



Responsabilidad por daños al medio ambiente: Caso Prestige

Autor:

Edvinas Kiskis

Tutor:

José Blas Fuentes Mañas

Grado de Derecho

Curso académico:

2016/2017

Defensa:

10/11/12 de julio

Índice

I.	INTRODUCCIÓN	3
II.	RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL POR DAÑOS	4
	1. Delimitación del concepto de responsabilidad extracontractual	5
	2. Concepto de daños medioambientales	6
	3. Criterios de conexión	7
III.	CASO PRESTIGE	12
	1. Orígenes del Caso Prestige	12
	A. El Buque Prestige y Sujetos activos.....	12
	B. Acontecimientos y causas de la catástrofe	14
	C. Consecuencias de la catástrofe.....	18
	2. Régimen Jurídico	21
	A. Regulación internacional	21
	B. Regulación nacional.....	26
	3. Responsabilidad de los actores del incidente.....	29
IV.	CONCLUSIONES	32
V.	BIBLIOGRAFÍA	35

I. INTRODUCCIÓN

En un mundo globalizado donde el petróleo reina en las economías de cada uno de los Estados, la exportación e importación de este recurso natural recorre las aguas sin parar. Un recurso natural tan necesitado y esencial para el sistema económico global, como perjudicial y negativo al medio ambiente, contribuye, sin duda alguna, al cambio climático, en todas sus facetas. A pesar de ello, el concepto de "beneficio ilimitado" ha cobrado tanta fuerza en el capitalismo salvaje de hoy en día, que el medio ambiente se ha quedado en un segundo plano. Deslocalización, paraísos fiscales, empresas pantalla son conceptos que indudablemente acompañan a la actividad de las empresas multinacionales en persecución de aquellos beneficios ilimitados. Dichos conceptos, además de permitir la evasión de las estrictas normas medioambientales y, en concreto, las medidas de seguridad relacionadas con la distribución del petróleo, salvan a las compañías de tener que asumir las responsabilidades por sucesos como derrames de petróleo.

Desde 1960, en concreto, desde el desastre del Sinclair Petrolore, ocurrieron más de 130 desastres por vertidos de petróleo alrededor del mundo, entre los que destaca, por relevancia al Estado español, el vertido por el buque Prestige. Todos estos desastres, aunque pueden parecer accidentes, se deben a buques en mal estado, ausencia de control, situaciones rozando la impunidad legal y multas que las multinacionales prefieren asumir para poder ganar más en beneficios. Ante tales situaciones, es necesario tener un régimen fuerte de responsabilidad civil derivada de derrames de petróleo, introduciendo medidas para el resarcimiento efectivo de los daños provocados.

Así, este trabajo trata sobre la responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente desde la perspectiva del Derecho internacional privado, teniendo como referencia al desastre del Prestige, ocurrido el 19 de noviembre de 2002. La relevancia de este trabajo radica en que ayudará a entender la regulación existente de la responsabilidad y, permitirá, la reflexión sobre la solidez y eficacia o la deficiencia y debilidad del régimen existente.

El objetivo de este trabajo es reflejar el régimen de imputación y limitación de la responsabilidad civil derivada de contaminación por hidrocarburos a partir de la normativa aplicable, teniendo como supuesto de hecho el desastre del Prestige.

Para ello, este trabajo, en primer lugar, trata de definir la responsabilidad extracontractual, para centrarse en la responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente y los criterios de conexión que predominan en la actualidad para determinar la ley aplicable al suceso. En segundo lugar, se exponen los distintos elementos relacionados con el caso Prestige, esto es, los acontecimientos ocurridos, los sujetos que intervinieron y las consecuencias que se derivaron del desastre. A continuación, procede a delimitar el régimen jurídico aplicable. En la normativa internacional, se centra en los Convenios de responsabilidad civil y del Fondo de 1992 y en el Protocolo del Fondo Complementario de 2003. En la normativa nacional, se centra en el Código Civil, en la Ley de Navegación Marítima y la Ley de Responsabilidad Medioambiental. Finalmente, este trabajo expondrá la imputación de la responsabilidad atendiendo a la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016.

II. RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL POR DAÑOS.

El principio de la soberanía estatal sigue siendo la piedra angular en el ámbito internacional. Permite a los Estados ejercer el poder sobre su territorio y su población, a través de autoridades públicas y tribunales de Justicia. Esto implica a que en el mundo actual exista una diversidad de regímenes jurídicos nacionales que regulan las relaciones de sus ciudadanos. Pero a pesar de ello, las relaciones personales y, sobre todo, comerciales van más allá de los límites fronterizos establecidos por cada Estado. Es aquí donde inciden las normas de Derecho internacional privado como puente entre los ordenamientos jurídicos constituidos por cada Estado. Aunque el Derecho internacional privado sigue siendo Derecho privado de cada Estado, se trata de normas que coordinan los distintos sistemas jurídicos estatales y, por ende, regulan situaciones privadas internacionales, relaciones, personales o comerciales, entre las personas, físicas o jurídicas, con un elemento extranjero.

De esta manera, el Derecho internacional privado otorga seguridad jurídica a las situaciones privadas internacionales, fijando, en primer lugar, ante qué tribunales podrán acudir las partes de una relación jurídico-privada en caso de controversia, en segundo lugar, qué Derecho estatal regirá los distintos elementos de una situación privada internacional y, en tercer lugar, qué criterios se han de cumplir para que las situaciones jurídicas sean válidas y existentes en más de un Estado.¹

Con todo lo dicho, la responsabilidad civil por daños al medio ambiente se constituye como una situación privada internacional regulada por el Derecho internacional privado. Como España es un Estado miembro de la Unión Europea, es necesario interpretar dicha situación jurídica de acuerdo con las normas comunitarias directamente aplicables al Estado español, ya que la Unión Europea ejerce la competencia soberana de España en relación con el Derecho internacional privado.

1. Delimitación del concepto responsabilidad extracontractual.

Para poder definir la responsabilidad extracontractual en el ámbito comunitario del Derecho internacional privado, deberemos de acudir a lo señalado por el Considerando 11 del Reglamento Roma II.² Según el Considerando 11, las obligaciones extracontractuales deben de interpretarse de manera autónoma, independientemente de lo que dicte cada Estado miembro. Por ello, se acude a la jurisprudencia establecida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (desde ahora, TJUE), antiguo Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (desde ahora, TJCE), para la delimitación del concepto. Desde la Sentencia del TJCE (Sala Quinta) de 27 de septiembre de 1988 (conocido como el caso *Kalfelis*) se viene afirmando que la materia delictual o cuasidelictual es un concepto amplio y residual³ y, por tanto, presenta un carácter negativo. Esto quiero decir, que la

¹ CALVO CARAVACA, A.L., y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*, Comares, Granada, Décimo cuarta edición, 2013, pp. 40-41; CAMPUZANO DÍAS, B., RODRÍGUEZ BENOT, A., RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M.A. y YBARRA BORES, A., *Manual de derecho internacional privado*, Tecnos, Madrid, Tercera edición, 2016, p. 24-26; FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. y SÁNCHEZ LORENZO, S., *Derecho internacional privado*, Civitas, Madrid, Novena edición, 2016, pp. 27-28.

² Reglamento 864/2007, de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, Considerando 11.

³ Sentencia del TJCE (Sala Quinta) de 27 de septiembre de 1988 (*Kalfelis*), FJ 17.

responsabilidad extracontractual recoge todas aquellas obligaciones extracontractuales que no derivan de una relación contractual, como puede ser, la ley, los cuasicontratos o los actos ilícitos, ya sea de materia civil o penal. Pero, además de la materia contractual, también se ven excluidas todas aquellas obligaciones legales que nacen de una relación jurídica preexistente entre las partes.⁴ A mero ejemplo, puede tratarse de una relación jurídica de carácter real, familiar o personal. Con todo ello, es necesario tener muy presente la jurisprudencia del TJUE/TJCE, la cual determinará en cada caso ante qué tipo de materia estamos, contractual o extracontractual.⁵

2. Concepto de daños medioambientales.

Como se puede deducir, la responsabilidad extracontractual reúne una gran variedad de obligaciones extracontractuales, entre las cuales destaca, por su especialización, la responsabilidad por daños al medio ambiente. Por daños al medio ambiente se debe de entender “*el cambio adverso de un recurso natural, como el agua, el suelo o el aire, el perjuicio a una función que desempeña ese recurso natural en beneficio de otro recurso natural o del público, o un perjuicio a la variabilidad entre los organismos vivos*”.⁶ No obstante, la definición no solamente recoge los daños medioambientales puros, daños contra el medio ambiente considerado como bien jurídico, sino también los daños medioambientales personales y patrimoniales, así como las pérdidas económicas.⁷ Asimismo, se incluye el daño ambiental actual y potencial.⁸

⁴FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. y SÁNCHEZ LORENZO, S., *Derecho Internacional Privado*, Civitas, Madrid, Novena Edición, p. 632.

⁵ Como mero ejemplo: La sentencia del TJCE de 5 de febrero de 2004 (*Frahul*); la sentencia del TJUE (Sala Cuarta) de 28 de enero de 2015 (*Kolassa*); la sentencia del TJUE (Sala Séptima) de 17 de octubre de 2013 (*OTP Bank*); entre otras.

⁶ Considerando 24 del Reglamento 864/2007, de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

⁷ OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., “El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente”, en *Anuario Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional*, 2013-2014, 2013, pp. 367-400.

⁸ Artículo 2.2 del Reglamento 864/2007, de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

3. Criterios de conexión.

Una vez delimitado el supuesto de hecho, esto es, el daño medioambiental, es necesario conocer los puntos de conexión para la correcta determinación de la ley aplicable. El Reglamento Roma II expone, principalmente, dos vías: o bien son las partes que convienen libremente y eligen la ley aplicable deseada (autonomía de la voluntad conflictual)⁹ o bien, y en defecto de la elección, la ley aplicable se determinará de acuerdo con las reglas recogidas por el propio Reglamento (regla general o reglas especiales).¹⁰ Atendiendo a las reglas especiales del Reglamento, la responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente encaja perfectamente en su artículo 7:

"La ley aplicable a la obligación extracontractual que se derive de un daño medioambiental o de un daño sufrido por personas o bienes como consecuencia de dicho daño, será la ley determinada en virtud del artículo 4, apartado 1, a menos que la persona que reclama el resarcimiento de los daños elija basar sus pretensiones en la ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño."

Como se puede observar el legislador comunitario ofrece principalmente dos criterios entre los que el demandante puede elegir: *lex loci damni* y *lex loci delicti commissi*. Este privilegio es conocido como la teoría de ubicuidad.¹¹

⁹Así dispone el artículo 14 del Reglamento 864/2007 (Reglamento Roma II): *"Las partes podrán convenir someter la obligación extracontractual a ley que elijan: a) mediante un acuerdo posterior al hecho generador del daño o bien b) cuando todas las partes desarrollen una actividad comercial, también mediante un acuerdo negociado libremente antes del hecho generador del daño."* A continuación, establece una serie de requisitos que se ha de reunir en el momento de la elección del derecho aplicable.

¹⁰La regla general recogida por el Reglamento Roma II, además de aplicarse en defecto de la elección de la ley aplicable por las partes, se aplicaría si el objeto de la controversia no se puede incluir en alguna de las reglas especiales. La estructura de la regla general se caracteriza por recoger tres criterios: 1) lugar donde se produce el daño, 2) residencia habitual de las partes y 3) vínculos manifiestamente más estrechos. Por su parte, las reglas especiales se encuentran previstos por los artículos del 5 a 9.

¹¹La justificación de este privilegio radica en el Considerando 25 del Reglamento 864/2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

Empezando por este último, *lex loci delicti commissi* se traduce por la ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño. La finalidad que se persigue con la habilitación de basar las pretensiones en dicha ley consiste en incrementar el nivel general de la protección que se concede al medio ambiente dentro de la UE.¹² Dicha finalidad recae sobre la presunción lógica de que la víctima, a la hora de exigir el resarcimiento por los daños sufridos, basará sus pretensiones en la ley del Estado que presenta mayores estándares de protección con el efecto consecuente de incentivar al otro Estado a incrementar sus propios estándares.¹³ No obstante, dicha finalidad se verá respetada siempre y cuando el Reglamento Roma II sea aplicable, esto es, que la ley elegida sea aplicada por un órgano jurisdiccional de un Estado miembro de la UE. En sentido contrario, todos aquellos casos que sean planteados ante los tribunales de un Estado no miembro por daños derivados de la actividad ejercida por una empresa europea o por una filial, no aplicarán el Reglamento Roma II, y, por ende, la persecución de dicha finalidad se verá mermada.

De esta manera surge la cuestión de si una decisión tomada en el seno de una empresa matriz, que afecta a la actividad de alguna de sus filiales, puede considerarse una causa generadora de un daño, y, por consiguiente, aplicarse la ley del Estado en el que se encuentra domiciliada la empresa matriz.¹⁴ La respuesta afirmativa a dicha cuestión podría corregir la situación, anteriormente mencionada, ya que a través de la teoría de la ubicuidad, y siempre que quede probado, el demandante podrá elegir la *lex loci delicti commissi* y aplicar los estándares del Estado en el que se encuentra domiciliada la sociedad matriz. En este sentido, parece ser que la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, sobre la responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales abre tal posibilidad al hacer responsable al operador¹⁵ de los daños medioambientales. Por su parte, el asunto

¹²Artículo 7 de la Propuesta de Reglamento del Parlamento europeo y del Consejo relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales ("ROMA II").

¹³OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., "El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente", en *Anuario Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional*, 2013-2014, 2013, pp. 389-390.

¹⁴Ibidem. P. 391.

¹⁵La definición del "operador" se encuentra prevista en el artículo 2, apartado 6 de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, sobre la responsabilidad

*Lubbe*¹⁶, planteado ante los tribunales del Reino Unido, ya estableció una serie de pautas a seguir para poder determinar la responsabilidad de una empresa matriz por las acciones de sus filiales, reforzando, así, la posibilidad de considerar como causa las decisiones tomadas en el seno de una empresa matriz.¹⁷

Es de destacar que la aplicación de la *lex loci delicti commissi* puede presentar grandes dificultades a la hora de determinar la verdadera causa del daño, cuando existen varias causas o hechos causales que se produjeron, cada una, en un Estado distinto. En tales situaciones, es vital determinar el alcance de la contribución a la causa de cada parte involucrada con la finalidad de poder determinar qué ley es la más sustancial para poder tomarla como ley aplicable. Cuando no es posible determinar el hecho causal más relevante o cuando todos los hechos causales presentan la misma relevancia surgirá la posibilidad de poder aplicar la ley de cada uno de los Estados en los que tuvieron lugar los hechos causales del daño.¹⁸

Con el propósito de establecer un justo equilibrio entre los intereses de aquella persona, física o jurídica, cuya responsabilidad se exige y los intereses de la persona que padece las consecuencias del daño producido e introducir un régimen de responsabilidad objetiva,¹⁹ el legislador ofrece como segunda opción la *lex loci damni*. La *lex loci damni* se traduce por la ley del Estado en el que se manifiesta el daño. Dos cuestiones surgen a la hora de determinar el daño: el tipo de daño y lugar de su manifestación. En cuanto al tipo de daño, como bien remarca el artículo 4.1 del Reglamento Roma II, solamente se atenderá al daño directo padecido, excluyendo

medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales: "«operador», cualquier persona física o jurídica, privada o pública, que desempeñe o controle una actividad profesional o , cuando así lo disponga la legislación nacional, que ostente, por delegación, un poder económico determinante sobre el funcionamiento técnico de esa actividad, incluido el titular de un permiso o autorización para la misma, o la persona que registre o notifique tal actividad". La amplitud de la definición permite la posible identificación de una empresa matriz como operadora e imputar la responsabilidad debida por los daños medioambientales provocados por la actividad controlada o desarrollada.

¹⁶Lubbe and Others and Cape Plc. and Related Appeals [2000] UKHL 41 (20 de julio de 2000).

¹⁷Entre los factores a evaluar la sentencia de *Lubbe and Others and Cape Plc. And Related* [2000] UKHL 41 (20 de julio de 2000) destaca: "qué es lo que sabían o debieran haber sabido los directores y empleados, qué acciones se tomaron o no se tomaron, la existencia o no de la obligación de tener un deber de cuidado hacia la población extranjera y su cumplimiento.

¹⁸Vid. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C. "El DIPr en la UE en la determinación..." loc. cit. pp. 389-390.

¹⁹Considerando 16 del Reglamento 864/2007 (Reglamento Roma II).

los daños indirectos del hecho causal. En cuanto al lugar del daño, y en relación con el concepto de daños medioambientales anteriormente expuesto, los daños personales se entenderán situados en lugar de residencia de la víctima; los daños a la propiedad se entenderán situados en el lugar de la propiedad en el momento de padecer los daños; y las pérdidas económicas se entenderán situadas donde se sufrieron los perjuicios.²⁰ Pero al igual que sucede con la *lex loci delicti commissi*, a la hora de determinar la ley aplicable de acuerdo con el lugar en el que se manifiestan los daños, surgen dificultades cuando dichos daños se manifiestan en varios Estados distintos, aun cuando el hecho causal radica en un único Estado. La doctrina más autorizada indica que, en tales casos, se procederá a aplicar, a cada daño, la ley del Estado en el que se manifestó, es decir, la tesis del mosaico (*Mosaikbe-trachtung*).²¹

Con todo lo dicho, podemos concluir que, aunque se trata de criterios cuyo uso está generalizado entre las jurisdicciones nacionales e internacionales, no evitan el riesgo de fragmentación de las respuestas legales con respecto a un incidente concreto. Desde el momento en que en un incidente existan varios hechos causales situados en distintos Estados o existan varios Estados en cuyo territorio se manifiestan los daños o simplemente, haya varios demandantes, estaremos ante una situación con riesgo de fragmentación, y no solo porque es el demandante el que goza del privilegio de poder elegir a la ley aplicable, sino que cada demanda particular puede basarse en una ley única, sin que coincida con la ley elegida por otros demandantes.²² No obstante, para paliar este tipo de situaciones, el legislador comunitario introdujo una serie de artículos sobre normas que no pueden ser evitadas, a pesar de la ley elegida por la parte demandante. Estas son las normas imperativas del foro, bajo la denominación de leyes de policía, y las normas de seguridad y

²⁰Vid. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., "El DIPr en la UE en la determinación..." loc. cit. p. 388.

²¹CAMPUZANO DÍAS, B., RODRÍGUEZ BENOT, A., RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M.A. y YBARRA BORES, A., *Manual de derecho internacional privado*, Tecnos, Madrid, Tercera edición, 2016, p. 266-267; FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. y SÁNCHEZ LORENZO, S., *Derecho internacional privado*, Civitas, Madrid, Novena edición, 2016, p. 649.

²²Vid. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., "El DIPr en la UE en la determinación..." loc. cit. pp. 390-395.

comportamiento.²³ Además, el Estado de foro podrá imponer la excepción del orden público, recogido por el artículo 26 del Reglamento Roma II.

En relación con el desastre del Prestige, podemos afirmar que España, sin duda alguna, ha sido el principal lugar de manifestación del daño derivado del vertido del fueloil. Por lo tanto, la ley española se configura como la ley sustancial relacionada con el incidente y, por tanto, ley aplicable estrella. En el caso de Prestige, todas las partes que intervinieron basaron sus pretensiones en el derecho español.

Como el derecho español fue la ley aplicada en el caso, es necesario delimitar el contexto normativo o, dicho en otras palabras, el derecho material de España en relación con la responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos. Los tratados internacionales, una vez firmados y ratificados por los Estados parte, forman parte del ordenamiento jurídico estatal y toda aquella norma estatal que contradiga a las disposiciones del tratado, deberá de ser modificada o derogada. Por ello, el análisis se centrará en los tratados internacionales, ya que las disposiciones de los tratados no se aplican a un solo Estado, sino a todos los Estados partes por igual. Esto nos lleva directamente al Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos (conocido como CLC) de 1992, al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992 y al Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo Complementario). Todo ello, sin perjuicio del análisis de la normativa estatal emanada de las Cortes Generales, aun cuando su aplicación es desplazada por los convenios internacionales que tratan la cuestión.

²³Artículos 16 y 17 del Reglamento 864/2007 (Reglamento Roma II).

II. CASO PRESTIGE.

1. Orígenes del caso Prestige.

A. Barco Prestige y Sujetos activos.

El buque Prestige era un petrolero, construido en Japón, concretamente en los astilleros "Hitachi Shipbuilding & Engineering Co." en 1976. Llevaba 26 años navegando hasta que se hundió en 2002. En cuanto a las características del buque se puede destacar: 243,5 metros de eslora máxima, 34,4 metros de manga, 18,7 metros de puntal, 14 metro de calado medio y 81.589 toneladas métricas de peso muerto de diseño.

En el momento del desastre, el buque navegaba bajo la bandera de Bahamas con el número de registro 7372141.

La principal actividad a la que estaba destinado el buque fue el de abastecer de combustible/fueloil a barcos que se encontraban en alta mar o en otros lugares, abarloándose el navío, necesitado de combustible, al costado del petrolero.

Este buque fue navegado por el capitán Apostolos Mangouras. Ciudadano griego de 67 años, en el momento del accidente, sometido a medicación por haber sido operado de corazón. Tenía en posesión la licencia de capitán expedida por Chipre. La tripulación con la que navegaba el capitán, en su mayoría, eran filipinos con muy poca experiencia.

El propietario del buque era una sociedad denominada Mare Shipping con su domicilio social en Liberia, y cuyo accionista mayoritario era la familia griega Coulouthros. Para conocer mejor la naturaleza de la sociedad es de saber que Liberia es un país que permite el registro abierto, es decir, permite inscribir tanto buques mercantes nacionales como de otros Estados. Es más, se trata de un país que permite a los propietarios de los buques operar bajo banderas de conveniencia, ayudando a evitar legislaciones nacionales estrictas de distintos ámbitos. Además de ello, el país es bien conocido por el compromiso de confidencialidad que mantiene con los propietarios de los buques registrados.

El armador del buque era una empresa griega denominada Universe Maritime Ltd, encargada, según la Real Academia Española, *"de equipar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión"*.

La fletadora del buque era una sociedad suiza con sede en Londres y domiciliada en Gibraltar, Crown Resources. Perteneciente al grupo Alfa (Alpha Group), uno de los mayores fondos de inversión ruso que se dedica a una gran variedad de negocios comerciales. Estaba al mando del petrolero, además de propietaria del cargamento que transportaba el buque. No obstante, para conectar Crown Resources con Alpha Group, y, por tanto, atribuir responsabilidades, se constituyeron tres empresas pantalla. De tal manera, Crown Resources es propiedad de un holding situado en Luxemburgo que, a su vez, es propiedad de otro holding con domicilio social en Gibraltar que, de la misma manera, es propiedad de otra sociedad con base en Liechtenstein. Pues bien, esta tercera sociedad es poseída por Alpha Group. Como se puede intuir, dichas empresas se localizan en paraísos fiscales, los cuales impiden la obtención de información veraz acerca de las sociedades ahí domiciliadas.

The London Steanship owners mutual insurance association es la sociedad aseguradora inglesa del buque Prestige.

La sociedad americana, American Bureau of Shipping, fue la sociedad de clasificación que expidió todos los certificados necesarios, de acuerdo con los cuales, se garantiza que el buque cumple con toda la normativa internacional y está en buen estado de navegabilidad. Se trata de una sociedad que fue fundada en 1862, con sede en Houston, Texas, y considerada como una de las tres empresas más importantes en su sector a nivel global. El objetivo de la compañía es la de combinar el interés general y las necesidades de sus clientes para promover la seguridad de las personas y propiedades, así como la protección del medio marino, a través del desarrollo y certificación de estándares para el diseño, construcción y mantenimiento de buques y plataformas offshore.

Smit Salvage es una compañía holandesa de salvamento, de gran prestigio en el mar, que fue contratado por Universe Maritime.

Finalmente, por parte de la Administración Pública española, tenemos al director general de la Marina Mercante Española, José Luis López Sors y al delegado del Gobierno, Arsenio Fernández de Mesa. El director general asumió la dirección y la responsabilidad de las operaciones de auxilio y evacuación con respecto del buque Prestige y su tripulación. Por su parte, el delegado se había ocupado de la coordinación tanto de la creación de un organismo que dirigiese las operaciones como de actividades burocráticas y de auxilio al buque.²⁴

B. Acontecimientos y causas de la catástrofe.

Basándose, principalmente, en los hechos probados de la Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 y otros artículos,²⁵ estos son los acontecimientos de la catástrofe:

El viaje del buque Prestige se inició desde San Petersburgo (Rusia) el día 31 de octubre de 2002, cargado, incompletamente, de fueloil. Desde ahí, partió a Ventspils (Letonia), donde se terminó de llenar el cargamento del buque hasta presentar una carga de 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado, y zarpó rumbo a Gibraltar.

Cuando el buque navegaba por la Zona Económica Exclusiva española, en concreto, por el corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico, el día 13 de noviembre de 2002, sobre las 15:10, se oyó un fuerte ruido que supuso la parálisis automática de los motores del buque y, acto seguido, la tripulación sintió una escora de 25 a 30 grados a estribor. A las 15:15, el Centro

²⁴ BELTRÁN CASTELLANOS, J.M., "La responsabilidad civil, penal y medioambiental derivada del accidente de Prestige. A propósito de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013", en *Revista de Aranzadi de Derecho Ambiental*, nº 27, 2014, pp. 136-138; BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en *Revista Crítica Penal y Poder*, nº 9, 2015, pp. 262-270; Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016.

²⁵ BELTRÁN CASTELLANOS, J. M., "La responsabilidad civil, penal y medioambiental derivada del accidente del Prestige. A propósito de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013", en *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, nº 27, 2014, pp. 121-159; BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en *Revista Crítica Penal y Poder*, nº 9, 2015, pp. 255-278.

Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de Fisterra recibió un SOS del Prestige comunicándoles la situación, sin mencionar la existencia de un boquete longitudinal de aproximadamente 35 metros, y tras 15 minutos, se pidió la evacuación de los mandos y la tripulación del buque. En este momento el buque se situaba aproximadamente a unos 50 km del Cabo de Finisterre.

Antes de efectuarse la evacuación de la tripulación, la decisión tomada por el Gobierno de España, y transmitida por el Centro de Salvamento Marítimo al buque, fue la de remolcar el buque, alejándolo de la costa gallega. Una decisión que no fue seguida inmediatamente por el capitán del buque debido a que estaba esperando respuesta de la compañía Universe Maritime, empresa armadora del buque, la cual estaba negociando con la empresa Smit Salvage sobre el rescate del buque y su cargamento.

La solicitada evacuación se realizó sobre las 19:30, bajo la dirección del Director General de la Marina Mercante Española, José Luis López Sors, y el Sr. delegado del Gobierno, Arsenio Fernández de Mesa, quedándose en el barco el capitán, Apostolos Mangouras, el jefe de máquinas y el primer oficial. No fue hasta las 21:00, cuando se iniciaron las operaciones de remolque.

Al día siguiente, con los rescatadores de Smit Salvage a bordo del buque y una vez fijado el remolque del mismo con la intervención de varios remolcadores, el buque se puso a navegar hacia el noroeste, para luego cambiar de rumbo hacia el suroeste. Mientras tanto, el Prestige seguía soltando el fueloil de su cargamento por toda la trayectoria, a la vez que empeoraba la estructura del mismo.

Sobre el mediodía de 15 de noviembre se procedió a la evacuación de todos los mandos, tripulantes y técnicos que se encontraban a bordo del Prestige. El buque seguía el mismo rumbo.

La madrugada del día 17 de noviembre fue el punto de inflexión en cuanto al estado crítico del buque: se confirma que, además del boquete longitudinal de unos

35 metros, se produjo una grieta transversal, empeorando gravemente el estado del buque y provocando un derrame mayor del petróleo.

Durante el día siguiente, el Prestige seguía el rumbo de suroeste, derramando sin parar el petróleo de sus tanques, hasta que una fragata portuguesa obligase a cambiar el rumbo hacia el oeste con el fin de que el buque no llegase a entrar en la zona económica exclusiva de Portugal.

Finalmente, el día 19 de noviembre de 2002, sobre las 9 horas de la mañana, el Prestige llega a su punto final y se parte por la mitad: hundiéndose primero la popa y, varias horas más tarde, la proa.

Tanto la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña,²⁶ como la Sentencia del Tribunal Supremo,²⁷ no llegaron a determinar la causa concreta de lo sucedido. Ambos órganos jurisdiccionales mantienen que fue un fallo estructural el que provocó la escora de unos 30 grados. En concreto, se habla de la fractura de un mamparo en el estribor, que provocó un boquete de dimensiones importantes, el cual permitió el desplazamiento y el vertido del fueloil al mar poniendo al buque en riesgo de volcar. Es cierto que los órganos jurisdiccionales sostienen que el fallo estructural se debió a un mantenimiento y conservación deficientes, pero no se llega a demostrar si dicha fractura es realmente la causa de la avería o la avería es la que provocó la ruptura del mamparo, la cual se debió a otras causas desconocidas.²⁸ Junto con esto, no funcionaba el piloto automático, teniendo que ser navegado siempre manualmente, los serpentines de calefacción se encontraban estropeados, por lo que en casos de extracción del fueloil no se hubiera podido regular su temperatura, acción vital para su correcto trasvase, y el remolque de emergencia deteriorado, necesitando cuatro hombres y vapor de agua para moverlo.

A pesar de todo ello, disponía de un certificado, expedido por American Bureau of Shipping, que garantizaba que sus condiciones para navegar eran acordes con las

²⁶ Sentencia 2641/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013.

²⁷ Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016.

²⁸ MOLINA GARCÍA, M.J., “La sentencia del “Prestige” en vía penal, ¿exención de responsabilidad?: desobediencia y absolución”, en *Práctica de Derecho de Daños*, nº 118, 2014, pp. 99-100.

normas exigibles con una fecha de validez de 16 de agosto de 2001 a 31 de marzo de 2006. También disponía del Certificado de gestión de la seguridad con fecha de validez de 19 de julio de 2001 a 20 junio de 2006, que garantizaba el cumplimiento de los requisitos previstos por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación y la disposición del sistema obligatorio SOLAS²⁹ de remolque de emergencia a popa.

Dejando de un lado los factores técnicos, es de destacar otros factores, que, aunque no se llegan a considerar como concausas de lo sucedido, incidieron en el desastre del Prestige. Desde que el buque zarpó de Ventspils (Letonia), presentaba una sobrecarga de 2.150 toneladas de peso, suponiendo un sobrecalado (aumento de la parte hundida del casco del barco por encima de los niveles aconsejados)³⁰ de 0,30 metros. Esto principalmente entorpece la habilidad de respuesta del buque frente a posibles contingencias. Otro factor a tener presente son las condiciones climatológicas. Tal como califica la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016, "*el temporal reinante cuando ocurrieron los hechos era duro, extremo y de difícil navegación*". Por ello, teniendo en cuenta las deficiencias y la sobrecarga que transportaba el buque, el fuerte oleaje y la débil maniobrabilidad del mismo, no pudieron sino empeorar el estado de la estructura del buque durante su trayecto.

Por otro lado, hay autores que van más allá de la evaluación de las causas concretas del desastre y se centran en lo que ellos denominan "régimen de permisividad".³¹ Entienden que el régimen de permisividad consiste en un régimen jurídico elaborado por un Estado, con el fin de facilitar la reproducción del poder del capital en su forma corporativa. El principio de que la extracción de petróleo no debe ni

²⁹ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, firmado en el seno de la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional.

³⁰ Vid. Ref. 11, Fundamento Jurídico (FJ) 29.

³¹ BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en *Revista Crítica Penal y Poder*, nº 9, 2015, pp. 255-278.

puede estar limitada se constituye como la piedra angular del régimen de permisividad, permitiendo la ininterrumpida extracción del petróleo.³² Consecuencia directa de ello, es la subordinación del daño potencial de la extracción del petróleo al propio proceso de extracción.

Este régimen de permisividad se manifiesta a través de la regulación, por parte del gobierno, de las distintas instituciones como el mercado y las relaciones laborales, los mercados de propiedad comercial y residencial, relaciones diplomáticas para facilitar la importación, exportación e inversiones, entre otras.³³ Un ejemplo de ello, es la práctica conocida como "bandera de conveniencia".³⁴ De esta manera, la concisa regulación de las instituciones clave, permite la invisibilidad de los sujetos clave y, por consiguiente, la impunidad de los mismos, estos son, las corporaciones y el Estado.

C. Consecuencias de la catástrofe.

El desastre de Prestige es considerado como el peor desastre ecológico en toda la historia de España y una de las peores ocurridas en la historia europea. El desastre de Prestige no solamente afectó al territorio español, aunque es la zona más afectada, sino que también afectó a las costas francesas.

Como mencioné anteriormente, el buque transportaba una carga de 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado. Pues bien, de esas 76.972 toneladas, según fuentes oficiales, 63.000 toneladas fueron derramadas al mar, generando 170.700 toneladas de residuos y unas 14.950 toneladas de fueloil en los dos pecios del barco (proa y popa). Esto se traduce en la existencia de altos contenidos de HAPs (Hidrocarburo aromático policíclico, que, como contaminante, levantó preocupación, ya que determinados componentes del mismo fueron calificados como cancerígenos, mutágeno y teratógeno).

El primer ámbito afectado por las mareas negras, consecuencia del derrame, son las costas norte y noroeste españolas (Galicia, Cantabria, Asturias y País Vasco) y

³² Ibidem, p. 262.

³³ Ibidem, p. 260.

³⁴ Ibidem, p. 261.

la costa oeste de Francia. En concreto, y de acuerdo con las investigaciones llevadas a cabo por la Universidad de Santiago de Compostela, fueron afectados 2.980 km del litoral costero, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa llena de chapapote y 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental. Geográficamente hablando, la costa afectada presenta una dimensión que parte desde la desembocadura del río Miño en Galicia hasta El Canal de la Mancha en Francia. De toda la costa afectada, Galicia es la que más contaminada se quedó, afectando, concretamente, a la Costa da Morte, Islas Sisargas, Muxía, Cabo Touriñán, Carnota, Parque Natural de Corrubedo y Fisterra. Otro dato relevante es que, en el momento del incidente, Galicia tenía el 50% de sus costas legalmente protegidas debido a la elevada biodiversidad existente.

En cuanto al ámbito de las especies afectadas, todos los ecosistemas marinos se vieron afectados (crustáceos, mejillones, diferentes especies de pescado y marisco). Los perjuicios sufridos por las aves y la fauna han sido extensos y persistentes, sobre todo en la Zona de especial protección para las aves (ZEPA). Se trata de zonas que los Estados miembros de la Unión Europea catalogaron como zonas naturales de singular relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción. Según la Sociedad Española de Ornitología, el número de aves marinas muertas oscila entre 115.000 y 230.000.

Galicia es un territorio cuya economía principalmente depende de los recursos marinos naturales, además de ser una de las zonas más pobres de España. Por ello, el desastre del Prestige fue un golpe duro, tanto para los negocios como para las personas. Las personas que más se vieron afectadas por el desastre fueron trabajadores con bajos salarios en la industria pesquera y marisquera, ya que muchos negocios tuvieron que reducirse o cerrar directamente. Se estima que, en 2003, Galicia perdió más de 1.000 millones de euros en pesca y turismo. Junto con los perjuicios económicos, la salud de muchas personas se vio en peligro, debido a que los componentes tóxicos del fueloil acabaron por incorporarse en la cadena trófica. Ade-

más, todos los voluntarios en las operaciones de limpieza llevaban a cabo actividades sin protección alguna, a pesar de conocer la alta toxicidad cancerígena del crudo.³⁵

En cuanto a los gastos ocasionados, se certifica: que los gastos ocasionados al Estado español ascienden a 368.481.562,69 euros, a la Xunta de Galicia 145.288.610,51 euros y al Estado francés 67.500.905,92 euros.

Siguiendo a la teoría de régimen de permisividad defendida por los autores BERNAT MOLINA y WHYTE, el desastre de Prestige también provocó consecuencias que, en un principio, no se consideran como tales. Se trata de consecuencias que el desastre provocó en el mercado global de la producción de marisco y pescado, debido a las medidas que se adoptaron frente al desastre, esto es, las medidas de prohibición de toda captura de marisco y pesca a lo largo de toda la costa de Galicia. Como Galicia se considera como una de las zonas más importantes de producción de mariscos en Europa, la prohibición de captura supuso un incremento relevante de la demanda de berberechos y, con ello, un brusco incremento en el precio de los mismos, al caer la oferta. Como consecuencia de ello, las otras áreas de marisqueo se vieron presionadas por los mercados con el fin de satisfacer la creciente demanda y poder aprovecharse del incremento del precio que ha experimentado el alimento. Una de estas áreas fue la costa oeste de Inglaterra, donde ocurrió el conocido desastre de Morecambe Bay. Este desastre, principalmente, consistió en la muerte de 21 ciudadanos chinos que se dedicaban a la recogida de berberechos, los cuales fueron contratados por "gangmasters" (contratistas que trabajan con mano de obra irregular). Dicha contratación clandestina de los inmigrantes chinos se proliferó con el incentivo de obtener el mayor beneficio posible, a la vista del incremento del precio de los berberechos, además de la gran presión que ejercía el mercado global para que se incremente la oferta de los mariscos y, así, satisfacer

³⁵Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016, HECHOS PROBADOS; BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en Revista Crítica Penal y Poder, nº 9, 2015, p. 266.

la creciente demanda. Como se puede observar, el desastre del Prestige puede considerarse como la causa indirecta de lo sucedido en Morecambe Bay.³⁶

2. Régimen Jurídico.

A. Regulación internacional.

El régimen jurídico aplicable, desde la perspectiva internacional, está constituido por el Convenio internacional sobre la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil) de 1992, el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo) de 1992 y el Protocolo de 2003 relativo al convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo Complementario). Antes de proceder al análisis de cada instrumento legal internacional, es necesario mencionar que, a diferencia del ordenamiento jurídico nacional español, el Convenio de responsabilidad civil no diferencia entre la responsabilidad civil y la responsabilidad medioambiental, como tipos específicos, sino los une bajo la denominación genérica de responsabilidad civil extracontractual.

El Convenio de responsabilidad civil, originariamente, surgió en 1969 hasta que fue modificado por un Protocolo, dando lugar al Convenio de 1992. Este Convenio entró en vigor el 30 de mayo de 1996. Se trata de un Convenio que establece el principio de la responsabilidad objetiva de los propietarios de los buques, así como un sistema de seguros de responsabilidad obligatoria.

Según el principio de la responsabilidad objetiva, sólo el propietario del buque será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación,³⁷ surgidos

³⁶BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en Revista Crítica Penal y Poder, nº 9, 2015, pp. 267-269.

³⁷Según el artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, dentro de los daños ocasionados por contaminación se incluyen: "a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque (...) b) el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas".

como consecuencia del incidente.³⁸ Junto a ello, el artículo enumera una serie de sujetos contra los cuales no se podrá interponer ninguna acción por responsabilidad, siempre que no hayan actuado con la intención de provocar daños ni tampoco temerariamente y a sabiendas de la probabilidad de causar daños. Entre los sujetos contra los que no cabe acción de responsabilidad, tenemos a los empleados o agentes del propietario y del fletador, incluido, y la tripulación, entre otros.

Al mismo tiempo, el Convenio concede al propietario del buque el derecho de limitar su responsabilidad a una cantidad determinada, la cual ha sido incrementada por una resolución aprobada por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional en el año 2000.³⁹ Añade, que, para realmente beneficiarse de tal derecho, el propietario tendrá que constituir un fondo ante el tribunal en que se interponga la acción, de cuantía limitada a su responsabilidad. No obstante, el propietario perderá el derecho a dicha limitación cuando se demuestre que el mismo haya actuado con la intención de producir daños o temerariamente y a sabiendas de la probabilidad de producir tales daños.

El artículo VII del Convenio introduce la obligación de todo propietario de un buque, con capacidad de transportar más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel, tener un seguro que cubra la responsabilidad que le correspondería por los daños provocados por contaminación. A tales efectos es muy importante, el detalle de que el asegurador también tiene el derecho de constituir un fondo que, en tales ocasiones, produciría los mismos efectos como si lo hubiera constituido el propietario del buque. Por ello, el Convenio permite interponer cualquier acción de indemnización de daños directamente contra el asegurador, concediendo, al mismo tiempo,

³⁸Artículo III del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Además, recoge diferentes situaciones en las que el propietario podría verse eximido de dicha responsabilidad.

³⁹Artículo V del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Básicamente la cuantía se calcula atendiendo a las unidades de arqueo del buque. De esta manera, si el arqueo de un buque no supera las 5000 unidades, la responsabilidad se ve limitada a 4 510 000 unidades de cuenta. En caso de exceso, por cada unidad de arqueo la cuantía de la responsabilidad se incrementará en 631 unidades de cuenta, que, en todo caso, no podrá superar 89 770 000 unidades de cuenta. Para todos aquellos casos anteriores a 1 de noviembre de 2003, la cantidad base era de 3 000 000 unidades de cuenta, la cual se incrementaba en 420 unidades de cuenta por cada unidad de arqueo del buque, sin poder sobrepasar 59 700 000 unidades de cuenta. Los apartados 9 y 10 del Artículo V recoge los criterios en relación con las unidades de cuenta y las unidades de arqueo.

al asegurador el derecho de aprovecharse de los límites de responsabilidad que se concede al propietario de un buque.

Por su parte, el Convenio del Fondo de 1992 es fruto de las enmiendas que se introdujeron en 1992 al Convenio del Fondo de 1971, entrando en vigor el 30 de mayo de 1996. Este último dejó de estar en vigor el 24 de mayo de 2002, ya que los Estados partes se redujeron a un número inferior al convencionalmente requerido (25). Se trata de un Convenio complementario que se debe de analizar conjuntamente con el Convenio de responsabilidad civil de 1992.

El Fondo internacional de indemnización se ha creado con la finalidad de indemnizar a todo aquel damnificado que no haya sido indemnizado íntegramente en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992. Se le reconoce personalidad jurídica propia y, por tanto, puede ejercer derechos, contraer obligaciones y ser parte en litigios ante los tribunales de un Estado parte del Convenio.⁴⁰

El criterio sobre el que gira el régimen de indemnización, presentado por el Convenio, es la no obtención, por parte del damnificado, de una indemnización plena y adecuada por los daños sufridos de acuerdo con las disposiciones del Convenio de responsabilidad civil de 1992. El Convenio del Fondo introduce una serie de causas por las que una persona no haya podido obtener dicha indemnización, y, por lo tanto, tiene derecho a ser indemnizado por el Fondo internacional de indemnización. Estas causas son: que no se derive responsabilidad por los daños causados al aplicar las disposiciones del Convenio de responsabilidad civil; que el responsable sea financieramente insolvente y su garantía financiera no cubra las reclamaciones de indemnización o no sea suficiente para satisfacer, íntegramente, la indemnización correspondiente; o que la indemnización correspondiente es mayor a la responsabilidad limitada de la que pueda gozar el propietario responsable del incidente.⁴¹

Al igual que en el Convenio de responsabilidad civil, el Convenio del Fondo introduce limitaciones a la cantidad a resarcir en concepto de indemnizaciones. No

⁴⁰Artículo 2 del Convenio sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1992 (Convenio del Fondo de 1992).

⁴¹Artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992. A continuación, el Convenio recoge diferentes causas, a raíz de las cuales, el Fondo no contraería la obligación de efectuar las indemnizaciones.

introduce límites concretos, sino establece una cuantía total limitada a 203 000 000 unidades de cuenta, resultado de la suma entre las indemnizaciones pagadas en virtud del Convenio de responsabilidad civil y cuantía correspondiente a resarcir por el Fondo.⁴² De esta manera, si la cantidad reclamada supera dicho límite, la indemnización se repartirá a todos los reclamantes por igual.

Por otro lado, el Protocolo de 2003 introduce ciertas enmiendas al Convenio del Fondo de 1992 para crear un Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo Complementario), con personalidad jurídica propia. Este Protocolo entró en vigor el 3 de marzo de 2005 y se lleva aplicando a todos los sucesos ocurridos en esa fecha o después. Este Fondo Complementario se configura como un tercer nivel de indemnización, que procederá a indemnizar a las víctimas cuando éstas no hayan sido suficientemente compensadas en virtud de las disposiciones del Convenio del Fondo de 1992, que, a su vez, este dependerá de las indemnizaciones reconocidas en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992. De esta manera, el Protocolo incrementa la cuantía total a resarcir a 750 millones de unidades de cuenta, resultado que se obtiene al sumar las indemnizaciones pagadas en virtud de los Convenios anteriores con las cantidades que le correspondería al Fondo Complementario. A los efectos del Protocolo, es necesario saber qué se debe de entender por reclamación reconocida.⁴³

⁴²Junto a ello, el Convenio del Fondo impone límites a otras dos situaciones muy concretas, artículo 4, apartado 4, subepígrafes b) y c) del Convenio del Fondo de 1992, que no se dan en este caso. Por otro lado, es de destacar que todas estas cantidades fueron modificadas por la resolución aprobada por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional el 18 de octubre de 2000. A todos aquellos siniestros ocurridos antes del 1 de noviembre de 2003, el límite base en vez de 203 000 000 unidades de cuenta, era 135 000 000 unidades de cuenta, el cual debe de ser analizado teniendo en cuenta las modificaciones que se aplicaron al Convenio de responsabilidad civil por la misma resolución.

⁴³Artículo 1, apartado 8 del Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992, nos ofrece la definición: "*reclamación reconocida significa una reclamación que haya sido reconocida por el Fondo de 1992 o que haya sido aceptada como admisible mediante decisión de un tribunal competente de cumplimiento obligatorio para el Fondo de 1992 y no sometida a un recurso ordinario de revisión, y que hubiera sido objeto de indemnización íntegra si no se hubiese aplicado a ese suceso el límite estipulado en el artículo 4, párrafo 4, del Convenio del Fondo de 1992*".

Finalmente, es de destacar el proyecto del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), que, actualmente, se encuentra en fase de ratificación, siendo Noruega el primer y el único Estado en ratificarlo.

El Convenio SNP se adoptó en Londres en 1996 como fruto de una Conferencia internacional organizada por la Organización Marítima Internacional. No obstante, en 2010, se celebró una segunda Conferencia internacional con el fin de poder tratar determinadas cuestiones que impedían a muchos Estados a ratificar el Convenio, dando lugar al Protocolo SNP de 2010. La ratificación del Protocolo, por parte de un número mínimo de Estados requeridos, supondrá la entrada en vigor del Convenio SNP de 2010. La aplicación del Convenio dependerá de si las sustancias vertidas se lleguen a considerar como sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.⁴⁴ En todo caso, *"... no será aplicable a los daños ocasionados por contaminación, según se definen éstos en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos..."*⁴⁵

Se trata de un Convenio inspirado en los Convenios de responsabilidad civil de 1992 y del Fondo de 1992, que recoge un sistema de indemnización de dos niveles para los accidentes en el mar que supongan el vertido de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. El primer nivel, estaría constituido por el seguro obligatorio del propietario del buque, presentando el mismo derecho de limitar su responsabilidad que en los Convenios de 1992.⁴⁶ En caso de que la cuantía exceda el límite o se trate de unos daños no cubiertos por el seguro, existiría un fondo que asumiría

⁴⁴Artículo 1, apartado 5 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010.

⁴⁵Artículo 4 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010.

⁴⁶Artículos 7 y 12 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010. El límite del que podrá gozar el propietario ronda entre 10 y 100 millones de unidades de cuenta, dependiendo de las unidades de arqueo del buque en cuestión.

el pago, el Fondo internacional de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Fondo SNP).⁴⁷

B. Regulación nacional.

En el ordenamiento jurídico español, centrándose solamente en las leyes emanadas del Parlamento nacional, la responsabilidad civil extracontractual se divide en dos tipos: la responsabilidad civil, propiamente dicha, que abarcaría toda aquella responsabilidad por los daños patrimoniales y morales (estaríamos hablando de daños a la propiedad o cualquier derecho de naturaleza patrimonial de una persona y los daños propiamente sufridos por las personas físicas) y, en segundo lugar, la responsabilidad medioambiental, que abarcaría toda aquella responsabilidad por los daños causados a los recursos naturales (medio, fauna y flora marinas).⁴⁸ La distinción entre estos dos tipos de responsabilidad civil surge como fruto de la evolución jurisprudencial, que introdujo la doctrina del riesgo en el ordenamiento jurídico español. Esto supuso la materialización de la responsabilidad extracontractual objetiva.⁴⁹

Estos dos tipos de responsabilidad extracontractual, además de regularse en dos instrumentos legales distintos, difieren a la hora de tratar el comportamiento del responsable. Mientras que, la responsabilidad civil es una responsabilidad subjetiva, esto es, la culpa o el dolo del responsable tiene gran relevancia, la responsabilidad medioambiental es una responsabilidad objetiva, es decir, no tiene en cuenta

⁴⁷Artículos 13 y 14 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010. Con el Fondo SNP se llega a incrementar el límite absoluto a la cantidad de 250 millones de unidades de cuenta.

⁴⁸BELTRÁN CASTELLANOS, J.M., "La responsabilidad civil, penal y medioambiental derivada del accidente de Prestige. A propósito de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013", en *Revista de Aranzadi de Derecho Ambiental*, nº 27, 2014, pp. 122, 130; DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema de derecho civil*, Tecnos, Madrid, Décima edición, Volumen II, Tomo 2, 2013, pp. 322-324.

⁴⁹GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, R., "La responsabilidad civil por daños al medio ambiente", en *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, nº 45, 2012, pp. 181-183.

el dolo, la culpa o la negligencia del responsable para establecer la responsabilidad.⁵⁰ La responsabilidad civil se encuentra regulada por el Código Civil, en concreto, por el artículo 1902⁵¹ y siguientes, y por la Ley de Navegación Marítima.⁵² Por su lado, la responsabilidad medioambiental, gracias a la iniciativa comunitaria a través de la Directiva 2004/35/CE del Parlamento y del Consejo de 21 de abril de 2004 sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales⁵³ y, en base, al artículo 45 de la Constitución española,⁵⁴ se encuentra regulada por la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

En el contexto de la Ley de responsabilidad medioambiental, la responsabilidad medioambiental incluye los costes de las medidas de prevención, de evitación y de reparación. Su régimen de responsabilidad, principalmente, consiste en atribuir directamente la responsabilidad extracontractual medioambiental al operador⁵⁵ de las actividades económicas o profesionales, actividades enumeradas en el anexo III de la Ley, que deriva de los daños medioambientales y de las amenazas inminentes de que tales daños ocurrirán. Además, en su artículo 13, recoge todos aquellos sujetos que pudieran ser responsables solidarios y subsidiarios del operador, junto con una serie de situaciones en las que el operador estaría exento de la responsabilidad me-

⁵⁰DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema de derecho civil*, Tecnos, Madrid, Décima edición, Volumen II, Tomo 2, 2013, pp. 320, 327-329, 361-362.

⁵¹Artículo 1902 del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, dispone: *"El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado"*.

⁵²Artículos de 384 a 395 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

⁵³A mayor abundamiento, véase MARÍ FARINÓS, J., "A propósito de la responsabilidad civil por daños de carácter ecológico: «quien contamina paga»", en *Actualidad Civil*, nº 2. 2017, pp.111-113.

⁵⁴El artículo 45 de la Constitución española de 1978, reconoce que *"Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona..."*.

⁵⁵Según el artículo 2 de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, por operador se debe de entender: *"Cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que desempeñe una actividad económica o profesional o que, en virtud de cualquier título, controle dicha actividad o tenga un poder económico determinante sobre su funcionamiento técnico. Para su determinación se tendrá en cuenta lo que la legislación sectorial, estatal o autonómica, disponga para cada actividad sobre los titulares de permisos o autorizaciones, inscripciones registrarles o comunicaciones a la Administración"*. A la vista de la definición, la Ley permite atribuir responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente a más actores sin mediar ni dolo ni culpa, que el Convenio de responsabilidad civil de 1992, que lo impute al propietario del buque.

dioambiental, artículo 14. Aunque la Ley afirma no haber límite a la responsabilidad del operador, el artículo 24, además de establecer la obligación de una garantía financiera, un seguro, para poder afrontar la responsabilidad medioambiental, concede, a las autoridades públicas competentes, la potestad de determinar la cuantía mínima que debería de estar garantizada por el seguro contratado por el operador. En todo caso, y según el artículo 30, la cobertura no podrá ser nunca superior a 20.000.000 euros. Adicionalmente, la Ley crea un Fondo estatal de reparación de daños medioambientales.

Por su parte, la Ley de navegación marítima es la que regula la responsabilidad civil por contaminación marítima, siendo el Código Civil un instrumento legal supletorio.⁵⁶ En ningún momento, excluye la aplicación de la Ley de responsabilidad medioambiental. Esta Ley viene a establecer un régimen de responsabilidad civil cuasi objetivo por todos aquellos daños derivados de la contaminación de la zona económica exclusiva, el mar territorial, las aguas interiores y las costas. A diferencia de los Convenios internacionales, se imputa, objetivamente, la responsabilidad al armador del buque o, en su caso, al titular del uso o explotador del artefacto naval, como pudiera ser el fletador.⁵⁷ Junto a ello, establece la obligación de tener suscrito un seguro para poder cubrir la responsabilidad civil, así como el derecho a poder limitar la responsabilidad derivada de los daños por contaminación.⁵⁸

Como nos encontramos ante una responsabilidad extracontractual derivada de daños al medio ambiente y estos, a su vez, se configuran como un delito penado por la ley, el artículo 1092 del Código Civil, redirige la regulación de estas obligaciones civiles a las disposiciones del Código Penal. Según las normas del Código Penal, si de un hecho delictivo derivasen daños y perjuicios, el autor tiene la obligación de repararlos, configurándose este como responsable civil de los daños y

⁵⁶Artículo 4 del Código Civil, establece, "*Las disposiciones de este Código se aplicarán como supletorias en las materias regidas por otras leyes*".

⁵⁷Artículos 385 y 386 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Adicionalmente, recoge una serie de motivos por los que el armador, titular o explotador pudieran quedar exonerados: "*...por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero...*"

⁵⁸DE BUSTOS LANZA, H, FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T, y LÓPEZ QUIROGA, J., "La nueva ley de navegación marítima" en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 38. 2014, pp. 63-35.

perjuicios.⁵⁹ Esta afirmación es bastante importante, ya que la Audiencia provincial de A Coruña, al no condenar a nadie por el delito medioambiental, cerró las vías para exigir la completa indemnización por todos los daños derivados del desastre del Prestige.⁶⁰ Esta situación fue corregida por el Tribunal Supremo, al imputar el delito imprudente ambiental al capitán Apostolos Mangouras.⁶¹

A pesar de la redirección al Código Penal, su artículo 109, vuelve a redirigir la regulación al afirmar que el "*...delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes...*". Ahora bien, la Ley de responsabilidad medioambiental, excluye su propia aplicación a todos aquellos daños medioambientales sobre los que se aplique el Convenio de responsabilidad civil y el Convenio del fondo de 1992.⁶² La aplicación de la Ley de navegación marítima también cede ante la aplicación de los Convenios de 1992.⁶³

Con todo lo dicho, no cabe duda de que la responsabilidad extracontractual del desastre del Prestige se regularía por las disposiciones de los instrumentos legales internacionales que componen la regulación internacional de la materia, anteriormente expuesta.

3. Responsabilidad de los actores del incidente.

Como se mencionó anteriormente,⁶⁴ la condena del capitán Apostolos Mangouras por el delito imprudente contra el medio ambiente, abre las vías a la posibilidad de exigir indemnización por todos los daños ocasionados por el desastre del Prestige.

⁵⁹Artículos 109, 110 y 116 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

⁶⁰En palabras de la Audiencia provincial de A Coruña, en su sentencia 2641/2013 de 13 de noviembre: "*... de modo que, si sólo se considera acreditado el delito de desobediencia, del mismo no se deriva o con el mismo no se han causado los daños y perjuicios derivados del vertido del Prestige, con independencia de la buena parte cumplida acreditación de ingentes daños y perjuicios...*".

⁶¹Como viene afirmando el Tribunal Supremo en su sentencia (fundamento jurídico 63), "*La responsabilidad civil del acusado... necesariamente ha de tener un enfoque distinto del que marcó la sentencia recurrida, pues el ámbito más amplio de su condena deja fuera de toda duda la relación entre su comportamiento y los daños y perjuicios derivados de la catástrofe que provocó el vertido del barco que capitaneaba.*".

⁶²Artículo 3 de la Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental.

⁶³DE BUSTOS LANZA, H, FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T, y LÓPEZ QUIROGA, J., "La nueva ley de navegación marítima" en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 38. 2014, pp. 63.

⁶⁴Vid. Subepígrafe B. Regulación nacional.

En lo que concierne al propio capitán, Apostolos Mangouras, además de ser condenado penalmente a dos años de prisión y multa por el delito mencionado, se declaró su responsabilidad civil como responsable directo del desastre. Para ello, el Tribunal Supremo acudió al Convenio de responsabilidad civil de 1992. Como expone el Tribunal Supremo en el fundamento jurídico sexagésimo cuarto, el Convenio presenta un régimen de canalización de la responsabilidad de carácter excluyente, en el sentido de que la responsabilidad por los daños medioambientales sólo se le podrá exigir al propietario del buque. No obstante, como se vio en la regulación internacional, este carácter excluyente presenta la excepción de si el empleado de un armador, en este caso el capitán, hubiere actuado temerariamente y a sabiendas de la probabilidad de producir daños medioambientales, se podrá ejercer acciones civiles contra el mismo.⁶⁵ Así, mientras que la Audiencia Provincial de A Coruña absolvió al capitán por no apreciar imprudencia grave en su comportamiento, el Tribunal Supremo sí lo aprecia y, por ende, se le declara civilmente responsable por los daños del desastre del Prestige.⁶⁶ No obstante, el Convenio no le concede el privilegio de limitar su responsabilidad civil, como sí lo hace en favor del propietario del buque.

Por su parte, el propietario del buque, la empresa Mare Shipping, no fue declarada penalmente responsable por el desastre, sino civilmente y en condición de responsable subsidiario al capitán.⁶⁷ Es destacable que el Convenio nada establece sobre la responsabilidad subsidiaria del propietario. Sólo prevé la responsabilidad del mismo por todos los daños ocasionados, sin que tal responsabilidad varíe en función de si algún sujeto haya actuado intencionalmente o de manera temeraria, tal como se declara en la sentencia del Tribunal Supremo. Hay que recordar, que el propietario goza de la limitación de la responsabilidad que recoge el Convenio, la

⁶⁵ Artículo III del Convenio de responsabilidad civil de 1992.

⁶⁶ Fundamentos jurídicos 20-21, 26 de la Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016. Algunas matizaciones sobre la valoración realizada por el Tribunal Supremo, véase MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C., "Un nuevo despropósito jurídico en el caso Prestige: ahora el Tribunal Supremo (Comentario a la STS nº 865/2015, Sala Segunda, de lo penal, de 14 de enero de 2016.)" en *Revista Penal*, nº 39, 2017, pp.267-268.

⁶⁷ BLASCO HEDO, E., "El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del Prestige", en *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 55, 2016, pp. 31-32; La responsabilidad civil subsidiaria fue establecida de acuerdo con el artículo 120, apartado 4 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

cual solamente podrá ser levantada si se declara que el propietario haya actuado con la intención o temerariamente con respecto a los daños provocados. En todo caso, requiere que se constituya un fondo de cuantía limitada ante las autoridades competentes. Como el Tribunal Supremo proclama que Mare Shipping ha actuado temerariamente, no puede valerse de la limitación que el Convenio de responsabilidad civil de 1992 le concede y la constitución del fondo pierde todo el sentido.⁶⁸

Aplicando lo visto en la regulación internacional, Mare Shipping tuvo la obligación de contratar un seguro y, por ello, a través de Universe Maritime, el armador del buque, contrató a The London P&I Club, que se configura como su aseguradora. Contra ésta, el Convenio permite interponer cualquier reclamación de indemnización de daños de manera directa, a la vez que le permite beneficiarse de los límites previstos a la responsabilidad por daños, aun cuando el propietario no puede beneficiarse de las mismas, tal como ocurre en el caso Prestige. Con tal fin, la aseguradora constituyó ante el Juzgado de Instrucción, un fondo por la cuantía de 22.777.986 euros. Junto a ello, y, como consta en los hechos probados, la aseguradora también firmó un contrato de seguro P&I o contrato de protección e indemnización,⁶⁹ en base al cual se asegura el buque, integrándose en la póliza de seguros estándar de responsabilidad contra contaminación petrolífera, hasta el límite de un billón de dólares estadounidenses. Esto, a la vista de las disposiciones del Código Penal y, en concreto, el artículo 117, implica que, sin perjuicio del fondo constituido, el límite de la responsabilidad civil de la aseguradora se incrementa hasta la cantidad de 1 billón de dólares estadounidenses. Así declara el Tribunal Supremo, condena a la aseguradora como responsable directa de los daños ocasionados por el vertido de fueloil y ratifica el derecho que tiene cada perjudicado de interponer una acción civil directamente contra The London P&I Club.⁷⁰

⁶⁸Fundamento jurídico sexagésimo séptimo de la Sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016.

⁶⁹En palabras del Tribunal Supremo, *"Se trata de seguros de responsabilidad civil del naviero, como seguros de base mutualista, en los que los propios armadores o personas relacionadas se organizan mediante clubs para darse convertirá entre sí mismos, sometidos a la legislación del país en que se han constituido..."*.

⁷⁰BLASCO HEDO, E., "El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del Prestige", en *Actualidad Jurídica Ambiental*, n° 55, 2016, pp. 31-32; Fundamentos jurídicos 68-69 de la Sentencia 865/2015 de 14 de enero de 2016.

Por otro lado, el Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre la responsabilidad civil del Fondo internacional de indemnización por daños debidos a la contaminación marítima de hidrocarburos, el FIDAC, declarándole responsable. Como se remarcó en la regulación internacional, el FIDAC se constituyó con la finalidad de indemnizar a todos aquellos perjudicados cuyas reclamaciones no fueron íntegramente compensadas en virtud de las disposiciones del Convenio de responsabilidad civil de 1992. Pero, al igual que el Convenio mencionado presenta limitaciones sobre la responsabilidad civil, el FIDAC también presenta límites a la hora de indemnizar a las víctimas. De esta manera, la cantidad que deberá de indemnizar el FIDAC será el resultado de la diferencia entre la cantidad pagada en virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992 y el límite que corresponda de acuerdo con el artículo 4 del Convenio del Fondo de 1992.

Finalmente, ni el ex-Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors, que representaba al Gobierno de España, y cuya condena podría haber abierto la vía de poder reclamar indemnizaciones por daños por la contaminación directamente al Gobierno español, ni la empresa fletadora, Crown Resources, ni la empresa armadora, Universe Maritime, fueron encontrados responsables ni penal ni civilmente.

III. CONCLUSIONES

Como quedó redactado al principio, el objetivo de este trabajo consistió en reflejar el régimen de imputación y limitación de la responsabilidad civil derivada de contaminación por hidrocarburos a partir de la normativa aplicable, teniendo, como supuesto de hecho, el desastre del Prestige.

Por ello, este trabajo se ha profundizado en los orígenes del caso Prestige con el fin de poder delimitar los distintos aspectos del mismo. Una vez realizado esto, y tras evaluar tanto la regulación internacional como la nacional, se concluyó que son los Convenios de responsabilidad civil y del Fondo de 1992 los pilares reguladores de este tipo de sucesos. Junto a ellos, también resalta el Protocolo del Fondo

Complementario de 2003. A través del análisis de los mismos, se vio que el propietario del buque es el primer sujeto que asume, objetivamente, la responsabilidad por daños derivados de contaminación por hidrocarburos, sin perjuicio de la posibilidad de que otros sujetos, enumerados en el Convenio de responsabilidad civil, también pueden ser considerados responsables, atendiendo a comportamiento en relación con el suceso. Asimismo, se vio la responsabilidad que asumía el FIDAC, en todos aquellos casos en los que las indemnizaciones del Convenio de responsabilidad civil no fueran suficientes.

Junto a ello, se analizaron los distintos límites que acompañan a las cuantías de indemnización que deben de asumir los responsables. Los límites que presentan el FIDAC y el Fondo complementario son fijas y dependen totalmente de las indemnizaciones satisfechas de acuerdo con el Convenio de responsabilidad civil de 1992.

Finalmente, tras ver todo este régimen, este trabajo reflejó su aplicación práctica en el caso Prestige en base a lo declarado en la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016, que abrió las puertas a las reclamaciones civiles por daños sufridos.

La principal dificultad que presentó este trabajo fue el análisis del caso Prestige, que se caracteriza por afectar a una gran diversidad de disciplinas jurídicas y su elevada internacionalidad. Entre las disciplinas que afecta tenemos el Derecho civil, el Derecho administrativo, el Derecho penal, el Derecho internacional público y privado. Así, enfocar el trabajo solamente desde la perspectiva del Derecho internacional privado presentó cierta complejidad. Propietaria liberiana, armador griego, fletadora suiza, aseguradora inglesa, clasificadora estadounidense y capitán griego son los sujetos que intervinieron en el derrame del fueloil provocando daños en España, Francia y Portugal. Esto, sin duda alguna, no facilitaba las cosas.

Desde mi punto de vista, el desastre del Prestige mostró todos los colores del régimen internacional regulador de la responsabilidad civil derivada de daños de contaminación por hidrocarburos. La primera de las deficiencias que resalta es la generosa limitación que se establece a las cuantías a indemnizar por responsabilidad civil. El Convenio de responsabilidad civil parte del límite de unos 5.573.000

€, ⁷¹ cantidad que subirá si el buque presenta más de 2000 unidades de arqueo sin poder sobrepasar los 110.944.000 €. En caso de que esto no sea suficiente, el FIDAC podrá asumir la responsabilidad hasta la cantidad de 250.868.000 € (incluyendo las cantidades pagadas en base al Convenio de responsabilidad civil). Y si esto no fuese suficiente, el Fondo Complementario estará dispuesto a asumir la responsabilidad hasta 926.950.000 € (incluyendo las cantidades anteriores). Si comparamos estas cantidades a los gastos que supuso el desastre del Prestige, alrededor de 4.000.000.000 €, estamos hablando de indemnizaciones relativamente bajas e insuficientes para afrontar los daños causados. Por ello, hace falta una nueva regulación que establezca cuantías más elevadas para poder resarcir efectivamente los daños sufridos por las víctimas.

Al dicho régimen hace falta destacar la existencia, y la posibilidad de operar a través, de banderas de conveniencia y los paraísos fiscales. La posibilidad de crear entramados empresariales en los paraísos fiscales, zonas que se caracterizan por la opacidad de información y la negativa en cooperación, y el uso de banderas de conveniencia, impiden identificar los verdaderos responsables de este tipo de desastres, y, por ende, evitan de asumir las debidas responsabilidades. Además, permite operar bajo leyes medioambientales débiles que supone el uso de buques desgastados y en malas condiciones. Esto, junto con la limitada legitimación pasiva frente a los posibles responsables, crea un sistema en el que las multinacionales pueden perseguir sus deseados beneficios ilimitados, sin preocuparse por las responsabilidades derivadas de daños al medio ambiente.

Esto se refleja bastante bien el caso Prestige, ya que ni la propietaria del buque, ni el armador, ni la fletadora, ni la clasificadora fueron encontrados como responsables por este tipo de desastre.

Hay que afirmar que, tras los desastres de Erika, en Francia, y de Prestige, en España, la Unión Europea promovió una diversidad de paquetes normativos con el fin de evitar este tipo de catástrofes. Estos paquetes dieron lugar a un elevado nú-

⁷¹Todas las cantidades en euros fueron calculadas partiendo del valor del derecho especial de giro a día 29 de mayo de 2017.

mero de normativa nacional sobre los distintos aspectos de la contaminación marina. A pesar de ello, resultan insuficientes para afrontar los riesgos reales, que se transforman en gran destrucción con graves consecuencias al medio marino y costero de los Estados.

Creo que es necesario cuestionarse la manera de afrontar este problema: ¿seguir introduciendo más y más normativa con el último fin de poder amortiguar el riesgo existente y, en su caso, los daños provocados? O, más bien, ¿volver a regular aquellos aspectos que, quizás no tienen efecto directo sobre la contaminación, pero son la clave para consolidar un régimen que gestione, de manera sostenible, los recursos comunes para el bien común? Como bien afirma TOMBS & WHYTE, "*los sistemas reguladores permiten momentáneamente la reducción del daño corporativo, pero no pueden resolver los conflictos profundos pues han de permitir que la industria continúe en funcionamiento*".

IV. BIBLIOGRAFÍA

Libros y Artículos de revistas

BALLESTEROS PINILLA, G.A., "La contaminación transnacional en el Reglamento Roma II", en *Medio Ambiente & Derecho: Revista electrónica de derecho ambiental*, núm. 21, 2010.

BELTRÁN CASTELLANOS, J.M., "La responsabilidad civil, penal y medioambiental derivada del accidente de Prestige. A propósito de la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013", en *Revista de Aranzadi de Derecho Ambiental*, nº 27, 2014.

BERNAT MOLINA, I. y WHYTE, D., "Entendiendo los orígenes del crimen estatal-corporativo. Un análisis de los desastres del Prestige y Morecambe Bay", en *Revista Crítica Penal y Poder*, nº 9, 2015.

BLASCO HEDO, E., “El Tribunal Supremo acuerda indemnizar a los perjudicados por la catástrofe del Prestige”, en *Actualidad Jurídica Ambiental*, nº 55, 2016.

DE BUSTOS LANZA, H, FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T, y LÓPEZ QUIROGA, J., “La nueva ley de navegación marítima” en *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*, nº 38. 2014.

CALVO CARAVACA, A.L., y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*, Comares, Granada, Décimo cuarta edición, 2013.

CAMPUZANO DÍAS, B., RODRÍGUEZ BENOT, A., RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M.A. y YBARRA BORES, A., *Manual de derecho internacional privado*, Tecnos, Madrid, Tercera edición, 2016.

DÍEZ-PICAZO, L. y GULLÓN, A., *Sistema de derecho civil*, Tecnos, Madrid, Décima edición, Volumen II, Tomo 2, 2013.

FERNÁNDEZ ROZAS, J.C. y SÁNCHEZ LORENZO, S., *Derecho internacional privado*, Civitas, Madrid, Novena edición, 2016.

GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, R., “La responsabilidad civil por daños al medio ambiente”, en *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, nº 45, 2012.

MARÍ FARINÓS, J., “A propósito de la responsabilidad civil por daños de carácter ecológico: «quien contamina paga»”, en *Actualidad Civil*, nº 2. 2017.

MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C., "Un nuevo despropósito jurídico en el caso Prestige: ahora el Tribunal Supremo (Comentario a la STS nº 865/2015, Sala Segunda, de lo penal, de 14 de enero de 2016.)" en *Revista Penal*, nº 39, 2017.

MOLINA GARCÍA, M.J., “La sentencia del “Prestige” en vía penal, ¿exención de responsabilidad?: desobediencia y absolución”, en *Práctica de Derecho de Daños*, nº 118, 2014.

OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN, C., "El DIPr de la UE en la determinación de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente", en *Anuario Hispano-Luso Americano de Derecho Internacional*, 2013-2014, 2013.

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

Normativa y Jurisprudencia

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, publicado en «*BOE*» núm. 206, de 25 de julio de 1889.

Constitución española de 1978, publicado en «*BOE*» núm. 311, de 29 de diciembre de 1978.

Convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos de 1992

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

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, publicado en «*BOE*» núm. 281, de 24 de noviembre de 1995.

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

La Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004, sobre la responsabilidad medioambiental en relación con la

prevención y reparación de daños medioambientales, publicado en «*DOUE*» núm. 143, de 30 de abril de 2004.

Reglamento 864/2007, de 11 de julio de 2007 relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II»), publicado en «*DOUE*» núm.199, de 31 de julio de 2007.

Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, publicado en «*BOE*» núm. 255, de 24 de octubre de 2007.

Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 2010.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, publicado en «*BOE*» núm. 180, de 25 de julio de 2014.

Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (Sala Quinta) Sentencia C-98/06 de 27 de septiembre de 1988 (Caso *Kalfelis*).

Tribunal Supremo (Sala Segunda) Sentencia núm. 865/2015 de 14 de enero de 2016.

Audiencia Provincial de A Coruña (Sala de lo Penal, Sección Primera) Sentencia 2641/2013 de 13 de noviembre de 2013.

Lubbe and Others and Cape Plc. and Related Appeals [2000] UKHL 41 (20 de julio de 2000).