnización por la contaminación de hidrocarburos: CF,</i>	

Protocolo modificativo de 1992 y el Fondo Complementario 2003 .....	25
a) <i>CF 1971 y Protocolo modificativo de 1992</i> .....	25
b) <i>Fondo Complementario 2003</i> .....	29
3. <i>Bunkers 2001</i> .....	31
E. Foro de competencia judicial internacional : La localización de los hechos .....	32
1. CLC 1992, Reglamento 1215/2012, sistema autónomo (LOPJ) y la regla de especialidad del artículo 71. ....	32
III. CASO PRESTIGE: .....	35
A. Breve relato de los hechos .....	35
1. Primeras reacciones ante la catástrofe .....	37
2. Respuestas y actuaciones del Gobierno Español .....	39
B. Responsabilidad: ¿Estatal o privada? .....	40
C. Valoración económica de los daños por mareas negras .....	42
1. Tipos de daños y su valoración .....	43
D. Indemnización de los perjudicados .....	44
E. Proceso judicial: La resolución en vía penal dentro del caso Prestige ..	45
1. Audiencia Provincial de A Coruña .....	45
2. Tribunal Supremo .....	48
F. Vía penal vs. Vía civil .....	49
G. Competencia judicial internacional: Estado del lugar de acaecimiento de los daños .....	53
1. Intereses contrapuestos de las víctimas y el propietario del buque en la selección de la jurisdicción competente .....	56
2. Consecuencias de la concurrencia normativa .....	59
IV. CONCLUSIONES FINALES .....	60

## I. INTRODUCCIÓN

**Resumen:** El objeto del presente estudio es el de examinar la materia de la responsabilidad civil procedente de la contaminación marítima por hidrocarburos, desde la perspectiva del derecho internacional privado, con especial referencia al caso Prestige.

En la sociedad actual, las actividades económicas que lleva a cabo el ser humano han sido objeto de una gran evolución debido al desarrollo tecnológico, económico e industrial, incrementando considerablemente no solo la producción, sino que de forma paralela, también los residuos generados con ellas. A raíz de lo anterior, se ha acentuado considerablemente el riesgo de producir daños medioambientales, sanitarios, sociales y patrimoniales<sup>1</sup>.

Los perjuicios que generan las actividades desarrolladas por el ser humano abarcan un amplísimo sector, ya que no solo pueden ocasionar daños en el medio ambiente, abarcando este mismo una gran multitud de espacios distintos que pueden verse deteriorados, entre ellos mares, océanos, bosques, suelos, subsuelos... sino que también los daños pueden darse en la vertiente personal, así ocurre con casos como la explotación laboral, las inhumanas condiciones laborales, la trata de personas... en la vertiente económica, social, cultural... Sin embargo, este trabajo está especialmente centrado en los daños ocasionados por la contaminación marina, y más concretamente los que se deben al vertido de hidrocarburos por buques-tanque, haciendo especial hincapié en el caso Prestige, catástrofe acontecida hace casi veinte años en nuestras costas.

La razón por la cual esta tesis se decanta por la vertiente marina, dentro de todas las distintas opciones existentes dentro de la materia, se debe a que el cuidado y resguardo del medio ambiente, y en este caso concreto el de nuestros mares, constituye una de las mayores desavenencias de la actual sociedad, ya que durante una larga época han sido

---

<sup>1</sup> M. Vinaixa Miguel, *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2006, p. 21 .

expuestos a distintas y muy frecuentes actividades de riesgo por el ser humano, las cuales han sido causantes de las distintas catástrofes medioambientales acontecidas en el medio marino, así como el Prestige, el cual generó innumerables daños en nuestras costas. Para prevenir, gestionar y dar solución a estos sucesos, se han creado distintas normas, que serán examinadas posteriormente, haciendo especial hincapié en los convenios internacionales creados respecto a esta especial materia, siendo fundamentales el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburo* (CLC) y *Convenio sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización por la contaminación de hidrocarburos* (CF).

Durante las últimas décadas, el volumen de residuos peligrosos a tratar o eliminar ha crecido de forma considerable, siendo tan elevado que ha complicado seriamente su gestión, lo que ha supuesto la inoportuna práctica habitual de depositarlas o descargarlas de forma incontrolada en la naturaleza, por ejemplo en el mar, a pesar de incurrir en conductas prohibitivas con ello<sup>2</sup>. Algo similar ocurrió con la marea negra del Prestige, la relevancia del caso estriba en el gran impacto ambiental producido en las costas españolas, generando una de las más significativas catástrofes con sus consiguientes conflictos suscitados a posteriori de los hechos. Como consecuencia, 77.000 toneladas de fuel-oil fueron derramadas en el mar, generando daños incontables, suceso el cual sigue generando consecuencias y está pendiente de ser resarcido en su totalidad.

Antes de determinar la estructura del presente trabajo e iniciar el análisis objeto del mismo, cabe hacer aclaración de dos conceptos similares pero diferentes, la contaminación marina y la marea negra. Según la OMI, la contaminación marina es “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”<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> M. Vinaixa Miquel, op. cit., p. 22 .

<sup>3</sup>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](http://www.mapama.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/impacto_ambiental.aspx)

En cambio, las mareas negras serían aquellos impactos puntuales y agudos de contaminación, generadores de evidentes e inmensas consecuencias a corto plazo, siendo menos aparentes a medio-largo plazo, pero que en ciertas ocasiones generan mayores impactos ecológicos y/o económicos<sup>4</sup>.

El acontecimiento de las distintas catástrofes, como la del Prestige, pone a prueba la normativa tanto nacional como internacional existente en la materia de responsabilidad civil por contaminación marina, de manera que permite analizar de forma práctica, si esas normas son realmente eficaces y aptas para poder superar las distintas controversias y dificultades que emanan de los desastres marítimos. Por este mismo motivo, en el presente trabajo procedemos a analizar las opiniones de distintos autores y expertos, distintos enfoques e interpretaciones normativas, así como la ineficacia, ineficacia y/o silencios de las mismas, de los intereses contrapuestos de las partes, del interés oculto y de cómo optimizar o modificar los recursos existentes para su mejoría.

Para poder hacer un examen exhaustivo, es importante insistir en qué son los daños, cuáles de ellos están comprendidos en los convenios y cuáles no, quiénes son los responsables, la responsabilidad derivada, las soluciones posibles para afrontar los problemas, qué debería hacerse para el resarcimiento y qué se hizo realmente. Todo eso será analizado desde el derecho comunitario, internacional privado, civil, procesal y administrativo.

Asimismo, al examinar el sistema, nos daremos cuenta de que aquello que en un principio puede parecer un sistema consistente, resistente y complejo, está lleno de imperfecciones, que más que aportar seguridad jurídica, genera todo lo contrario, como ocurrió con el Prestige, que se creó una situación de incertidumbre, dificultad e inseguridad, debido a la complejidad del sistema<sup>5</sup>.

Considerando las innumerables catástrofes ambientales habidas hasta el momento, entre

---

<sup>4</sup> HIDTMA: Contaminación marina | Consultoría e Ingeniería Ambiental Marina <http://www.hidtma.com/noticias/impacto-ambiental-marino/>

<sup>5</sup> GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 17-23). Iustel.

ellas *Erika, Prestige, Gran Canyon...* puede llegarse a la conclusión de que las normas y sistemas presentes están siendo insuficientes, incompletos y en algunos supuestos inexistentes, lo que genera que muchas de las cuestiones queden en el aire, sin solución, lo que permite calificar a la actual regulación como insatisfactoria<sup>6</sup>. Los sistemas están repletos de lagunas, incoherencias, obstáculos y ciertos vacíos, lo que deja patente la necesidad de una reforma total para obtener soluciones, no solo para los perjudicados, sino que también para proteger directa e indirectamente el planeta y el medioambiente, ya que los últimos desastres ambientales registrados durante los últimos años, junto a sus devastadores efectos, no paran de aumentar, y eso genera un malestar social en nuestra calidad de vida, no solo en la presente sino que también en la futura, por lo que es un tema de especial importancia que debería ser tratado por el derecho en general.

Las distintas consideraciones recogidas en estas páginas persiguen el fin de analizar las distintas perspectivas de la materia, así como de manifestar el espinoso tema de la responsabilidad civil por contaminación marina. Para buscar distintas alternativas que puedan afrontar los distintos contratiempos surgidos con razón de ello, las distintas autoridades, así como los distintos ordenamientos, ya sean internos e internacionales, tienen el deber de organizarse ordenadamente, para que no existan respuestas contrapuestas.

El presente trabajo se inicia con una perspectiva general de la responsabilidad civil por contaminación marina de hidrocarburos. En él se tratan temas relacionados tanto con la responsabilidad civil por contaminación en términos generales, como la vertiente especial de la derivada por hidrocarburos. Una vez analizados los aspectos esenciales de la misma, da paso a los principales convenios reguladores, haciendo mención especial al CLC y CF, concluyendo finalmente con la polémica cuestión de la competencia judicial.

El segundo de los bloques está plenamente vinculado con el Prestige, es decir, pasamos a analizar un caso concreto, para reflejar en la práctica lo expuesto anteriormente. Tras un breve relato de los hechos, cabe destacar determinados aspectos de gran relevancia, como lo son la responsabilidad y sus responsables, la valoración económica de los

---

<sup>6</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. XII

daños generados y el sistema indemnizatorio previsto, junto sus aciertos y errores, para concluir con la típica cuestión internacional privatista de la competencia judicial y el consiguiente derecho aplicable, además de la gran problemática y los grandes claroscuros suscitados en torno a los mismos.

Finalmente, para concluir todo lo anteriormente formulado, se dan una serie de conclusiones para sintetizar todas las ideas, además de otorgar un cierto punto de vista personal y crítico sobre la materia, tras realizar una reflexión sobre todo lo analizado y estudiado en la realización del presente escrito.

## **II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA DE HIDROCARBUROS**

### *A. Introducción, concepto y nacimiento*

El punto de partida del derecho marítimo y más concretamente de su vertiente de la contaminación, podría considerarse la Declaración Universal de Estocolmo sobre el Medio Humano de 1972<sup>7</sup>, seguido de la Declaración de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1992<sup>8</sup> y hasta hoy en día, que desgraciadamente, siempre desemboca en un insuficiente sistema de reacción, incapaz de afrontar las distintas necesidades acontecidas.

Actualmente, es un ámbito elaborado desde distintas perspectivas legislativas, siempre con un mismo fin, que no es otro que buscar soluciones de prevención y control de la contaminación, lo que conlleva a elaborar normas tanto para la prevención de riesgo y daños, esto es, las normas preventivas, como para aminorar las consecuencias del

---

<sup>7</sup> La Declaración tuvo lugar en Estocolmo durante los días 5 y 16 de junio de 1972, desembocando finalmente en la presente Declaración Universal, que responde a la necesidad de establecer unos criterios y principios comunes a los distintos pueblos y naciones con el fin de servir de inspiración y modelo a seguir para proteger y mejorar el medio humano.

<sup>8</sup> Fue adoptada en junio de 1992 en Río de Janeiro, basándose en la Declaración de Estocolmo de 1972. Persigue el fin de lograr un desarrollo sostenible, a través de declarar el derecho a la vida salubre y productiva en concordancia con la naturaleza, además de reconocer a los estados el aprovechamiento de recursos naturales y preservación del medio ambiente, evitando daños al mismo.



siniestro, las normas reparadoras<sup>9</sup>.

Existe una serie de singularidades respecto a los daños por contaminación o ambientales, que los diferencian de los daños tanto personales como patrimoniales, lo cual genera cierta problemática de cara a su reparación. Estos daños pueden ser artificiales, esto es, los generados por distintas actividades peligrosas o de riesgo llevadas a cabo por el ser humano, o consecuencia de accidentes, los provenientes de la misma naturaleza o por fuerza mayor. Asimismo, estos mismos daños pueden ser catastróficos o no, caso afirmativo el del Prestige que se verá a continuación.

Para calificarlo como catastrófico, cabe hacer mención a qué consideramos catástrofe, y por ello, la doctrina general se refiere a aquellos eventos repentinos, inesperados y no planificados de origen humano, causantes de graves consecuencias en suelo, agua, aire, y un elevado número de personas<sup>10</sup>. Otra particularidad habitual de los daños por contaminación es la internacionalidad, ya que suelen confluír una gran variedad de elementos internacionales, es decir, el involucramiento de distintos estados.

Avanzando en esta idea, cabe destacar que desde el preciso instante que un buque desprende un vertido de hidrocarburo, contaminando los mares, surgen una serie de daños a reparar, sin embargo, esa responsabilidad no queda totalmente determinada desde un inicio por razones de incertidumbre acerca de la figura del responsable, ya que podría recaer sobre una gran multitud de sujetos: el estado donde se produce, el propietario del buque o tal vez el de la carga... asimismo, también se debe esclarecer el perjudicado y a su vez beneficiario de la indemnización, de la misma manera que se debe fijar su cuantía, en qué medida y en qué momento deberá hacerse frente a la

---

<sup>9</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de ley general de navegación marítima: una amalgama de fuentes normativas: El derecho marítimo y la responsabilidad civil por contaminación”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 139–142). Aranzadi S.A.

<sup>10</sup> M. Vinaixa Miguel, *La responsabilidad civil por contaminación transfronteriza derivada de residuos*, Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela, 2006, p. 38-40 y 41-47 .

misma<sup>11</sup>.

Para procurar dar respuesta a las cuestiones anteriormente suscitadas, existen una serie de instrumentos jurídicos, tanto internacionales, como convencionales e internos, que siempre tienden a proteger el medioambiente ante cualquier catástrofe. Los convenios internacionales elaborados al amparo de la Organización Marítima Internacional (a partir de ahora OMI) podrían considerarse los mecanismos más sólidos, pero no son los únicos, entre ellos, cabe destacar dos importantes convenios, el *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos*, elaborado en Bruselas 29 de noviembre de 1969 (a partir de ahora CLC) y el *Convenio sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización por la contaminación de hidrocarburos*, del 18 de diciembre de 1971 (a partir de ahora CF o Fondo).<sup>12</sup>

Ambos fueron creados con motivo del petrolero *Torrey Canyon* (1967)<sup>13</sup>, ya que a pesar de que en épocas previas al mismo existiesen determinadas normas convencionales, lo cierto es que el vertido de 107.000 toneladas de petróleo frente las costas inglesas en 1967 motivó a la OMI a aprobar el CLC, haciendo frente a la insuficiente normativa internacional y nacional. No obstante, las indemnizaciones contempladas por el CLC se caracterizaban por su escasez, motivo por el cual se adoptó el convenio por el que se crea el Fondo internacional para las indemnizaciones por contaminación de

---

<sup>11</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 139-166). Iustel.

<sup>12</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional relativas a la seguridad marítima (1.a ed., pp. 473-495). Tirant lo blanch.

<sup>13</sup> Jose Luis de Azcarraga, *Algunas reflexiones en torno al siniestro del Torrey Canyon* [https://ihladi.net/wp-content/uploads/2017/07/14\\_\\_AZCARRAGA.pdf](https://ihladi.net/wp-content/uploads/2017/07/14__AZCARRAGA.pdf)

hidrocarburos de 1971<sup>14</sup>.

Otro de los ejemplos de estas evoluciones es el del *Exxon Valdez*, hecho por el que se creó el Convenio Marpol 73/78, estableciendo la obligación de adoptar estructuras de doble casco a aquellos petroleros con peso muerto igual o superior a 600 toneladas<sup>15</sup>, para evitar la contaminación, lo cual sin embargo, no se logró. Posteriormente, tuvo lugar la marea negra de *Erika* en las costas francesas, por lo que la Unión Europea decidió aprobar el Reglamento CE 417/2002<sup>16</sup> para acelerar la sustitución de los petroleros monocascos por los de doble casco. Después del *Prestige*, la OMI modificó nuevamente el Marpol en su Anexo I, para poder aplicar a la flota mundial un régimen similar al establecido dentro de la Unión, obligando al uso de cascos dobles desde el 2005 como fecha límite.

Como puede observarse, su constante modificación es consecuencia directa de los distintos desastres ambientales que han supuesto las múltiples mareas negras acontecidas durante el último siglo, ya que la experiencia ha demostrado en numerosas ocasiones que las normas existentes hasta ese instante, se muestran insuficientes e ineficaces<sup>17</sup> siendo de vital trascendencia el de *Amoco Cadiz* (1978), *Tanio* (1980) y sobre todo el de *Exxon Valdez* (1989). Estos hechos evidenciaron la insuficiencia del sistema indemnizatorio previsto, quedando patente la necesidad de adaptar los mecanismos a las realidades actuales, con cuantías indemnizatorias superiores, por ello, ambos convenios fueron objeto de enmienda por la OMI en 1992<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 30

<sup>15</sup> Caso del *Prestige*, que a pesar de transportar 77.000 toneladas de fuel-oil, por lo que debería responder a la estructura dual o de doble casco, era un buque monocasco.

<sup>16</sup> Reglamento CE 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, publicado en el *Diario Oficial* L64, de 7 de marzo de 2002.

<sup>17</sup> RUILOBA GARCÍA, E. (2007). “La revisión de las normas en materia de seguridad marítima y la protección del medio ambiente”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Segunda parte régimen jurídico de la navegación marítima y protección del medio ambiente (1.ª ed., pp. 451-467). Tirant lo blanch.

<sup>18</sup> J. Álvarez Rubio (dir.), *op. cit.*, p. 142-150.

## *B. La responsabilidad civil por contaminación*

### *1. Concepto*

La responsabilidad civil por contaminación, en términos generales, es una materia regulada de manera homogénea en los distintos convenios, no obstante, ello no impide que las cuantías indemnizatorias sean una cuestión algo polémica que genera ciertas discrepancias entre unos ordenamientos y otros, no solo entre países europeos, sino que sobre todo en comparación con Estados Unidos. Dicho altercado surge ya que los estadounidenses tienden a indemnizaciones superiores, generando que las víctimas tengan interés en interponer las demandas en sus tribunales para obtener unas cuantías superiores, tal y como sucedió en los casos de *Amoco Cádiz* y *Texaco*.

### *2. Acciones de responsabilidad extracontractual*

#### *a) La prescripción de las acciones*

La prescripción de las acciones debería regularse por la *lex causae*, ya que se trata de una materia sustantiva. El mismo plazo es regulado por los distintos reglamentos internos, lo que genera grandes disparidades entre los mismos, ya sea respecto al plazo como a la suspensión e interrupción de la prescripción.

En el caso español, el plazo de prescripción, ya sea su momento del cómputo inicial como su suspensión, son reguladas por las acciones de responsabilidad extracontractual, otorgando por tanto el plazo de un año desde el conocimiento de los daños, tal y como dispone el artículo 1968 CC. Sin embargo, a veces pueden darse daños sobrevenidos, los que surgen o se descubren una vez transcurrido un largo periodo desde su producción, o daños continuados, los producidos de forma constante o sucesiva. El problema de ambos es que suelen ser propensos a generar ciertos problemas para determinar el momento concreto de la producción del daño y por tanto, de su prescripción.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> M. Vinaixa Miquel, op. cit., p. 359.

### *3. Medidas complementarias: el Seguro y el Fondo de indemnización conjunta*

Por otro lado, los ordenamientos internos no solo difieren en temas de cuantía y limitación, sino que también son controvertidos los seguros y fondos de indemnización conjunta. Ambos son instrumentos complementarios, es decir, actúan cuando los instrumentos genéricos resultan ineficaces para resarcir los daños ocasionados, de ahí su complementariedad, ya que nunca serán alternativos o sustitutivos.

A pesar de que actualmente la mayoría de convenios y leyes internas determinen la necesidad de suscribir pólizas de seguro para cubrir los daños generados a través de reparaciones o indemnizaciones<sup>20</sup>, lo cierto es que los ordenamientos estatales no han logrado una respuesta homogénea al respecto, de manera que no hay acuerdo respecto qué sectores se encuentran obligados a su suscripción.

Por su lado, el artículo VII CLC sí determina la obligación de los propietarios de buques petroleros de contratar un seguro de responsabilidad civil, siempre y cuando transporten más de dos mil toneladas de hidrocarburo.

Los fondos de indemnización conjunta o colectiva actúan cuando no se cumplen los requisitos fundamentales de la responsabilidad civil, es decir, cuando el responsable es insolvente, desconocido o no identificable, así como cuando el nexo causal entre hecho y daño sea inexistente, no exista interés en la interposición de la demanda o cuando la responsabilidad sea económicamente limitada de manera que la víctima no reciba la indemnización completa. No obstante, a pesar de ser un mecanismo complementario eficaz, no se regula de manera uniforme internamente, ya que mientras en algunos países como Austria su instauración es obligatoria, en otros como España, no lo es<sup>21</sup>. Por razón de ello, a pesar de existir una tendencia a constituir medidas complementarias, queda en manos de cada ordenamiento su establecimiento.

#### *C. La responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos*

El CLC y el CF son dos instrumentos creados en base a un sistema de responsabilidad

---

<sup>20</sup> M. Vinaixa Miquel, op. cit., p.350.

<sup>21</sup> M. Vinaixa Miquel, op. cit., p. 352-353.

objetiva y limitada que recae sobre el propietario del buque con el fin de indemnizar los daños surgidos por la contaminación de hidrocarburos. No obstante, a través de la Conferencia Diplomática de 1969, se aspira a una responsabilidad solidaria junto al resto de sectores implicados, como es el caso de la industria petrolera, repartiendo los costes económicos surgidos por el vertido de carga.

*1. Aspectos esenciales:*

*a) La legitimación activa: ¿Quién puede reclamar?*

A pesar de que ni el CLC ni el CF hagan mención a la legitimación procesal, esto es, la capacidad para ser parte, ni a la sustancial, es decir, el derecho para cobrar la indemnización, lo cierto es que cualquier perjudicado puede en principio reclamar, ya sea persona física o jurídica, independiente a su carácter público o privado, pero su determinación será fijada por el ordenamiento interno de aplicación al caso concreto.

*b) El daño resarcible: ¿Qué abarca?*

El Convenio de 1969, enmendado en el 1992, no abarca desde un punto de vista material u objetivo cualquier tipo de daños, sino que como se ha mencionado previamente, deben concurrir una serie de requisitos:

- Los daños deben producirse por un buque tanque o similar adaptado para poder transportar el hidrocarburo como carga, siendo indiferente la nacionalidad del mismo.
- Los hidrocarburos vertidos deben ser persistentes químicamente, es decir, deben ser de desaparición lenta, con riesgo de esparcirse, por lo que su limpieza debe ser una obligación inminente.
- Los daños se deben reflejar tanto en el territorio, como en el mar territorial o zona económica exclusiva de un estado contratante, con independencia de que el daño surja en alta mar.

Es lógico por tanto determinar que el daño, pérdida o gasto debe existir, además de ser menester que estos sean consecuencia de la contaminación, excluyendo por tanto los ocasionados por otros factores. Además, debe existir una relación de causalidad entre daño y contaminación, y es importante que los daños sean cuantificables. De la misma manera, cabe hacer una distinción entre daños directos y consecuentes, ya que el tratamiento será distinto.

Por un lado, los daños directos, son los ocasionados en los bienes, los costes surgidos por labores de limpieza y salvamento y las medidas preventivas para reducir o incluso prevenir mayores daños. Por otro lado, los daños consecuentes, son los daños sufridos por bienes que, sin ser afectados directamente por la contaminación, son consecuencia de la misma, siendo necesario demostrar la relación de causalidad entre ambos.

Teniendo presente esta clasificación y concepto de daños, quedan en el aire los daños personales y puramente ecológicos, ya que no se contemplan en el CLC como tal, entendiéndose que por un lado, los personales quedarían cubiertos siempre y cuando estén relacionados con el rendimiento económico, siendo más dudosa la cobertura de los puramente personales<sup>22</sup>. Ese mismo infortunio corren los puramente ecológicos, que parecen no contar con el respaldo del CLC, ya que es difícil fijar el titular del interés dañado. Sin embargo, cabe hacer mención a la sentencia del 5 de abril de 1996 del Tribunal de Génova, que tiende a la inclusión de los mismos dentro del ámbito de los convenios manifestando lo siguiente: *“el daño al ambiente marino es un derecho fundamental con protección directa en la Constitución, definido y tutelado por una ley interna, de naturaleza no patrimonial, resarcible independientemente de la demostración de la pérdida patrimonial, y con cabida en el régimen del CLC y del Fondo”*

c) *El límite temporal: ¿Cuándo y hasta cuándo se puede reclamar?*

A pesar de que el objetivo de los convenios de responsabilidad y del fondo es satisfacer

---

<sup>22</sup> García Rubio M.P. y Álvarez González, S. (coord) op.cit., p 148-156.

a las víctimas, en muchas ocasiones, las indemnizaciones suelen demorarse más de lo debido. Por ello, se permite que el asegurador realice pagos a cuenta de la futura indemnización, o que el Fondo adelante pagos provisionales, como medidas preventivas con el fin de beneficiar a las víctimas, o también se prevén soluciones transaccionales ya sea con el Director o con el Comité Ejecutivo del Fondo.

No obstante, las acciones prescriben a los tres años desde la producción del daño, o seis en caso de siniestro, tal y como mencionan los artículos VIII CLC y 6 CF, lo que conlleva a considerar daños no inmediatos<sup>23</sup>.

## 2. Régimen de responsabilidad del propietario del buque: Sistema de responsabilidad objetiva y sistema privilegiado y limitado

### a) Sistema de responsabilidad objetiva

La responsabilidad de reparar los daños causados por el vertido de hidrocarburos recae sobre el propietario del buque del preciso instante del siniestro, por lo que surge una responsabilidad objetiva, por riesgo, es decir, el propietario responde con independencia a su intervención, intención o culpa, existe un principio de canalización hacia su figura<sup>24</sup>. Siempre es el responsable, ya que establece un sistema especial, selectivo y excluyente<sup>25</sup>, garantizando así el resarcimiento de las víctimas, siendo uno de los elementos caracterizadores del Convenio de 1969, tal y como dispone en su artículo VII.8, pudiendo reclamarles acción directa, sin perjuicio de que después quepa acción de regreso contra quienes hayan ocasionado el vertido.

---

<sup>23</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007) op.cit., p.156-158.

<sup>24</sup> Artículo III.1 CLC 1969, enmendado por el CLC 1992: “1. Salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso”.

<sup>25</sup> FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: Algunas consideraciones generales a propósito del Prestige” *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez* N.º 5/2003, p.61-62.



Aun así, existen ciertas excepciones, tres concretamente, por las que el sujeto quedaría exonerado de su responsabilidad, que quedan contenidas en los apartados 2 y 3 del artículo III CLC:

Artículo III.2 CLC: *”No podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:*

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

Artículo III.3 CLC: *“Si el propietario prueba que los daños por contaminación resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad frente a esa persona”.*

La responsabilidad que recae sobre el amo del buque se justifica por ser considerado titular de la actividad comercial generadora del riesgo, además de asumir el compromiso de una óptima elección de la tripulación y mantenimiento del buque<sup>26</sup>.

No obstante, la figura del propietario no siempre está totalmente configurada, ya que puede ocurrir que no exista un vínculo real entre quien figure como él mismo y el verdadero. De esta forma, existen los denominados *“one ship companies”*, que tratan de dividir las flotas en empresas de un único buque, esto es, cada uno de los buques

---

<sup>26</sup> BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el derecho marítimo: La efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed., pp. 205–228). Aranzadi S.A.

integrantes queda registrado a nombre de una compañía diferente, aunque realmente todos ellos queden vinculados al beneficiario. Suelen ser habituales las formas de sociedades fantasmas en paraísos fiscales, lo que genera incertidumbre en cuanto al verdadero responsable, y de esta manera cuestionable, logran reducir su riesgo financiero, eludiendo de esta manera la responsabilidad civil<sup>27</sup>.

Asimismo, el artículo III.4 CLC recoge los sujetos contra los que no puede promoverse ninguna reclamación en virtud del presente convenio, lo que no impide poder reclamarles cualquier daño ajeno a la contaminación, no cubierto por el CLC.

Por otro lado, el CLC en su artículo IV contempla el supuesto de que los daños por vertido de hidrocarburos sean producidos por dos o más buques, de manera que propone la solución de fijar la responsabilidad solidaria de ambos propietarios, siempre y cuando no sea posible fijar los daños ocasionados por cada uno de ellos.

*b) Régimen de responsabilidad privilegiada y limitada del propietario del buque.*

La responsabilidad limitada-privilegiada del naviero es un concepto histórico a la vez que polémico<sup>28</sup>, por el derecho de limitar cuantitativamente el resarcimiento de los daños causados. Así pues, una vez excedida esa determinada cuantía, el naviero quedaría exento, tal y como figura en los artículos V y ss del CLC, otorgando este como contraprestación a la objetividad de la responsabilidad, ya que no se debe omitir que el mismo sujeto será responsable de los daños causados con total independencia a su intervención, intención y/o culpa.

---

<sup>27</sup> García Rubio M.P. y Álvarez González, S. (coord), 2007, op.cit., p 146.

<sup>28</sup> Artículo 1 Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, Londres 19 de noviembre de 1976.

Esta idea se justificaba ya que los navieros se encontraban sometidos a mayores riesgos que el resto de comerciantes, además de no tener el control efectivo de la actividad por estar sometidos al capitán, razones por las que se elude la norma general de responsabilidad patrimonial universal recogida en el Código Civil<sup>29</sup>. Sin embargo, hoy en día, no todos son partidarios de su mantenimiento, fundamentando su postura en los avances tecnológicos, además de existir otras actividades más arriesgadas sin esta cobertura. No obstante, otros expertos como Lopez Saavedra o Ignacio Arroyo Martínez<sup>30</sup> muestran una actitud contraria, defendiendo que desde un punto de vista jurídico-empresarial, su supresión conllevaría desventajas, aumentos de costes y seguros en el sector.

Teniendo presente lo anterior, como bien establece el mismo artículo V CLC, el propietario del buque, al igual que el asegurador o garante, tiene derecho a interponer un límite a su responsabilidad en cada caso o suceso hasta determinado montante, según las dimensiones del buque<sup>31</sup>.

Con motivo de la limitación, el mismo CLC prevé la constitución del Fondo, para aquellos casos en los que las indemnizaciones cubiertas por el propietario sean insuficientes, de forma que el FIDAC actúa complementando la indemnización realizada por el propietario, asegurando así una adecuada indemnización<sup>32</sup>. Por ello, para hacer uso de la limitación, es necesario constituir un fondo ante el tribunal o autoridad competente, o ante el que pudiese serlo (artículo IX CLC) con lo semejante al límite de la responsabilidad, ya sea con dinero o garantía bancaria, tal y como dispone el apartado 3 del artículo V CLC.

---

<sup>29</sup> Artículos 1907 y 1911 Código Civil

<sup>30</sup> BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el derecho marítimo: La efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: El régimen de responsabilidad del naviero y su limitación”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 196). Aranzadi S.A.

<sup>31</sup> J. Álvarez Rubio (dir.) 2011, *op. cit.*, p. 142-150.

<sup>32</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.ª ed., pp. 139-166). Iustel.

Sin embargo, dicha limitación pierde toda eficacia si se prueba que los daños tienen origen en una acción u omisión del propietario, que además es intencionada, temeraria o consciente de las consecuencias, tal y como dispone su apartado 2. Respecto al límite cuantitativo máximo, debemos tener presente que este mismo ha sido objeto de modificación por el Protocolo de 1992, aumentando el límite, además de alterar la unidad monetaria de Francos Poncaire a DEG (Derechos Especiales de Giro), siendo el límite 14 millones DEG. Actualmente dichos límites se encuentran en los apartados 1, 3, 4 y 9 del artículo V del Convenio 1969, modificado en el 1992<sup>33</sup>.

### 3. *Trámites de reclamación y pruebas*

Según el manual de reclamación del FIDAC, la reclamación debe hacerse por escrito ante el Fondo, con un contenido mínimo necesario, así como lo son los datos del demandante, los del buque, los detalles específicos de los hechos, el tipo de daño y la cuantía a reclamar. Una vez realizado, es el Fondo quien decidirá la admisión de la petición.

Además, la solicitud debe presentarse junto a pruebas precisas, como informes periciales, registros, vídeos o imágenes que permitan apoyar los hechos, posibilitando valoraciones precisas y evitando enriquecimientos injustos.

### *D. Convenios reguladores*

Como se ha mencionado en anteriores ocasiones, el CLC y el Fondo se han ido modificando a medida que han acontecido distintos desastres, siendo de gran trascendencia *Amoco Cadiz* (1978), *Tanio* (1980) y sobre todo *Exxon Valdez* (1989), ya que dejaban patente el insuficiente sistema indemnizatorio previsto y la necesidad de adaptar los mecanismos a realidades actuales, con indemnizaciones superiores, de manera que fueron enmendados en 1992, dando lugar al CLC y Fondo de 1992 (Protocolo modificativo 1992).

---

<sup>33</sup> Véase artículo V CLC 1969 enmendado por CLC 1992.

Sin embargo, la respuesta no es siempre la aplicación de los mismos, ya que no cubren todos los supuestos, dando lugar también a otras normas internacionales y autónomas. Además, no existe uniformidad en la interpretación convencional, ya que siempre y cuando se respeten determinados límites, cada tribunal podrá formular distintos significados de los términos<sup>34</sup>.

1. *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburo: CLC 1969 y el Protocolo modificativo de 1992*

El CLC fue adoptado en 1969 y enmendado en 1992 con la finalidad de fijar un sistema indemnizatorio unificado para los daños consecuentes de la contaminación marítima por vertido de hidrocarburos de buques. El ámbito de aplicación se delimita tanto material como geográficamente, de manera que, centrándonos en la primera de las limitaciones, debemos tener en cuenta lo siguiente: qué consideramos buque, hidrocarburo y daños por contaminación.

Por ello, teniendo presente el artículo 2.1 del Protocolo del 1992 que enmienda el artículo I del CLC de 1969, se entiende como buque *“toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar; del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, a condición de que el buque en el que se puedan transportar hidrocarburos y otras cargas sea considerado como tal sólo cuando esté efectivamente transportando hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte a menos que se demuestre que no hay a bordo residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte”*.

Por otro lado, cuando hablamos de hidrocarburos, tal y como dispone el segundo apartado, nos referimos a *“todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel oil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese*

---

<sup>34</sup>García Rubio M.P. y Álvarez González, S. (coord), 2007, op.cit., p. 139-141.

*buque*”. De esta manera, cabe hacer la aclaración que únicamente se refiere al material transportado como carga, no el combustible que pueda derramarse de cualquier barco o nave.

Para finalizar con la delimitación material, los daños por contaminación son aquellas *“pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse o el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas”* tal y como dispone el tercero de los apartados del artículo 2 CLC 1992.

En cuanto al ámbito geográfico, recogido en el artículo 3 CLC 1992, que a su vez enmienda el artículo II del CLC 1969, dispone que el convenio es de aplicación en aquellos daños producidos en el territorio de un Estado Contratante, incluyendo su mar territorial, su zona económica exclusiva fijada de acuerdo al derecho internacional, o en su caso, si no lo está, la zona situada más allá del mar territorial y sin extender las 200 millas desde el mismo. Finalmente, también se aplicarán las medidas preventivas allí donde se adopten, para evitar o aminorar lesiones. Por lo tanto, la zona de Alta Mar, definida como todo aquello no incluido en la zona económica exclusiva, mar territorial, aguas interiores o archipelágicas de un estado<sup>35</sup>, queda excluida de la protección otorgada por los Convenios, de manera que los daños causados allí quedan exentos.

Sustantivamente, se podría hablar de tres puntos claves del convenio: por un lado, el principio de canalización de la responsabilidad hacia una única figura, que no es otra que la del propietario del buque en el momento de los hechos, por otro lado, la responsabilidad objetiva del mismo y finalmente, el derecho de limitar la responsabilidad hasta una cuantía en virtud del arqueo del buque, excepto en

---

<sup>35</sup> Artículo 86 Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

determinadas circunstancias<sup>36</sup>.

En primer lugar, el principio de la responsabilidad única del propietario del buque supone que las víctimas solo podrán dirigirse frente al propietario, o en su caso, frente a su seguro para reclamar el resarcimiento de daños, disponiendo para ello de la acción directa, como dispone el artículo VII.8. Además, al ser el único responsable, solamente podrá interponerse la respectiva demanda contra el propietario, quedando exentos los otros posibles responsables, salvo que la actuación de estos últimos se considere dolosa o temeraria. Sin embargo, no se trata de una exclusión total, ya que cabe exigirles su correspondiente responsabilidad por otras vías que no sean las del Convenio, imputando de esta forma también al estado del puerto, el del pabellón, las sociedades de clasificación o a empresas intervinientes.

En segundo lugar, la responsabilidad objetiva del propietario del buque determina la obligación de resarcir y responder de manera independiente a su dolo, intención o actuación temeraria, de ahí su objetividad. Debido a este carácter objetivo, salvo que el buque transporte menos de 2000 toneladas, se exige la necesidad de contratar una póliza de seguro. No obstante, como en la mayoría de los casos, existen excepciones, y en este caso, no se hará frente a la responsabilidad si los daños son consecuencia de actos de guerra, hostilidades, guerras civiles, insurrecciones o desastres naturales graves. Tampoco cuando trate de actos u omisiones de terceros intencionados a causar daños o por actitudes negligentes de autoridades públicas<sup>37</sup>.

Finalmente, el derecho de limitación de la responsabilidad del propietario se calcula

---

<sup>36</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 473-495). Tirant lo blanch.

<sup>37</sup> Artículo III.2 y 3 CLC 1969.

habitualmente en unidades de cuenta<sup>38</sup>. Para poder hacer uso de dicho derecho, es requisito imprescindible constituir un fondo, compuesto por la suma de dinero, garantía bancaria u otra clase de garantía equivalente al límite de la responsabilidad que corre a cargo.

2. *Convenio sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización por la contaminación de hidrocarburos: CF, Protocolo modificativo de 1992 y el Fondo Complementario de 2003*

a) *CF 1971 y Protocolo modificativo de 1992*

El Fondo, puede calificarse como una organización con personalidad jurídica propia, compuesta por varios órganos fundamentales, y sus actividades son la recaudación, la gestión de las reclamaciones y el recobro. Siguiendo la línea del CLC, considerado el primer nivel de responsabilidad, El Fondo se constituye como el segundo de ellos, siendo vital el Convenio que constituye el Fondo Internacional de Indemnización de 1971, estableciendo asimismo la creación del FIDAC, enmendado en 1992, y posteriormente, por el Protocolo 2003.

A diferencia del CLC, más que en la responsabilidad civil, el CF se centra sobre todo en la reparación, por eso se dice que el objetivo principal del mismo son las víctimas, ya que concede una indemnización complementaria cuando la cantidad a resarcir por el propietario del buque con derecho a limitación resulte insuficiente para reparar todo el daño generado, o en caso de exenciones de responsabilidad, cuando el CLC no la prevea

---

<sup>38</sup> Las unidades de cuenta o derechos especiales de giro son activos que los tenedores pueden cambiar por monedas de uso habitual en los países del FMI. El valor es calculado sobre la base de la cesta de monedas que actualmente comprende el euro, dólar, libra y yen, ya que son las más representativas en los negocios internacionales.



o cuando no sea posible la localización del responsable<sup>39</sup>. Por eso es importante recalcar que el fin del Fondo es indemnizar complementariamente a las víctimas en los casos mencionados, fundamentándose en la solidaridad, y no tanto en la responsabilidad civil<sup>40</sup>.

A pesar de que exista una responsabilidad objetiva que recae sobre el propietario del buque lo cierto es que en la conferencia diplomática de 1969 se determinó la solución de distribuir el riesgo también entre empresas que estén interesadas en la carga, petroleras, que deberán realizar contribuciones para constituir y mantener los fondos de indemnizaciones, para así poder repartir la responsabilidad entre petroleras y

---

<sup>39</sup> **Artículo 4 CF 1971:** “1. Para el cumplimiento de los fines establecidos en el artículo 2, párrafo 1, a), el Fondo indemnizará toda víctima de un daño por contaminación en la medida que ésta no haya obtenido una compensación plena y adecuada bajo los supuestos contemplados en el Convenio de Responsabilidad:

- a) Por no prever el Convenio de Responsabilidad responsabilidad alguna por el daño en cuestión.
- b) Porque el propietario responsable del daño según el Convenio de Responsabilidad sea incapaz por razones financieras de dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera prevista en el artículo VII de dicho Convenio no contempla o no satisface plenamente las demandas de indemnización suscitadas; un propietario es considerado incapaz por razones financieras de dar cumplimiento a sus obligaciones, y la garantía financiera se considera insuficiente, cuando la víctima, tras haber adoptado todas las medidas razonables para ejercer los recursos legales de que dispone no haya podido obtener íntegramente el importe de la indemnización que se le debe en virtud del Convenio de Responsabilidad.
- c) Porque el daño exceda los límites de responsabilidad del propietario establecidos en el artículo V, párrafo 1, del Convenio de Responsabilidad, o en los términos de cualquier otro Convenio internacional en vigor o abierto para la firma, ratificación o adhesión en la fecha del presente Convenio.

A los fines del presente artículo, los gastos o los sacrificios razonablemente incurridos por el propietario de forma voluntaria para evitar o reducir una contaminación son considerados daños por contaminación.

<sup>40</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 479-480). Tirant lo blanch.

transportistas, siempre velando por el interés de las víctimas. Es por ello que el fondo tiene dos funciones o labores; por un lado, asumir parte de la indemnización, y por otro, proporcionar una indemnización aceptable o adecuada<sup>41</sup>.

Respecto a las recaudaciones del mismo, se nutre de las contribuciones realizadas por los estados contratantes receptores de cantidades superiores a 15.000 toneladas de hidrocarburos, de manera que la cantidad se obtiene en función del tonelaje recibido el año previo. Los estados deben remitir al Fondo el informe con la cantidad de hidrocarburo recibido el año previo, que será examinado después por la Secretaría con el fin de fijar el nivel de facturación<sup>42</sup>.

Las operaciones llevadas a cabo por el fondo, como el CLC, están igualmente limitadas a un tope máximo cuantitativo, ya que cabe recordar que las funciones del mismo nunca son sancionadoras, punitivas o de enriquecimiento injusto, sino que persigue un fin reparador, a través de indemnizaciones “adecuadas”. La cuantía máxima ha sido modificada a través del Protocolo 1992, de 60 millones DEG a 135, elevado a su vez por el Fondo Complementario hasta 750 millones DEG, equivalente a unos 1123 millones de dólares<sup>43</sup>.

Por otro lado, si la cuantía de las indemnizaciones reconocidas contra el FIDAC excediesen de la cuantía total indemnizatoria del Convenio del Fondo, la solución prevista supone distribuir la cuantía disponible a “pro rata” entre los reclamantes, tal y como figura en su artículo 4.5.

Por otro lado, para que se dé la reclamación por el Fondo deben concurrir una serie de requisitos; una prueba o justificación de la pérdida o del daño y un nexo causal entre la

---

<sup>41</sup> J. Álvarez Rubio (dir.) 2011, *op. cit.*, p.207.

<sup>42</sup> J.M. Sobrino Heredia (coord), 2007, *op.cit.*, p. 481.

<sup>43</sup> Véanse los artículos 4 CF objeto de enmienda del Protocolo 1992 y artículo 4 Fondo Complementario de 2003.

contaminación y la pérdida, es decir que el origen del daño sea la contaminación, no el siniestro u otros factores<sup>44</sup>.

En primer lugar, el nexo causal a su vez exige específicamente que exista proximidad geográfica entre la contaminación y la actividad. En segundo lugar, para la prueba o justificación de las pérdidas, puede hacerse uso de distintos elementos probatorios, como fotografías, vídeos o documentos, además es importante llevar un registro ordenado de todas las operaciones y gastos realizados para reparar o prevenir lo sucedido. En cualquier caso, todo debe quedar justificado para evitar el enriquecimiento injusto, ya que el objetivo es una indemnización adecuada, no punitiva.

Además de los requisitos más específicos, existen otros más generales, que serían la cuantificabilidad del daño, excluyendo así los daños morales, puramente ecológicos, el lucro cesante o el uso privado del medioambiente, ya que carecen de un valor directo en el mercado. Asimismo, los gastos deben de haber sido realizados previamente, y los costes de medidas preventivas, de reparación o de limpieza, deben ser razonables y proporcionados, buscando el éxito de la operación<sup>45</sup>.

#### *b) Fondo Complementario 2003*

El Fondo Complementario Internacional de indemnización de daños debido a la contaminación por hidrocarburos, creado a través del Protocolo 2003, es considerado el tercer nivel de protección, ya que su actuación está prevista para aquellos casos donde la indemnización prevista en el CF 1992, segundo nivel de protección, sea insuficiente, garantizando una solución económica adicional a los instrumentos previos.

---

<sup>44</sup> J.M. Sobrino Heredia (coord), 2007, op.cit., p. 483-484.

<sup>45</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “Contaminación por hidrocarburos y responsabilidad civil: quién, cuánto, por qué”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 473-495). Tirant lo blanch.

*c) Fondo Complementario 2003*

El Fondo Complementario Internacional de indemnización de daños debido a la contaminación por hidrocarburos, creado a través del Protocolo 2003, es considerado el tercer nivel de protección, ya que su actuación está prevista para aquellos casos donde la indemnización prevista en el CF 1992, segundo nivel de protección, sea insuficiente, garantizando una solución económica adicional a los instrumentos previos.

La cuantía máxima, como se ha mencionado previamente, es muy superior a la prevista en los convenios anteriores, de manera que se pretende garantizar una mayor cobertura a las víctimas. Asimismo, no se puede obviar que únicamente actuará cuando los perjudicados no puedan recibir una indemnización completa y suficiente, tal y como dispone su artículo 4.1. Por otro lado, el siguiente artículo, el 5, fija que la Asamblea del Fondo Complementario decidirá si hacer frente o no a la indemnización, y en su caso, en qué medida, una vez que la Asamblea del Fondo de 1992 decida que la cuantía indemnizable excede de lo disponible por ese mismo fondo, de manera que la indemnización que recibirían las víctimas quedaría insuficiente sin la complementación de este tercer nivel de protección<sup>46</sup>.

Así pues, la prescripción de derechos prevista en el CF 1992 se recupera en este Fondo, de manera que en base al artículo 6, los derechos prescriben cuando se consideran prescritos en el Convenio del 92. Sin embargo, la recaudación difiere al anterior, ya que se rige por un sistema de un mínimo pago anual, equivalente a percibir un millón de toneladas en el CF 1992, con la consiguiente obligación de contribuir en caso de superar las 15.000<sup>47</sup>.

Respecto a la competencia, el artículo 7 del Protocolo determina lo previsto previamente en el artículo IX del CLC y 7 del CF 1992 <sup>48</sup> esto es, fija la competencia

---

<sup>46</sup> BELINTXON MARTÍN, U. (2011) en AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.) (1.a ed., pp. 205–228). Aranzadi S.A.

<sup>47</sup> Artículos 10 y 14 Convenio Fondo Complementario 2003

<sup>48</sup> Véanse los artículos 7 y 8 del Protocolo 2003

exclusiva de los tribunales del estado donde se produce el daño para conocer las acciones indemnizatorias interpuestas contra el Fondo.

De igual modo, incluye dos reglas adicionales, la primera de ellas, relativa a aquellas ocasiones en los que los estados contratantes del CLC o CF no sean parte del Protocolo 2003, ya que la adhesión a este último es una decisión voluntaria de los estados, de manera que seguirán las normas previstas en el CLC o CF respectivamente. La segunda de ellas, se refiere a los estados parte del Protocolo 2003, que a su vez estén vinculados por el Reglamento 1215/2012 por ser Estados miembros de la UE, y en tales situaciones, en virtud de la regla de especialidad del artículo 71 del Reglamento, el Protocolo 2003 gozaría de preferencia por tratarse de una materia especial, la contaminación marítima por hidrocarburos.

En virtud del Fondo 2003 se crean dos nuevos acuerdos voluntarios, por un lado, STOPIA 2006, Acuerdo de indemnización de la contaminación por hidrocarburos de pequeños petroleros y TOPIA 2006, Acuerdo de iniciación de la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros. Ambos generan una indemnización voluntaria, ya que su objetivo es corregir los desequilibrios generados por el Fondo Complementario, financiándose a través de las petroleras e Internacional Group of P&I Clubs. Aunque el Fondo 1992 y el Complementario no sean parte de estos acuerdos, les ceden los derechos de resarcimiento exigibles por el propietario en los Estados contratantes de los mismos convenios<sup>49</sup>. Sin embargo, la confusión que se genera en estos casos es su adhesión voluntaria, cada Estado es libre de adherirse, lo que no deja de resultar confuso a la hora de aplicar la normativa<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup>FIDAC:STOPIA

TOPIA <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/stopia-y-topia/>

<sup>50</sup> MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. (2011). “La contaminación marina por hidrocarburos y el proyecto de ley general de navegación marítima: una amalgama de fuentes normativas: El derecho marítimo y la responsabilidad civil por contaminación”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.ª ed., pp. 139–142). Aranzadi S.A

### 3. *Bunkers* 2001

A los dos principales convenios, CLC y CF, cabe sumarles el Convenio BUNKERS 2001, referido a la responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos por combustible de buques, elaborado en Londres en 2001 como consecuencia de distintas catástrofes marítimas, esta vez *Tawe* y *Fedra*, que evidencian la necesidad de complementar la normativa convencional existente para afrontar sus deficiencias.

Respecto al ámbito de aplicación, difiere en ciertos aspectos al CLC, ya que, para empezar, únicamente tiene cabida en daños causados por hidrocarburo empleado para la propulsión del buque, ya se encuentre a bordo de los tanques de combustible o vaya a utilizarse con dicho fin. En cuanto al ámbito de aplicación territorial, Bunkers se ciñe a los daños originados en el territorio de un Estado contratante, incluyendo su mar territorial y la zona económica exclusiva, siempre independientemente al lugar dónde se encuentre el buque en el momento del vertido, ya que lo relevante es el lugar donde se originan los daños.

Por otro lado, Bunkers, al igual que el CLC se rige por la responsabilidad objetiva del propietario del buque, aunque esta misma no sea exclusiva ni excluyente. Tal y como establece su artículo 1.3, podrá ser propietario tanto el propietario registral, el arrendatario, el gestor y el armador, y en caso de concurrir varios, se fija una responsabilidad solidaria de los concurrentes. Asimismo, también se dan casos exonerados de responsabilidad, siempre y cuando se pueda acreditar que los daños se deban a un acto de guerra, a un fenómeno natural extraordinario, a una acción intencionada de terceros, a una negligencia de las autoridades en el mantenimiento de ayudas marítimas, o cuando el perjudicado lleve a cabo actuaciones dolosas o negligentes que contribuyan a la producción del daño ocasionado.

Entre su articulado se fija la obligación de asegurar o garantizar responsabilidades derivadas de la aplicación del convenio, reconociendo a su vez la acción directa contra el asegurador o garante en buques superiores a 1000 toneladas de arqueo bruto, extendiendo la cobertura hasta el importe de responsabilidad limitada, en virtud del convenio de Londres de 1976 sobre la limitación de responsabilidad, vigente en España

desde 2007. Además, la obligación también se impone a los estados parte del convenio, que deben incluir en su normativa interna, la exigencia de aseguramiento para aquellos buques que se introduzcan en sus puertos.

*E. Foro de competencia judicial: La localización de los hechos*

*1. CLC 1992, Reglamento 1215/2012 y la regla de especialidad del artículo 71.*

La cuestión del tribunal competente ante una contaminación marítima por vertido de hidrocarburos sigue siendo controvertido, ya que tanto el propio naviero como los perjudicados, van a intentar localizar el litigio en aquel lugar donde puedan obtener una mayor satisfacción de sus intereses, siendo estos contrapuestos. Por eso mismo, las víctimas pretenden que la jurisdicción competente sea la de un estado donde puedan obtener una amplia y completa indemnización, mientras que el propietario del buque, busca lo contrario, un estado limitador de la responsabilidad, parte del Convenio 1992 o con cuantías indemnizatorias menores.

Estas situaciones además de generar incertidumbre, debido al numeroso bloque normativo, puede desencadenar en *forum shopping*. En este caso concreto, la normativa aplicable estaría compuesta por el Convenio de 1992, en caso de estados contratantes, en segundo lugar, el Reglamento 1215/2012, sustituto del Reglamento 44/2001, si se trata de estados miembros, y finalmente, la normativa interna estatal<sup>51</sup>.

El artículo IX CLC 1992<sup>52</sup> determina que el tribunal competente para conocer el asunto es el del Estado contratante donde se produce el daño. Sin embargo, los perjudicados no suelen ser partidarios del derecho de limitación previsto en el mismo, razón por la cual

---

<sup>51</sup> J. Álvarez Rubio (dir.) 2011, *op. cit.*, p. 221-225

<sup>52</sup> **Artículo IX Convenio 1992:** “1. Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente”

se convierte en práctica habitual acudir a tribunales extranjeros, no comunitarios o comunitarios no partes del CLC. Sobre todo, existe cierta tendencia a acudir a la jurisdicción estadounidense, por su ilimitado sistema indemnizatorio.

Para contrarrestar la acción de los perjudicados, el propietario con la finalidad de no tener que responder y eludir la indemnización, antes de la reclamación de la víctima, puede presentar una acción de no responsabilidad, e inmediatamente después, una acción de limitación de responsabilidad, con el fin de que el tribunal competente sea el de un Estado contratante del convenio del 92.

Estos intereses contrapuestos pueden acarrear casos de litispendencia o conexidad, si las demandas son interpuestas en distintos tribunales, por ello, para evitar estas dos posibles situaciones si se trata de un estado comunitario vinculado al Reglamento 1215/2012, competente en virtud de su artículo 7.2<sup>53</sup>, regla del domicilio del demandado, que a la vez sea estado contratante vinculado al CLC, la competencia judicial quedaría fijada en virtud del Convenio, no del Reglamento, por la regla de la especialidad<sup>54</sup>,

---

<sup>53</sup>Artículo 7.2 Reglamento 1215/2012: “Una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro: 2) en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso”.

<sup>54</sup> Artículo 71 Reglamento 1215/2012:”1. El presente reglamento no afectará los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones.

2. Con el fin de asegurar su interpretación uniforme, el apartado 1 se aplicará como sigue:

- a) el presente Reglamento no impedirá que un órgano jurisdiccional de un Estado miembro que sea parte en un convenio relativo a una materia particular pueda fundamentar su competencia en dicho convenio, aunque el demandado esté domiciliado en un Estado miembro que no sea parte en tal convenio. El órgano jurisdiccional que conozca del asunto aplicará, en todo caso, el artículo 28 del presente Reglamento;
- b) las resoluciones dictadas en un Estado miembro por un órgano jurisdiccional que haya fundado su competencia en un convenio relativo a una materia particular serán reconocidas y ejecutadas en los demás Estados miembros con arreglo al presente Reglamento.

Cuando un convenio relativo a una materia particular en el que sean parte el Estado miembro de origen y el Estado miembro requerido establezca las condiciones para el reconocimiento y la ejecución de resoluciones, se aplicarán dichas condiciones. En todo caso, podrán aplicarse las disposiciones del presente Reglamento relativas al reconocimiento y la ejecución de resoluciones”.



fundamentando la acción en el artículo 71 del Reglamento 1215/2012, que manifiesta la preferencia de normas especiales en materias particulares, como es en este caso la contaminación marítima por hidrocarburos.

Por lo tanto, la posibilidad de interponer la demanda en un tribunal u otro existe, ya que lo permite la propia normativa. Se fundamenta en la anticipación jurídica de la interposición de la acción, esto es, quién más rápido logre interponer la correspondiente acción, obtendrá la recompensa de localizar el litigio en aquel estado donde obtenga mayores beneficios. Sin embargo, esta cuestión es objeto de crítica al CLC, ya que de haber regulado de forma más estricta la normas de litispendencia y conexidad, se hubiese evitado el premio a la rapidez de interposición de acciones judiciales, generando más seguridad jurídica respecto a este tema<sup>55</sup>.

### **III. CASO PRESTIGE**

#### *A. Breve relato de los hechos*

Todo comenzó a las 15:15 h del 13 de noviembre de 2002, a unas 28.000 millas de Finisterre, cuando un buque monocasco que transportaba 77.000 toneladas de fuel-oil advirtió sobre una grave avería, que culminó con su hundimiento, dando así lugar a una de las mayores catástrofes medioambientales ocurridas hasta hoy en día. Se trata nada más y nada menos que del buque Prestige, el buque destinado al fracaso, no solo por ser su último viaje sino que también por ser el último trayecto de su sexagenario capitán, Mangouras, que fue detenido como presunto autor de los delitos contra recursos naturales y medioambiente y desobediencia contra la autoridad en el aeropuerto de

---

<sup>55</sup> BELINTXON MARTÍN, U. (2011). “La responsabilidad civil en el derecho marítimo: La efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima: La responsabilidad civil por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”. En AA.VV., ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed., pp. 221–225). Aranzadi S.A.

Alvedro<sup>56</sup>, junto a sus dos mandos griegos.

Los detenidos fueron los últimos sujetos en abandonar el buque, tras la fallida espera de obtener la autorización de algún estado para acercarse a tierra, buscar un puerto y poner límites a la gran catástrofe. El día 15 aún seguían sin rumbo, tras la negación de Francia y Reino Unido, y poco a poco comenzó el derrame. Según se adentraba en dirección a Muxía, sin mucho éxito, España y Portugal imitando la postura de los otros estados, denegaron igualmente la entrada, de manera que la empresa de rescate no vio otra solución que la de encaminarse hacia el centro del Atlántico, donde tuvo lugar el trágico final del hundimiento del buque partido en dos, a 120 millas de la costa gallega, y con el consiguiente derrame de 77.000 toneladas de fuel-oil al mar<sup>57</sup>.

La superficie costera perjudicada no hacía más que crecer, afectando a Galicia y al litoral cantábrico, a la vez que a una parte del territorio de Francia y de Portugal. Por esta razón, desde un principio se deja de hablar de un conflicto interno, y se considera un desastre internacional. El conflicto se compone por una amplia gama de elementos de internacionalidad, ya que el Prestige era un petrolero monocasco construido en Japón en 1976, que navegaba bajo el pabellón de Bahamas. A su vez, pertenecía a una sociedad domiciliada en Liberia, *Mare Shipping*, que su principal activo estaba formado por el mismo buque. Por su parte, el armador, *Universe Maritime*, era una empresa de Grecia<sup>58</sup> pero el propietario de la carga, *Crown Resources*, resultaba ser una sociedad de Suiza, que a su vez se vinculaba con el holding ruso *Alfa*. ABS era la sociedad estadounidense encargada de las inspecciones de seguridad. Mientras tanto, la sociedad aseguradora, *P&I London Steam Ship Owners Mutual Insurance Association Limited*,

---

<sup>56</sup> HINOJO, ROJAS, M., (2019) “El accidente del buque Prestige en el tribunal europeo de derechos Humanos”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, Vol.35 (1ª ed., pp.554-555).

<sup>57</sup> BLANCO, L. (2007). “Hundimiento del Prestige: Exposición de los hechos desde el 13 de noviembre de 2002” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 23-35). Iustel.

<sup>58</sup> REQUEJO ISIDRO, M. (2007). “El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 163). Iustel.

era londinense. La empresa contratada para el rescate era de Holanda, pero fue fletado por Suiza, para transportar las 77.000 toneladas desde Letonia a Gibraltar<sup>59</sup>, y los daños fueron producidos desde la costa de Portugal hasta Francia, pasando por España, de manera que la internacionalidad es más que evidente.

Los daños ocasionados eran innumerables, la cantidad de fuel derramado iba aumentando, de manera que además de limpiar las costas, era imprescindible controlar lo que seguía emanando del Prestige. Como alternativa a la mala gestión del gabinete de Aznar, Repsol puso en marcha la operación de rescate con tecnología específica. Después de la decisión de alejar el buque lo máximo posible de las aguas españolas, y una criticada gestión del suceso, tanto por la negación de la tragedia como por su subestimación, finalmente el Estado, aunque tarde, logró un cambio de rumbo para afrontar la crisis<sup>60</sup>.

### *1. Primeras reacciones ante la catástrofe*

En el preciso instante que sucede una catástrofe como fue la del Prestige, el Estado ribereño amenazado por la contaminación, España entre ellos, tiene el deber de fijar ciertas medidas de reacción de manera urgente. Por esta misma cuestión, a la hora de reaccionar frente a accidentes marítimos de buques petroleros, existe diversa normativa, entre ellas, el CLC 1969, que permite al Estado ribereño acoger aquellas medidas necesarias para afrontar el accidente, en los casos que exista riesgo de causar graves daños en sus costas o intereses, además de poder adoptarlas también para prevenir reducir o eliminar cualquier tipo de peligro. Otra de las normas es la recogida en la

---

<sup>59</sup> Juste Ruiz, José. “EL ACCIDENTE DEL ‘PRESTIGE’ Y EL DERECHO INTERNACIONAL: DE LA PREVENCIÓN FALLIDA A LA REPARACIÓN INSUFICIENTE.” *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, no. 1, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, 2003, pp. 16, <http://www.jstor.org/stable/44298119>.

<sup>60</sup> RUDA, GONZÁLEZ, A., (2007). “La tipología de los daños causados por el Prestige” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 32). Iustel.

Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar, que en su artículo 821, otorga al Estado ribereño la posibilidad de tomar y hacer cumplir estas medidas, siempre respetando la proporcionalidad entre el daño real o posible y el fin de proteger las costas más allá del mar territorial, es decir, se debe respetar la proporcionalidad entre medidas y amenazas<sup>61</sup>.

Así pues, la catástrofe acontecida el 19 de noviembre de 2002, volvió a dejar patente la insuficiencia e ineficacia de la normativa presente, en este caso el paquete “*Erika*”, que no logró su objetivo de evitar nuevos casos de contaminación marina por hidrocarburos, además de poner en manifiesto las insuficientes indemnizaciones previstas en las normativas internacionales. De tal suerte, se procedió a elaborar la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y el Consejo, el 3 de diciembre de 2002, *sobre el refuerzo de la seguridad marítima después del naufragio del Prestige*<sup>62</sup>. En ella se propuso la aplicación práctica a los estados miembros de los paquetes *Erika I* y *Erika II*<sup>63</sup>, formulando de manera complementaria unas iniciativas de prohibición del

---

<sup>61</sup> Juste Ruiz, José. (2003) op.cit., p. 25-26. <http://www.jstor.org/stable/44298119>

<sup>62</sup> COM (2002) 681 final

<sup>63</sup> *Erika I* fue elaborado por la Dirección General de Transportes y Energía de la Comisión Europea, con el fin de proponer tres directrices de seguridad. La primera de ellas estaba relacionada con la mejoría de procedimientos inspectivos, sobre todo en los buques petroleros. La segunda, trataba de fortalecer las condiciones de las Sociedades clasificatorias, siendo los estados miembros los competentes de evaluar su cumplimiento. Finalmente, la tercera, en relación al Convenio Marpol, pretendía agilizar la entrada en vigor sobre la obligatoriedad de la estructura de doble casco.

Por su lado, *Erika II* trató de complementar la normativa existente, especialmente la Directiva sobre el control de tráfico marítimo. Implantó distintos sistemas, como SafeSeaNet, que contemplaba un intercambio informativo de flotas y condiciones de los buques entre estados miembros, modificado por LRIT, que actualiza la información cada seis horas, siempre partiendo del deber de información de la situación que tienen los buques. También creó el COPE, fondo de compensación de daños por contaminación hidrocarbónica, sostenido a través de aportaciones realizadas por empresas europeas receptoras de más de 150.000 toneladas, y por otro lado, EMSA (Agencia Europea de la Seguridad Marítima) que apoyaba a las decisiones tomadas en el seno de la Unión.

<https://www.ecologistasenaccion.org/evento/accidente-del-petrolero-erika/2021-12-12/>

transporte de petroleros de casco único, procedentes de puertos de la Unión Europea, a través de sanciones penales e impulsando la ratificación por los estados miembros, ya que consideraron que la normativa internacional sobre la responsabilidad necesitaba una modificación para ofrecer una garantía mayor en las indemnizaciones<sup>64</sup>.

## 2. Respuestas y actuaciones del Gobierno Español

Una vez recibida la llamada de emergencia el 13 de noviembre, España inmediatamente procedió a activar el plan nacional de contingencias<sup>65</sup>. Antes de nada, salvaron los veinticuatro tripulantes, y después, decidieron remolcar el buque fuera del litoral español. Las actuaciones del Gobierno buscaban salvar vidas humanas, luchar contra la contaminación, evitar el embarrancamiento del buque en sus costas y reducir riesgos respecto a su población y costa. Para ello, existían tres alternativas posibles, la primera de ellas, entrar en algún puerto o lugar de refugio, la segunda, aligerar la carga en el mar, y finalmente, la tercera, alejarlo lo máximo posible de la costa, con el fin de aligerar en aguas tranquilas de forma segura y eficaz. De todas las anteriores, se optó por la orden de alejamiento<sup>66</sup>.

No obstante, la tensión era más que evidente, por un lado, existió cierto desconcierto en cuanto a las medidas a adoptar, y por otro, hubo una gran resistencia por parte del capitán y empresas de salvamento para seguir las órdenes de las autoridades españolas, situación calificada como casi de sabotaje por la Audiencia Provincial, por la que se procedió a la detención de los mismos.

Por otro lado, el Gobierno también puso en marcha otras actuaciones urgentes para

---

<sup>64</sup> MARTÍN OSANTE, J.M., (2007). “Novedades recientes en materia de política comunitaria de seguridad marítima”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 498-499). Tirant lo blanch.

<sup>65</sup> Orden comunicada de 23 de febrero de 2001, del Ministerio de Fomento, que aprueba el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental.

<sup>66</sup> J. Juste Ruiz, op.cit., p.34

hacer frente a la contaminación, bajo las órdenes de la Sociedad Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima. Aún así, las medidas adoptadas fueron insuficientes debido a la envergadura de la catástrofe, se hizo uso de medios técnicos nacionales e internacionales, de las fuerzas armadas españolas además de un elevado número de voluntarios civiles, además de crear varios órganos administrativos: La Comisión Interministerial y su Comisión delegada permanente de apoyo, el Comisionado del Gobierno y su Oficina, la Comisión científica, Comisionado de defensa, de fomento, de medioambiente... Pero todo esfuerzo fue escaso, el fueloil no hacía más que derramarse y aproximarse a la costa, con la intención de ser recordado durante muchos años<sup>67</sup>.

#### *B. Responsabilidad: ¿Estatal o particular?*

La resolución por la que se decidió la prisión provisional del capitán del Prestige con la consiguiente fianza de 3 millones de euros abonada por la aseguradora *London Steamship Mutual Insurance Association Limited* fue una cuestión polémica, ya que Bahamas, estado del pabellón, contempló la posibilidad de recurrir ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar reclamando la liberación del capital en base al artículo 292 del Convenio de Montenegro Bay, por detención improcedente y fianza excesiva. Sin embargo, dicho supuesto queda incluido dentro del artículo 230, que da lugar en exclusiva a penas pecuniarias, salvo actos de contaminación intencionales graves, por lo que tal y como indica el artículo 226, el buque será liberado una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, así como la fianza. Por estos motivos, el Gobierno de Bahamas nunca llegó a interponer la demanda<sup>68</sup>.

No obstante, lo más cuestionado en torno al caso del Prestige ha sido la eventual

---

<sup>67</sup> J. Juste Ruiz, op.cit., p.29-31

<sup>68</sup> Juste Ruiz, José. "EL ACCIDENTE DEL 'PRESTIGE' Y EL DERECHO INTERNACIONAL: DE LA PREVENCIÓN FALLIDA A LA REPARACIÓN INSUFICIENTE." *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, no. 1, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, 2003, pp. 32-37, <http://www.jstor.org/stable/44298119>.

responsabilidad del Estado español, por adoptar medidas equivocadas, que habrían dado lugar al vertido de carga y consiguiente contaminación marina. El gobierno francés fue quien invocó la responsabilidad, ya que eran partidarios de que la crisis posterior al accidente fue causada por las autoridades españolas, ya que la contaminación se debía a la orden de alejamiento y su posterior hundimiento<sup>69</sup>.

Mientras tanto, Bahamas en las sesiones del Comité ejecutivo del Fidac del siete a nueve de mayo, criticó la gestión de Aznar, asegurando que el permiso de entrada en puerto hubiera evitado tanto el derrame como el hundimiento, logrando reducir considerablemente la cantidad de hidrocarburos derramados en el mar libremente. No solo fue objeto de crítica la negativa autorización de entrada, sino que también la actitud de las autoridades españolas al ocultar la información relativa al caso, lo cual impedía investigar las causas del siniestro, opinión con la que España se mostraba disconforme, por lo que además de defender su claridad y transparencia, afirmó que la decisión de apartar el buque se fundamentó en circunstancias reales, y no arbitrarias de poder.

Por otro lado, dejando atrás las decisiones de España y su Gobierno, resulta confuso que no existan dudas respecto a la eventual responsabilidad de Bahamas, estado de pabellón, ya que debería haber vigilado las condiciones de seguridad y controlar efectivamente el buque. Sin embargo, Bahamas pertenece al grupo de estados facilitadores del abanderamiento, conocidos también como pabellones de complacencia<sup>70</sup>, debido a su laxitud a la hora del cumplimiento efectivo de sus obligaciones de reglamentación, vigilancia y control de las actividades de los buques petroleros. Además, si se trata de buques monocascos, portadores de sustancias particularmente peligrosas, caso que aquí acontece, al ser consideradas actividades ultra peligrosas, los estándares de responsabilidad y las garantías de reparación son superiores, razón por la que extraña aún más la falta de responsabilización del estado de pabellón.

---

<sup>69</sup> El País, 30 de enero de 2003 página 19 Cascos tilda de irresponsables las críticas de Francia sobre el Prestige. El ministro afirma que a París solo le preocupa a donde llegó el vertido; como se citó en J. Juste Ruiz (2003)

<sup>70</sup> Juste Ruiz, José (2003) op.cit., p.35.

### *C. Valoración económica de los daños por mareas negras*

Ante una catástrofe de marea negra como fue la del Prestige, la valoración de los efectos económicos producidos es cuánto más cuanto menos una ardua labor, por la variedad de bienes y recursos afectados, por sus dimensiones tanto espaciales como temporales, por la pluralidad de sectores afectados, por la posible existencia de daños futuros y un largo etcétera. Sin embargo, la cuantificación dineraria es fundamental por la posible existencia de responsabilidades civiles y/o penales, además de las justas compensaciones para quienes lleven a cabo actividades económicas dependientes de los recursos afectados.

En estos casos, volviendo al Convenio del Fondo de 1992, cabe recordar que solo abarca daños cuantificables monetariamente, aunque realmente en la práctica existan otros muchos daños difícilmente cuantificables, que deberían tenerse en cuenta para poder estimar el coste social de la marea negra<sup>71</sup>.

Antes del Prestige, en 1989 sucedió la gran marea negra del *Exxon Valdez*, que trajo un cambio radical en el sistema de valoración económica de los daños. Las grandes diferencias valorativas entre Europa y Estados Unidos, según Chas Amil y Nogueira Moure, se deben a la falta de un debate entre científicos y otros profesionales intervinientes en los procesos de valoración, además de la discordancia existente entre definición de daños, métodos y técnicas aplicables, aunque no descartan la intención oculta de evitar así valoraciones económicas totales, generando de esta manera, indemnizaciones inferiores a los daños realmente causados.

#### *1. Tipos de daños y su valoración*

Haciendo memoria y teniendo presente que los daños que abarcan tanto el CLC como el CF de 1992 son únicamente a los debidos por contaminación, además del coste de

---

<sup>71</sup> CHAS AMIL, M.L. y NOGUEIRA MOURE, E.,(2007). “La valoración económica de los daños causados por las mareas negras: en concreto, en el caso del Prestige” En AA.VV., GARCÍA RUBIO M.P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord). En *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*. (1.a ed., pp. 113-116). Iustel.



medidas preventivas razonables y las pérdidas que estas medidas pudiesen ocasionar, que en cualquier caso, la razonabilidad será juzgada por el Fidac, solo son admitidas las siguientes reclamaciones:

- Cuando se haya realizado un gasto o pérdida efectiva, verificable y monetariamente.
- Cuando exista una relación de causalidad entre gastos, pérdidas o daños y contaminación.
- Cuando el demandante pruebe la cuantía de esas pérdidas o daños.

Las pérdidas se contabilizan sobre actividades mercantilizadas, sin embargo, los recursos naturales no son considerados como tal, sino que se califican como servicios no comercializables, siendo su valor el que la propia sociedad les atribuye. Muchas veces, debido a su carácter público, el valor de los recursos naturales no se manifiesta a través de precios de mercado, lo que dificulta conocer el coste social real producido por mareas negras. No obstante, el Fondo no tiene en cuenta las reclamaciones sobre daños al medio ambiente y omite la reducción de la oferta de bienes y servicios ambientales afectados desde la contaminación hasta la reversión al escenario previo a la desgracia, por lo que surge una clara subestimación del coste social total.

La economía ambiental defiende la idea de la valoración económica total compuesta por la suma de valores de uso y de no uso<sup>72</sup>.

Los valores de uso derivan del uso directo o indirecto, productivo o no, de recursos naturales (pesca, turismo, contemplación de paisajes...). Dentro de estos, estarían los valores de uso comerciales y no comerciales. En cambio, los de no uso, se obtienen por los individuos sin que exista relación, física ni indirecta, con los recursos que los proveen. Para justificarlos, hay distintos métodos, como la disposición a pagar (DAP) por unos recursos de los que no se pretende hacer uso, manifestando así el deseo de que las generaciones futuras puedan disfrutarlo.

---

<sup>72</sup>CHAS AMIL, M.L. y NOGUEIRA MOURE, E.,(2007),p.116-124

Volviendo al Prestige, los efectos se provocan sobre ambos tipos de valores; de uso y de no uso. No obstante, asignar valor monetario a un valor no comercial es ciertamente polémico, por dos cuestiones principales; por un lado, por la duda acerca de cómo se da valor de mercado a algo exento de la transacción mercantil, y por otro lado, sobre cómo se debe interpretar ese valor monetario asignado.

Para la cuantificación de daños provocados por el Prestige en los mercados inexistentes se optó por el coste de viaje (CV), asignando un valor de uso recreativo a las áreas naturales de interés en función de ese coste (gasolina transporte público tiempo gastos...), vinculando los costes de las visitas con el número de estas. También se hizo uso de precios hedónicos (PH), estimando el precio a través de observar mercados reales en los que se comercializan. No obstante, para los valores de no uso, se recurre a métodos de valoración contingente (MVC) que, a través de encuestas, se estima el valor que la población otorga a determinados bienes y servicios, fundándose en la teoría neoclásica del bienestar, donde el valor de un recurso es aquel compuesto por la cantidad máxima que un individuo estaría dispuesto a pagar, para su compra o protección<sup>73</sup>.

#### *D. Indemnización de los perjudicados*

Para hablar sobre cuestión indemnizatoria en el caso que aquí acontece, cabe precisar que España es parte de los dos convenios fundamentales sobre la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos, el CLC 1969 y CF 1971, ambos enmendados en 1992, que fijan una responsabilidad civil estricta, objetiva y sin culpa del propietario del buque, garantizada por su asegurador.

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación y características del CLC y CF, mencionadas en el apartado *II.D*, por el reducido tonelaje del buque, la compensación a abonar prevista era aproximadamente de 25 millones de euros en el CLC, ascendiendo a 147.5 millones las complementarias, formando un total de 171,5 millones a distribuir

---

<sup>73</sup> CHAS AMIL, M.L. y NOGUEIRA MOURE, E.,(2007).p.124

entre reclamantes de Francia, España y Portugal<sup>74</sup>.

Una vez que el asegurador del Prestige depositó el 9 de junio de 2003 la cantidad de 27,7 millones de euros en el Juzgado de Corcubión, A Coruña, quedó constituido el fondo de limitación, pudiendo realizar pagos a cuenta desde ese preciso instante, a través de distribuir el fondo a prorratas por los importes reclamados.

### *E. Proceso judicial: La resolución en vía penal dentro del caso Prestige*

#### *1. Audiencia Provincial de A Coruña*

Durante el mes de julio de 2010, el Juzgado de lo Penal de Corcubión concluyó que Mangouras y sus dos mandos griegos fuesen enjuiciados por su posible implicación en responsabilidad penal derivada del derrame de fuel oil del buque. En el procedimiento abreviado 38/2011, la Sección Primera de la Audiencia Provincial de A Coruña determinó que no quedó probado fehacientemente la causa del siniestro ni el dolo o negligencia grave de los tres detenidos y ABS, por lo que quedaron absueltos por los delitos medioambientales y por los daños generados por el derecho fundamental de la presunción de inocencia, por falta de convicción sobre su intencionalidad o imprudencia temeraria en la SAP C 2641/2013<sup>75</sup>.

Después de declarar en rebeldía al primer oficial, la Sala decidió absolver al jefe de máquinas por el delito de desobediencia del artículo 556 CP, a la vez que condenó al capitán de responsable criminal por ese mismo delito en relación con el artículo 550 CP.

---

<sup>74</sup> Juste Ruiz, José. “EL ACCIDENTE DEL ‘PRESTIGE’ Y EL DERECHO INTERNACIONAL: DE LA PREVENCIÓN FALLIDA A LA REPARACIÓN INSUFICIENTE.” *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, no. 1, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, 2003, pp. 37-39, <http://www.jstor.org/stable/44298119>.

<sup>75</sup> Sentencia de 13 de noviembre de 2013 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de A Coruña. ROJ: SAP C 2641/2013  
[https://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&database=AN&reference=6881045&links=prestige\\_optimize=20131114&publicinterface=true](https://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&database=AN&reference=6881045&links=prestige_optimize=20131114&publicinterface=true)

La absolución se debía a la rigidez exigida por el CP (artículos 109-126), que requiere de conductas dolosas o de imprudencia temeraria para la condena, que en este caso no pudo efectuarse, ya que no había pruebas que les incriminasen en su intención de hundir el buque. Tal y como menciona la sentencia, *“a título de dolo directo ni se ha invocado que se trate de un supuesto de omisión impropia, de una comisión por omisión consistente en omitir inexcusables tareas de control, inspección, conservación y mantenimiento con el propósito de hundir así el buque”*. Además, también tuvo repercusión en su absolución las inspecciones realizadas en el mismo buque, junto a la certificación de navegación otorgada por ABS.

Por otro lado, la Administración Pública española, concretamente el ex Director General de la Marina Mercante también fue absuelto, ya que no se pudo llegar a destruir su presunción de inocencia. Sin embargo, respecto al desacierto de su decisión de alejamiento del buque, cabe mencionar que dentro de lo complicado de la situación, por la tensión e incertidumbre del momento, sus labores se dirigían a proteger las vidas humanas, el medioambiente y evitar la contaminación, dentro del Plan Nacional de Servicios Especiales, de manera que se tildó su actuación con razonable profesionalidad, con independencia a su posterior desacierto, ya que actuó velando por el interés general<sup>76</sup>.

Por todo lo anterior, la sentencia concluye únicamente con un delito de desobediencia contra el capitán, lo cual no conlleva responsabilidad civil subsidiaria proveniente del delito. Debido a ello, la sentencia no indemniza a los reclamantes, sin perjuicio de poder acudir y dar inicio a otros procedimientos adecuados, esto es, la vía civil, para exigir su debida compensación y resarcimiento.

A pesar de que finalmente no derivase la responsabilidad civil, y por tanto no hubo distribución, el fondo fue constituido a través del depósito de la cuantía indemnizatoria

---

<sup>76</sup> BLASCO HEDO, B., *“Inidoneidad de la vía penal en el caso Prestige”*, Actualidad Jurídica Ambiental, (2013) p.8-9.

[https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2013/11/2013\\_11\\_25\\_Blasco-Prestige.pdf](https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2013/11/2013_11_25_Blasco-Prestige.pdf)

limitada en virtud del CLC 1992, en el Juzgado de lo Penal de Corcubión por el propietario del buque. La sentencia no decide ningún aspecto relativo al Fondo, por ello, queda pendiente de que las partes afectadas decidan acudir al Supremo a través del recurso de casación.<sup>77</sup>

Según el CLC y CF 1992, existe una responsabilidad objetiva a favor del propietario de buque, que opera con independencia a su intervención, intención y culpa. El primer nivel, CLC, determina la responsabilidad del propietario hasta un determinado límite, en virtud de su derecho de limitación, previsto en los artículos VII y ss. de su articulado, sin embargo, como resulta insuficiente, el segundo nivel está compuesto por el CF, que complementa al primero, siendo abonado por el Fidac. No obstante, estos dos niveles no llegan a cubrir la semejanza de los daños ocasionados por el Prestige, ya que los daños superan con creces la indemnización prevista en los mismos, lo que generó una gran insatisfacción y malogro de los reclamantes, lo que dejó patente el error de optar por la vía penal para dar solución al resarcimiento de daños.

## 2. *Tribunal Supremo*

Ante los previos pronunciamientos relativos al caso Prestige, los distintos sujetos optaron por interponer recursos de casación, de manera que el 14 de enero la Sala Segunda del Tribunal Supremo interpuso punto final al caso Prestige a través de la STS 4136/2018, la cual acabó revocando lo dictado por la Audiencia Provincial<sup>78</sup>, condenando al capitán Mangouras por delito imprudente contra el medio ambiente, y fijando indemnizaciones superiores a los 1.500 millones de euros, incluidos el IVA y distintos intereses, a repartir entre España, principal perjudicado, Francia, Xunta de Galicia y 269 perjudicados más.

---

<sup>77</sup> LOPEZ DE LA OSA ESCRIBANO, P., MOLINA GARCÍA. M.J.,(2014) “*Régimen jurídico de la responsabilidad por daños ambientales: las modificaciones legislativas a raíz del siniestro del Buque Prestige*”. Anuario Jurídico Villanueva, p.63-70.

<sup>78</sup> Audiencia Provincial A Coruña (Sección 1ª) sentencia 2641/2013 de 13 de noviembre de 2013.

Por ello, se estimaron los recursos interpuestos por la Fiscalía, Abogacía del Estado, Estado, Francia y parcialmente la del Fidac contra el Auto de responsabilidad civil de la AP de A Coruña, en cambio, fueron desestimados los de los responsables civiles; el capitán, la aseguradora y *Mare Shipping*.

A pesar de haber sido absuelto en un primer instante por la AP de A Coruña, el alto tribunal observó una imprudencia grave en la actuación del capitán<sup>79</sup>, ya que él mismo era conocedor de la deficiente situación del petrolero, además de sus fallos y averías, por otro lado, omitiendo el temporal, procedió con la navegación, a pesar de ser conocedor de los riesgos que asumía, asimismo, también supero el calado del buque, y finalmente, dificultó y entorpeció de manera considerable las operaciones de los servicios de rescate, como sucedió con el retraso de la aceptación del remolque durante más de dos horas, lo que repercutió en la catástrofe acontecida horas después.

Respecto al FIDAC, se concluyó su deber de pagar las indemnizaciones con sus correspondientes limitaciones, a pesar de haberles admitido y aceptado la única cobertura de los daños materiales, es decir, liberando su responsabilidad por los daños medioambientales y morales, que serán cubiertos por los otros responsables civiles<sup>80</sup>.

A su vez, esos más de 1.500 millones de euros deben ser abonados por el capitán del buque, Mangouras, a su vez condenado a dos años de prisión, la aseguradora, *London Steamship Mutual Insurance Association Limited*, el Fidac, y subsidiariamente por la propietaria, *Mare Shipping*. Esta última sentencia del Supremo optó por elevar las

---

<sup>79</sup> Muñoz & Montañés, (31 de mayo de 2020) Comentarios a la sentencia del TS en el Prestige.

<https://www.munozmontanes.com/comentarios-a-la-sentencia-del-t-s-en-el-prestige/>

<sup>80</sup> Comunicación Poder Judicial, (20 de diciembre de 2018), El Tribunal Supremo fija las indemnizaciones definitivas por la catástrofe del Prestige en más de 1.500 millones de euros con IVA e intereses.

<https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-fija-las-indemnizaciones-definitivas-por-la-catastrofe-del--Prestige--en-mas-de-1-500-millones-de-euros-con-IVA-e-intereses>

indemnizaciones previstas en el Auto de la AP, ya que el magistrado Martínez Arrieta<sup>81</sup> entiende que debían incluirse los intereses moratorios por daños y perjuicios acontecidos desde el pronunciamiento de la responsabilidad civil.

#### *F. Vía penal vs. Vía civil*

A pesar de los grandes avances obtenidos por los convenios, lo cierto es que en el caso español, estos mismos no han sido aplicados para determinar la competencia internacional de sus tribunales, ya que estos procesos han sido tramitados siempre por la vía penal, como lo fue en el caso que aquí acontece, en base a normas de competencia interna, con las consecuentes responsabilidades civiles en vía penal.

El Prestige fue uno de los casos resuelto penalmente, y en este supuesto, al concurrir tanto la responsabilidad civil como la penal, según la LEC española, la víctima tiene derecho a iniciarlas conjunta o separadamente, pero teniendo presente que mientras la acción penal esté pendiente, no se puede ejercitar la acción civil de manera separada hasta que la penal haya sido resuelta en sentencia firme<sup>82</sup>.

Al final, el Juzgado de Instrucción de Corcubión, A Coruña, y después la Audiencia Provincial de A Coruña fueron los competentes para conocer de la responsabilidad civil derivada del caso. Como fue tramitado por la vía penal, la competencia de los tribunales españoles quedó justificada porque el acto supuestamente delictivo se cometió en territorio español, es decir, se basa en la teoría de la ubicuidad, por lo que el acto se considera cometido tanto en el lugar donde se produce el daño, como en el lugar que se

---

<sup>81</sup>Atlántico (21 de diciembre de 2018), El TS fija las indemnizaciones del Prestige en 1.500 millones. <https://www.atlantico.net/articulo/galicia/ts-fija-indemnizaciones-prestige-1500-millones/20181221021047683741.html>

<sup>82</sup> Artículo 111 Ley Enjuiciamiento Criminal (Ley 1/2000, de 7 de enero): Las acciones que nacen de un delito o falta podrán ejercitarse junta o separadamente; pero mientras estuviese pendiente la acción penal no se ejercitará la civil con separación hasta que aquélla haya sido resuelta en sentencia firme, salvo siempre lo dispuesto en los arts. 4.º, 5.º y 6.º de este Código.

produce el acto que lo originó, por ello, en este caso, los tribunales españoles eran los competentes en ambos sentidos.

La elección de la vía penal fue uno de los puntos más criticados dentro del caso, ya que tras años de procedimiento, a través de la resolución dictada por la Audiencia Provincial de A Coruña se concluyó que únicamente cabría delito de desobediencia del capitán del buque, lo cual no conllevaba responsabilidad civil derivada. Por lo tanto, al no haber responsabilidad civil apreciable, no pueden ser prorrateadas las cantidades que fueron depositadas en el Fondo por la entidad aseguradora *Steam Ship Owners Mutual Insurance Association*<sup>83</sup>, y así se refleja en la sentencia “*consecuentemente es imposible proceder ahora a la distribución a prorratas de esa suma consignada, sin perjuicio de lo que las partes puedan interesar con medidas cautelares de orden civil respecto al destino de esa consignación y lo que pudiera interesarle entidad aseguradora que no se ha dignado a comparecer en este juicio, para el caso de que esta sentencia alcanzase firmeza*”.

Sin embargo, la situación dió un giro inesperado con la sentencia del TS<sup>84</sup>, como se indica en el apartado anterior, ya que finalmente se reconoció la existencia del delito, con su correspondiente responsabilidad, y la determinación de unas indemnizaciones superiores a 1.500 millones de euros a repartir entre principalmente nuestro estado, España, por ser el mayor perjudicado, el estado francés, Xunta de Galicia y otros más de doscientos perjudicados.

En el caso de que se llegase a plantear la acción civil, habría que cuestionar la aplicabilidad del CLC para determinar la autoría, pero sin embargo, la reclamación de todos aquellos daños no cubiertos o las acciones contra otros sujetos distintos al propietario, deberían ajustarse al régimen institucional o de producción interna, ya que no quedan cubiertos por la vía convencional. No obstante, la misma sentencia manifestó

---

<sup>83</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 49.

<sup>84</sup> Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) Segunda sentencia. STS 3136/2018 de 19 de diciembre de 2018.



una confusa gestión del caso, ya que al figurar como responsables personas jurídicas con escaso poder económico, resultaba prácticamente imposible que pudiesen hacer frente a la responsabilidad. Sin embargo, se planteó la doctrina de levantamiento de velo, con el fin de poder identificar a los verdaderos responsables, ya que a pesar de una aparente práctica identidad entre *Mare Shipping y Universe Maritime*, una de ellas no era parte del juicio<sup>85</sup>. Esto se debe a que en los últimos tiempos se ha fomentado la práctica fraudulenta de constituir sociedades individuales para cada uno de los buques, y aunque existan determinados instrumentos que permiten transmitir la responsabilidad de la filial a la matriz, evitando así conductas abusivas, lo cierto es que su aplicación práctica es minoritaria, y su éxito improbable, especialmente dentro de la Unión Europea, además de la dificultad que conlleva justificar una demanda contra una sociedad, es decir la matriz, que en un principio no se ve directamente involucrada en los daños, esto es, resulta complicado probar la causalidad.

En este caso, el fin de la justicia era la de obtener la indemnización por el responsable civil subsidiario, sin embargo, el problema surgió en base al artículo III.4 CLC, que manifiesta imprescindible probar la intencionalidad, el dolo o dolo eventual, para poder exigir responsabilidad a sujetos que no sean el propietario del buque, como en este caso serían sus empleados, debido al principio de canalización de responsabilidad presente del convenio.

A su vez, España fue demandada por la aseguradora en Reino Unido<sup>86</sup>, donde en un principio, el laudo dictado el mes de septiembre de 2013 dió la razón a su nacional, la aseguradora. Sin embargo, estaba compuesto de varias anomalías; por un lado, el reino de España era un sujeto ajeno al convenio acordado entre la aseguradora y el propietario del buque, ya que se trataba de una relación privada de seguros de la que derivaban obligaciones ex lege. Por otro lado, fue resuelto en base al derecho inglés, cuando era

---

<sup>85</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZALEZ, J., (2016) p.51

<sup>86</sup> LÓPEZ DE LA OSA ESCRIBANO, P., MOLINA GARCÍA. M.J.,(2014) “*Régimen jurídico de la responsabilidad por daños ambientales: las modificaciones legislativas a raíz del siniestro del Buque Prestige*”. Anuario Jurídico Villanueva, p.77

aplicable el CLC, además de tratar de omitir la acción directa contra el propietario.

Como se ha concretado en otras ocasiones, el estado español fue quien indemnizó a los perjudicados, pero el recuperar lo desembolsado no fue una tarea sencilla, y de hecho, nunca se llegó a obtener<sup>87</sup>. La vía adecuada era la civil, no la penal, y se optó por interponer una demanda contra la Sociedad de Clasificación ABS ante los tribunales de Estados Unidos, no obstante el alcance de responsabilidad de dichas sociedades dentro del derecho marítimo es un tema repleto de complejidad, debido a la inexistencia de reglas claras y concisas al respecto. Por esta misma cuestión, España no fue capaz de obtener cuantía alguna por parte de la sociedad en los tribunales estadounidenses, a pesar de que la Audiencia Provincial atribuyese la correspondiente responsabilidad a ABS por expedir certificado de navegabilidad.

Todo lo anteriormente manifestado conlleva a las carencias e insuficiencias de la normativa existente, que en cierta medida puede generar situaciones de desprotección, debido a distintas causas, como la imposibilidad de reparaciones, la dificultad de probar el nexo de causalidad entre los daños y sus generadores, además de la contraposición y confluencia de intereses públicos y privados.

A través de la sentencia de la AP se logra concluir que la vía penal es inadecuada para obtener las indemnizaciones previstas en el CLC 1992, ya que para que el tribunal penal conceda las mismas, es menester que se haya cometido el delito penal, a pesar de que los convenios del 92 aboguen por una responsabilidad objetiva sin culpas. Por esa misma razón, si el Supremo no se muestra disconforme con lo anterior, los reclamantes no tendrán otra opción que incoar procedimientos civiles contra el propietario, la aseguradora y el Fondo, y quienes otros consideren responsables.

#### *G. Competencia judicial internacional: estado lugar de los daños*

La responsabilidad extracontractual del sistema español de derecho internacional privado está compuesto por una gran variedad de normas existentes; supraestatales

---

<sup>87</sup>Juste Ruiz, José (2003) op.cit., p.76-79.

convencionales, especiales, generales, supraestatales institucionales, o de producción interna, y en determinadas ocasiones, al mismo caso podrán ser de aplicación varias de ellas, por ello, para dar solución a esta pluralidad normativa, *a grosso modo* se establece que en primer lugar se aplicarán los instrumentos internacionales<sup>88</sup>.

Si el asunto se trata dentro del seno de la UE, la competencia queda determinada en base al Reglamento 1215/2012, salvo que exista pacto expreso o tácito del foro (artículos 25 y 26) o se trate de un foro exclusivo (artículo 24). De la misma manera, si existe un convenio internacional específico en razón de materia del que el estado demandante fuese parte, sería aplicable este último, en virtud de la regla de la especialidad prevista en el artículo 71 del Reglamento<sup>89</sup>. Asimismo, es destacable que además del foro general del domicilio del demandado (artículo 4) existe un foro especial en materia de daños medioambientales, (artículo 7.2) el cual fija que en materia delictual o cuasi delictual, será competente el tribunal del lugar donde se hubiese producido o pudiera producirse el hecho dañoso<sup>90</sup>.

En el caso de no poder aplicar ningún instrumento supraestatal, se recurre a la normativa interna del Estado del foro, en el caso español, los artículos 21 a 25 de la LOPJ, que atribuyen la competencia exclusiva a los órganos jurisdiccionales españoles, más concretamente, la regla de la responsabilidad por daño extracontractual se regula en el artículo 22 quinquies, que establece la competencia de los tribunales españoles en defecto de sumisión expresa o tácita, y aunque el demandado no tuviese su domicilio en España, siempre y cuando el hecho dañoso se haya producido allí.

---

<sup>88</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 30-34

<sup>89</sup> Artículo 71 Reglamento 1215/2012:”1. El presente reglamento no afectará los convenios en que los Estados miembros sean parte y que, en materias particulares, regulen la competencia judicial, el reconocimiento o la ejecución de las resoluciones.

<sup>90</sup> En el caso del Prestige, el reglamento aplicable sería el R 44/2001 Bruselas I, ya que el actualmente en vigor, no lo era en esa época.

Volviendo a la normativa convencional, la base que fija la competencia exclusiva de los tribunales del Estado donde se producen los daños, se encuentra en el artículo IX CLC 1992, es por ello que nada impide que el Juzgado de Corcubión, A Coruña, pueda conocer el asunto de responsabilidad civil por contaminación, ya que ahí se han producido los daños. Esta exclusividad fija la competencia de un único Estado contratante, salvo que el vertido haya contaminado más de un Estado, por lo que existirían más de un tribunal competente<sup>91</sup>.

Ante un supuesto de pluralidad de tribunales competentes, por el mero hecho de haber varios estados afectados, el CLC añade un tercer apartado a su artículo IX, asegurando un único tribunal, que no será otro que aquel donde se consigne el Fondo. Aun así, tal y como determina A. Crespo Hernández, cabe matizar que el tribunal del Fondo es uno de los ya competentes, es decir, que en ese estado ya se verificó el daño, y por tanto para las víctimas de ese Estado nada altera<sup>92</sup>.

Según el autor B.Bhalla la competencia asignada a los tribunales del lugar donde se producen los daños se debe a la inmejorable ubicación de los mismos para poder examinar las causas y consecuencias de la contaminación, además de facilitar los trámites de reclamación a las víctimas por presentarse en su mismo Estado.

Sin embargo, en otro de los procesos judiciales adscritos al caso principal de la responsabilidad civil derivada del caso Prestige, la demanda interpuesta por España contra la Sociedad de Clasificación estadounidense ABS en Estados Unidos, la jueza

---

<sup>91</sup> MASEDA RODRÍGUEZ, J., (2007). “Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos en el mar: competencia judicial internacional y actividad procesal del naviero y víctimas”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 525-573). Tirant lo blanch.

<sup>92</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 35-37

Swan consideró que sus tribunales eran incompetentes para aplicar el CLC ya que Estados Unidos no lo había ratificado. No obstante, ello no impide el conocimiento del asunto, ya que únicamente podría rechazarse en base al *forum non conveniens*<sup>93</sup> por considerar que el CLC fija la competencia exclusiva de los estados donde se producen los daños. Por ello, rechazar la competencia de los tribunales estadounidenses en base al 9.1 CLC<sup>94</sup>, supone nada más y nada menos el error de determinar que los órganos judiciales estarían obligados por un Convenio del que su estado no es parte, por lo que el Convenio no resulta de aplicación, lo que no impide que sean competentes o aptos para el conocimiento del caso.

*1. Intereses contrapuestos de las víctimas y el propietario del buque en la selección de la jurisdicción competente*

A pesar de las muchas ventajas creadas por los convenios, lo cierto es que la limitación de las indemnizaciones del CLC ha provocado que de manera casi habitual, los perjudicados pretendan que el tribunal competente sea el de un Estado que ya sea por razones de índole procesal o material, les permitan obtener una indemnización completa por el daño causado, obteniendo una plena satisfacción de sus intereses personales. Por eso, muchas veces las víctimas pretenden interponer la acción judicial en estados no parte del CLC 1992, por la desconfianza existente hacia el convenio, debido a distintos motivos <sup>95</sup>:

---

<sup>93</sup> Inhibición del juez normalmente competente para conocer del litigio cuando estime que no tiene vinculación suficiente con el foro y que su eventual decisión no será reconocida por los tribunales extranjeros.

<sup>94</sup> Artículo IX.1 CLC 1969: “Cuando un siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, inclusive el mar territorial de uno o más Estados contratantes o se hayan tomado medidas preventivas para prevenir o minimizar los daños por contaminación en ese territorio, inclusive el mar territorial, sólo podrán interponerse acciones en demanda de indemnización ante los Tribunales de ese o esos Estados contratantes. La interposición de dicha acción será notificada al demandado dentro de un plazo razonable”.

<sup>95</sup> MASEDA RODRIGUEZ, J.,(2007) op. cit., p.544-547

En primer lugar, el hecho de fijar como único responsable al propietario del buque, reduce considerablemente la posibilidad de lograr una indemnización por otros sujetos respecto a los daños ocasionados por la contaminación, ya que solo se les podrán reclamar por daños no debidos a la polución. En el Prestige, esto quedó reflejado en la resolución del tribunal de Corcubión de 5 de julio de 2005, que, al no ser resuelto en base al Convenio, imputó como responsable civil de los daños por polución al armador, *Universe Maritime*, una de las categorías exentas por el convenio, en lugar del propietario registral, que es *Mare Shipping*, sociedad registrada en Liberia.

En segundo lugar, porque solo quedan cubiertos los daños directos y consecuentes, puramente económicos, sobre los que pueda probarse un vínculo causal entre catástrofe y daño, dejando de lado los daños indirectos y los difícilmente cuantificables económicamente, como serían los morales y puramente ecológicos. Por ello, el Prestige, generó muchas dificultades para cuantificar e indemnizar aquellas pérdidas ocasionadas por la bajada del turismo por ejemplo, ya que no era fácil probar su conexión con la contaminación.

Finalmente, la tercera razón es el derecho de limitación de responsabilidad hasta una determinada cuantía en función del arqueo del buque, para lo cual resulta fundamental constituir un fondo o depósito. Esta cuestión genera intereses contrapuestos, ya que dicho límite surge como respuesta a la objetividad de la responsabilidad recogida en el Convenio, que a su vez supone que las víctimas no puedan obtener una indemnización total<sup>96</sup>.

Por su parte, el naviero pretende localizar el litigio en los tribunales del estado que más beneficie sus intereses, generalmente, va a intentar que sea parte del CLC, para beneficiarse del derecho de limitación, o en su caso, en un estado por los que se

---

<sup>96</sup>MASEDA RODRÍGUEZ, J., (2007). “Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos en el mar: competencia judicial internacional y actividad procesal del naviero y víctimas”. En AA.VV., SOBRINO HEREDIA, J. M. (Coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional privado relativas a la seguridad marítima (1.ª ed., pp. 549-554). Tirant lo blanch.

encuentra incluido dentro de las causas de exención de responsabilidad. Una vez producido el daño, al propietario le puede interesar plantear la acción de no responsabilidad antes de que las víctimas reclamen, ya que así se protege frente a una posible reclamación futura de responsabilidad civil. Es decir, el propietario puede usar esta acción como ataque o como medida preventiva, ya que en muchas ocasiones, el naviero se anticipa a la selección del tribunal.

Sin embargo, esta pluralidad de autoridades competentes puede generar distintos problemas, más aún en el ámbito de la Unión Europea, ya que algunos estados no son parte del CLC pero sí del Reglamento 1215.

Si el daño se produce en un estado parte del Convenio y además es un estado comunitario, parte del Reglamento 1215/2012, se aplican las normas de competencia del CLC, en virtud de la regla de especialidad del artículo 71 del Reglamento.

En todo lo no cubierto por el convenio o en estados no parte, si la demanda se plantea en un estado miembro, se aplicarán las normas del Reglamento 1215/2012, siempre y cuando el demandado esté domiciliado en un país de la unión.

Por otro lado, si estuviese involucrado algún estado no miembro y no parte del convenio, con un derecho más favorable a las víctimas, ya sea por las indemnizaciones o por las ventajas procesales, se determina según su propio derecho<sup>97</sup>.

Por lo tanto, como puede observarse, existe una gran dispersión y concurrencia de foros posibles, lo que aumenta el *forum shopping*, y como consecuencia, puede dar lugar a varios casos de conexidad o litispendencia por la pluralidad de procesos abiertos en distintos tribunales.

---

<sup>97</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L. pág. 39-47

## 2. *Consecuencias de la concurrencia normativa*

Por lo tanto, el hecho de que exista una pluralidad normativa aumenta la dificultad respecto a la jurisdicción y la competencia, y esta inseguridad no solamente es generada por las diferencias dentro del derecho comparado y la ausencia de respuestas uniformes, sino que también influyen las dificultades interpuestas por el derecho interno.

Puede que existan unas normas básicas de elección, entre ellas, que en el caso de existir una norma internacional, es esta la que se aplicará en primer lugar, y en su defecto, la normativa interna. Pero lo cierto es que las grandes fuentes normativas, los convenios, las normas de la Unión Europea y de los distintos ordenamientos internos, unidos a la falta de coordinación entre las mismas y sus diversas interpretaciones, profundizan aún más la inseguridad jurídica.

A pesar de que el objetivo del CLC era crear un marco de uniformidad para incrementar la protección y certeza sobre la competencia y las responsabilidades, prácticamente, estos objetivos han sido desvirtuados. Ello no obsta a las grandes aportaciones traídas, como la de agilizar el procedimiento, pretendía configurarse como un sistema con ambiciosos objetivos, pero realmente se ha convertido en un sistema repleto de deficiencias, que deja patente la necesidad de una reforma sobre la determinación de la autoridad competente para una homogeneización y flexibilización de la misma<sup>98</sup>.

Asimismo, el poder responsabilizar, aunque sea subsidiariamente, cuando no se cumplan los límites de los convenios, a las empresas matrices u otros sujetos involucrados, puede ser una idea conveniente, sobre todo teniendo en cuenta la peligrosidad que supone el transporte de hidrocarburos por mar, lo cual requiere una regulación rigurosa, sin vacíos, más allá de medidas compensatorias que puedan suscitar dudas, sin dejar de lado la inclusión de los daños puramente ecológicos.

---

<sup>98</sup> CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016).op cit., p.52



## II. CONCLUSIONES FINALES

Una vez realizado un análisis exhaustivo de la materia, junto a indagar las convicciones de distintos críticos y autores, me tomo el permiso de realizar una serie de conclusiones al respecto, para ultimar dicho trabajo.

Veinte años después de la gran catástrofe del Prestige, aún en el 2022, la gran marea negra sigue dejando tras de sí una mancha histórica, acarreado incontables daños medioambientales, morales, muchos perjudicados, distintos litigios y responsables. La cuestión de la responsabilidad ha sido y será objeto de debate, no solo en el caso Prestige, sino en todos los supuestos de responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos, debido a la aplicación de los convenios internacionales CLC y CF de 1992, ya que rige un sistema de responsabilidad objetiva del propietario del buque, debido al principio de canalización hacia este único sujeto, a pesar de contar también con una serie de excepciones y limitaciones a la responsabilidad. Como consecuencia de lo expuesto, surge un sistema ineficaz y poco práctico en la realidad, de ahí la razón por la cual la normativa evoluciona según van aconteciendo las distintas catástrofes, ya que las mismas normas no son capaces de afrontar las distintas situaciones, y esto sucede en gran medida por algunas de las siguientes razones.

Por un lado, son normas que principalmente se focalizan en el resultado, esto es, en la producción de daños surgidos por la contaminación, dejando de lado por tanto las conductas, o el siniestro como tal, además, si unimos esta idea con la responsabilidad objetiva, nos encontramos frente a un sistema que a la vez que identifica fácilmente al responsable, el propietario del buque, de la misma manera excluye a otros sujetos, reduciendo por tanto las posibilidades de obtener una mayor indemnización, ya que aunque los sujetos expulsos hayan participado en la producción de los daños a través de distintas actividades, no se les va a poder exigir responsabilidad a través de dichos convenios. Por ello, aunque en un primer instante puede resultar beneficioso para los perjudicados, ya que siempre va a existir un responsable que deberá hacer frente, esto realmente no sucede así, como veremos en el siguiente argumento, dado que parece existir cierta tendencia a favorecer a los contaminadores, en lugar de a los propios perjudicados.

La segunda de las razones de la ineficacia normativa está unida a la limitación de la responsabilidad del propietario del buque, como contraprestación a la objetividad que rige, que a su vez genera la insatisfacción de las víctimas a una indemnización total. Los perjudicados meramente pueden recibir la indemnización contenida dentro de los límites del CLC, sin poder reclamar cuantías superiores a las mismas. Asimismo, es importante destacar que el Fondo no responde por daños morales, personales ni puramente ecológicos, ya que meramente se reduce a daños por contaminación generados por buques tanques, dando un resultado insuficiente, incompleto e ineficaz, tal y como sucedió en el Prestige, donde la cantidad asignada fue la de unos miseros 135 millones DEG.

Por otro lado, a modo de complemento del CLC, el CF y el Fondo Complementario actúan como segundo y tercer nivel de protección en aquellos supuestos donde la indemnización prevista por el CLC resulta insuficiente para resarcir el daño producido a los perjudicados, y lo que en teoría puede simular un sistema ideal, la realidad es que está repleto de imperfecciones.

A causa de lo anteriormente mencionado, pueden observarse las distintas deficiencias que contempla el actual sistema, por lo que podemos asegurar que no se trata de un elenco normativo eficiente, ni tampoco capaz de afrontar las dificultades que se generan por los desastres, de manera que queda patente la necesidad de una reforma de la materia. Esto se vió reflejado a su vez ante la catástrofe del Prestige en el 2002, ya que la situación se complicó aún más, y a pesar de crear el Fondo Complementario de 2003, que amplió las cuantías indemnizatorias, constituyéndose como un tercer nivel de protección en busca de soluciones, no fue suficiente.

Como consecuencia de las múltiples escaseces presentes en los convenios internacionales aplicables, se generan ciertos obstáculos procedimentales, ya que las distintas partes, los perjudicados por un lado, y los propietarios del buque por otro, van a querer interponer las demandas, y en el caso de estos últimos, la acción de no responsabilidad, ante tribunales de distintos estados, ya que entre ambos se generan intereses contrapuestos. Los perjudicados van a pretender satisfacer sus intereses a través de localizar el litigio en estados no parte de los convenios internacionales, ya que

de esta manera, no se verían afectados por la limitación de responsabilidad, lo que les permite obtener una indemnización total, sin que la misma se vea reducida ni limitada. Por su parte, los propietarios del buque pretenden que la localización del litigio se de dentro de uno de los estados parte del CLC, ya que de esta forma, responderán en menor medida por los daños ocasionados, ya que tienen el beneficio de la limitación. Así pues, estas situaciones son propensas a ocasionar obstáculos procedimentales, como lo pueden ser la litispendencia y la conexidad debido a la contraposición de ambos.

Por ello, ya para concluir con todo lo mencionado previamente, a pesar de no poder ignorar los avances y la evolución de la materia respecto a la gestión, prevención y sanción en la materia de responsabilidad por contaminación marítima de hidrocarburos, a raíz del caso concreto analizado, el Prestige, los convenios siguen incompletos y confusos, siendo necesario su complementación con otras normas europeas, como los reglamento Bruselas I y I Bis, junto a distintos ordenamientos internos, en nuestro caso, la Ley de Enjuiciamiento Criminal y la Ley Orgánica del Poder Judicial. Por esta misma cuestión, las distintas autoridades internacionales deberían confeccionar normas homogéneas, completas, eficaces y aplicables a todos los supuestos, para proteger un bien tan preciado como es el medio ambiente, ya que no podemos olvidar que el futuro de las próximas generaciones depende de ello, además de poder cubrir de esta manera todos los demás daños producidos por causa de los vertidos.

Para concluir, se puede afirmar que el derecho continúa en la lucha para poder defender y proteger nuestros mares contra la contaminación hidrocarbonada, elaborando una labor imprescindible y fundamental, a pesar de que sigan aconteciendo desgracias como las del Prestige, que evidencian ciertas lagunas y faltas normativas, que van siendo resueltas y solventadas a medida que ocurren los sucesos, lo que no resta valor ni importancia al papel fundamental que cobran las leyes y demás normas en cuanto a la solución de estas catástrofes medioambientales.

## **Bibliografía:**

ÁLVAREZ RUBIO, J. J. (Dir.). En *Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos* (1.a ed.) Aranzadi S.A.

Atlántico (21 de diciembre de 2018), El TS fija las indemnizaciones del Prestige en 1.500 millones.  
<https://www.atlantico.net/articulo/galicia/ts-fija-indemnizaciones-prestige-1500-millones/20181221021047683741.html>

Audiencia Provincial A Coruña (Sección 1ª) sentencia 2641/2013 de 13 de noviembre de 2013.

[https://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6881045&links=prestige\\_optimize=20131114&publicinterface=true](https://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&databasematch=AN&reference=6881045&links=prestige_optimize=20131114&publicinterface=true)

BLASCO HEDO, B., "Inidoneidad de la vía penal en el caso Prestige", *Actualidad Jurídica Ambiental*, (2013)  
[https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2013/11/2013\\_11\\_25\\_Blasco-Prestige.pdf](https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2013/11/2013_11_25_Blasco-Prestige.pdf)

CALVO CARAVACA, A.L., CARRASCOSA GONZÁLEZ J. (dirs.) (2016). *Competencia judicial, daños ambientales y grupos transnacionales de sociedades*. Comares S.L.

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y el Consejo, el 3 de diciembre de 2002, *sobre el refuerzo de la seguridad marítima después del naufragio del Prestige*<sup>6</sup>

Comunicación Poder Judicial, (20 de diciembre de 2018), El Tribunal Supremo fija las indemnizaciones definitivas por la catástrofe del Prestige en más de 1.500 millones de euros con IVA e intereses.  
<https://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Tribunal-Supremo/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-fija-las-indemnizaciones-definitivas-por-la-catastrofe-del-Prestige-en-mas-de-1-500-millones-de-euros-con-IVA-e-intereses>

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



HIDTMA: Contaminación marina | Consultoría e Ingeniería Ambiental Marina  
<http://www.hidtma.com/noticias/impacto-ambiental-marino/>

HINOJO, ROJAS, M., (2019) “El accidente del buque Prestige en el tribunal europeo de derechos Humanos”, *Anuario Español de Derecho Internacional*, Vol.35 (1ª ed.).

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 de 1969.

Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, 10 de diciembre de 1982.

JUSTE RUIZ, J., “EL ACCIDENTE DEL ‘PRESTIGE’ Y EL DERECHO INTERNACIONAL: DE LA PREVENCIÓN FALLIDA A LA REPARACIÓN INSUFICIENTE.” *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 55, no. 1, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, 2003, <http://www.jstor.org/stable/44298119>.

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.

LOPEZ DE LA OSA ESCRIBANO, P., MOLINA GARCÍA. M.J.,(2014) “*Régimen jurídico de la responsabilidad por daños ambientales: las modificaciones legislativas a raíz del siniestro del Buque Prestige*”. Anuario Jurídico Villanueva.

Manual de reclamación del FIDAC

Muñoz & Montañés, (31 de mayo de 2020) Comentarios a la sentencia del TS en el Prestige.<https://www.munozmontanes.com/comentarios-a-la-sentencia-del-t-s-en-el-prestige/>

Orden comunicada de 23 de febrero de 2001, del Ministerio de Fomento, que aprueba el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental.

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

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

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

Reglamento CE 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, publicado en el *Diario Oficial* L64, de 7 de marzo de 2002.

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.

SOBRINO HEREDIA, J. M. (coord). En *Mares y Océanos en un mundo en cambio: Tendencias jurídicas, actores y factores*. Tercera parte cuestiones de derecho internacional relativas a la seguridad marítima (1.a ed.) Tirant lo blanch.

Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) Segunda sentencia. STS 3136/2018 de 19 de diciembre de 2018.

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