

## RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DERIVADOS DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA POR HIDROCARBUROS: ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES A PROPÓSITO DEL «PRESTIGE»

 TOMÁS FERNÁNDEZ-QUIRÓS  
*Abogado (\*)*

### 1. INTRODUCCIÓN

Aún permanecen vivas en nuestras retinas las desoladoras imágenes de gran parte de la costa gallega y cantábrica, castigadas por el fuel derramado por el petrolero de pabellón de Bahamas «Prestige», tras su accidente y posterior hundimiento a mediados de noviembre de 2002. La magnitud del vertido y la movilización social que pronto se desencadenó convirtieron al transporte marítimo de hidrocarburos en triste portada de los principales diarios nacionales e internacionales, o en noticia de cabecera de los distintos medios informativos.

La repercusión mediática de tal accidente y de los consiguientes debates posteriores, en los que el rigor no ha sido precisamente la nota predominante, ponen de manifiesto la conveniencia de fijar las bases sobre las que se asienta la responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos, analizando la normativa en vigor, así como las propuestas de reforma que se han puesto de manifiesto en las últimas fechas, especialmente impulsadas por la Comisión Europea.

### 2. NORMATIVA DE APLICACIÓN: CONVENIOS CLC Y FONDO

Siendo una constante del Derecho Marítimo tradicional el haber ido evolucionando a remolque de grandes accidentes y siniestros marítimos, la regulación internacional de la responsabilidad civil por daños por contaminación marítima por hidrocarburos ha sido el paradigma de tal fenómeno. Así, tras el

accidente en 1967 del petrolero «Torrey Canyon» frente a las costas francesas, y vistas las insuficiencias y lagunas de la normativa entonces vigente, la comunidad marítima internacional dará los primeros pasos en la búsqueda de una normativa internacional uniformadora en esta materia.

Fruto de esos desvelos, vieron la luz dos Convenios: (i) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969, vigente en nuestro país conforme al texto resultante de la adopción del Protocolo de 19 de noviembre de 1992 que lo ha enmendado (en adelante referido ese conjunto normativo como «CLC»), y (ii) el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, igualmente vigente conforme al texto resultante de la adopción del Protocolo de 27 de noviembre de 1992 que lo ha enmendado (en adelante referido ese conjunto normativo como «el Convenio del FONDO»).

### 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO CLC

De conformidad con el artículo 2 CLC, sus disposiciones resultan íntegramente de aplicación a la hora de exigir y dirimir las correspondientes responsabilidades, siempre que se hayan producido daños por hidrocarburos en la costa, mar territorial o zona económica de un Estado parte.

Además del factor o criterio territorial, que atiende como elemento determinante al lugar de producción del daño, se requiere un segundo factor para la aplicabilidad del CLC: que se trate de daños derivados de derrame o descarga de hidrocarburos desde un buque tanque de navegación marítima que los transporta, con independencia de que su origen sea accidental o deliberado. En cambio, el CLC no resulta de aplicación a aquellos supuestos en que la contaminación ha sido provocada por un buque distinto a un buque tanque<sup>1</sup>, o cuando tiene su origen únicamente en el propio combustible o «*bunkers*» que lleva a bordo el buque afectado, supuestos a los que resultará de aplicación el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustibles de Buques, de 19 de marzo de 2001, cuando entre en vigor.

Por otro lado, regulando el CLC la responsabilidad civil nacida de daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos, su texto define tanto las sustancias que tienen la consideración de «hidrocarburos» (artículo 1.5)<sup>2</sup>, como los daños cubiertos por el Convenio (artículo 1.6). A los efectos del CLC se entienden por daños:

- (i) Las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, dondequiera que se produzcan esas fugas o descargas;
- (ii) Los daños por deterioro del medio, limitada a la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, más los costes de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que se vayan a tomar; y,
- (iii) El coste de las medidas preventivas<sup>3</sup> y las pérdidas o daños ulteriormente ocasionados por tales medidas (ej., empleo de dispersantes).

El Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos sito en Londres (en adelante «el FIDAC»)<sup>4</sup> contempla tres grandes categorías de reclamaciones admisibles que serían objeto de indemnización bajo los regímenes de los Convenios CLC y del FONDO<sup>5</sup>, y que procedemos a detallar:

- (i) Las *operaciones de limpieza y los daños a los bienes*, incluyendo en esta categoría:
  - los costes objetivos y razonables de las operaciones de limpieza en mar y en tierra;
  - los daños a bienes (ej.: embarcaciones, artes de pesca), ya sean consecuencia del propio vertido o de las medidas de limpieza empleadas;
  - las operaciones de salvamento y otras medidas preventivas adoptadas para evitar la contaminación;
  - la eliminación de residuos y material recuperado;
  - los costes de estudios realizados exclusivamente como consecuencia directa del derrame, o a efectos de cuantificar su alcance y los daños ocasionados;
  - una proporción razonable de los costes fijos en que hubieran incurrido las autoridades por las operaciones de limpieza (empleo de buques o personal dependiente de la Administración), y relacionados directamente con ella, así como los costes adicionales que son consecuencia exclusiva del siniestro y que las autoridades no habrían tenido que soportar si el siniestro no hubiera acaecido.

<sup>1</sup> El Convenio habla expresamente de «toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido para el transporte de hidrocarburos a granel como carga».

<sup>2</sup> Todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque. Para una definición técnica más exhaustiva de «petróleo crudo» y «fuel oil» hay que remitirse al art. 1.3 del Convenio del FONDO.

<sup>3</sup> Definidas en el art. 1.7 CLC como las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

<sup>4</sup> Al que nos referiremos posteriormente, y que es la organización intergubernamental creada por el Convenio del FONDO.

<sup>5</sup> *Manual de Reclamaciones del FIDAC*, Noviembre de 2002.

- (ii) Las «*pérdidas consecuenciales*» y «*pérdidas puramente económicas*», correspondiendo el primer concepto a las reclamaciones derivadas de la pérdida de ingresos sufrida por los propietarios o usuarios de los bienes contaminados como resultado del derrame; bajo la rúbrica de «*pérdidas puramente económicas*», el FIDAC contempla las pérdidas de ingresos sufridas por personas cuyos bienes no han sido contaminados (ej., paralización de la flota pesquera a quien se prohíbe faenar temporalmente, pérdidas del sector hostelero).

Igualmente se incluyen bajo estos conceptos los costes razonables de las medidas adoptadas para prevenir, reducir o minorar las pérdidas puramente económicas (ej., campañas promoviendo el consumo de productos pesqueros).

- (iii) Los *daños al medio ambiente*: se incluyen los costes de las medidas razonablemente adoptadas para regenerar o restaurar el medio marino y las zonas afectadas, incluyendo los oportunos estudios realizados al efecto, si bien su admisión en último término dependerá de la decisión del FIDAC, al igual que en relación con los restantes conceptos.

En el examen de las distintas reclamaciones efectuadas en su día a raíz del accidente del «Aegean Sea» fue objeto de especial discusión el alcance o extensión que había que dar a alguno de estos conceptos, y si procedía la interpretación restrictiva que proponía el FIDAC, sobre la base de las pautas o directrices acordadas por sus Estados miembros, o las más laxas que proponían los reclamantes y que aceptó el Juzgado de lo Penal de La Coruña. Pues bien, planteada esta cuestión en apelación ante la Audiencia Provincial de La Coruña, ésta rechazó las pretensiones del FIDAC al entender que pretendía imponer unos criterios de interpretación sumamente rigurosos que podían llevar a no observar los principios esenciales que informan el Convenio del FONDO como el «garantizar una indemnización suficiente o plena a las personas que sufran daños por contaminación»<sup>6</sup>.

#### 4. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

Como es unánimemente aceptada por la doctrina más autorizada (C. de la Rue y C. Anderson, en el plano internacional; Gabaldón y Ruiz Soroa, Olivencia y, recientemente, Pulido Begines, en nuestro país), la responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos regulada por el CLC se establece sobre una base objetiva, aunque atenuada (artículo 3 CLC). Esa responsabilidad objetiva que consagra el CLC («*strict liability*»), tal como se la conoce en Derecho anglosajón se funda en el principio de que «quien contamina paga», independientemente de la existencia o no de culpa, elemento de cuya presencia se prescinde a la hora de determinar responsabilidades por la producción de este tipo de daños.

Y no sólo se proclama una responsabilidad objetiva, sino que desde el primer momento se identifica al responsable, esto es, quién habrá de proceder al resarcimiento de los daños ocasionados: el propietario del buque al tiempo de producirse el suceso. A estos efectos, se simplifican o, en términos más ajustados, se canalizan esas responsabilidades hacia un único sujeto, que es el propietario del buque. La justificación no es otra que facilitar a los perjudicados el ejercicio de sus acciones contra un sujeto que pueda resultar de fácil identificación, al menos formal o teórica. Hacemos esta salvedad porque, si bien puede resultar fácil acudir al registro de buques en cada caso particular para identificar a la compañía que consta inscrita como propietario registral, lo cierto es que habitualmente nos encontramos con una falta de vinculación absoluta entre quien formalmente aparece registralmente como propietario con quien resulta ser el verdadero titular del buque, ya sea por razones o exigencias financieras (utilización de «SPC» o «SPV» impuestas por las entidades financieras), ya por otras razones más «dudosas». Tal es el caso de las flotas navieras con la típica estructura de «*one ship companies*», esto es, en que cada uno de los buques es controlado o gestionado generalmente por una única compañía vinculada a quien es el beneficiario último («*beneficial owner*») de esa estructura artificial, y constando registralmente cada buque como propiedad de compañías distintas, ya estén registradas en una misma jurisdicción o en varias.

<sup>6</sup> Mireia Castillo Daudí: «El siniestro del buque Aegean Sea y la indemnización de los daños», *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XVII, pág. 285.

En este sentido, no nos parece aceptable el punto de vista de algún autor<sup>7</sup> que defiende que con la atribución directa de responsabilidad al propietario del buque «se vence la tradicional opacidad entre propiedad y explotación del buque, que en muchas ocasiones hace imposible la persecución del naviero responsable de la explotación». En nuestra opinión, esa opacidad sigue existiendo hoy en día desde el mismo momento en que en la mayoría de los supuestos nos encontramos con que el propietario del buque es una sociedad constituida en un paraíso fiscal a través de fideicomisarios o «trustees» cuya información registral disponible resulta irrisoria, dificultándose de este modo el establecimiento de nexos de unión con quien pueda ser el titular en la sombra o «beneficial owner» que explota ese buque, al igual que otros que constan, cada uno de ellos, bajo titularidad de sociedades instrumentales distintas, constituidas igualmente en esos registros totalmente opacos.

No es ésta, desde luego, una cuestión baladí. Imaginemos que se logra quebrar el derecho a limitar la responsabilidad del propietario de un buque, que resulta ser una sociedad instrumental de las que estamos comentando, y cuyo único patrimonio conocido es el buque que ha ocasionado el vertido o, en el peor de los casos, el buque que, tras causar el vertido, se hunde y desaparece para siempre. Podemos estar de acuerdo en que la canalización de responsabilidad hacia el propietario registral facilita y permite agilizar las reclamaciones y el resarcimiento de los perjudicados, al identificar siempre como responsable al propietario del buque. Ahora bien, ese sistema puede resultar insuficiente para garantizar un resarcimiento *total* de los perjudicados en aquellos supuestos en que los responsables pierdan su derecho a limitar la responsabilidad y proceda la exigencia de responsabilidades civiles ilimitadas. Ciertamente, se puede entender que no es el CLC el instrumento en el que hay que buscar la solución a estas insuficiencias, sino que debería procederse a una revisión de la normativa internacional que regula el registro y abanderamiento de buques; pero ello no obsta para

poner en evidencia consecuencias como las que podrían producirse si, por ejemplo, se llegara a estimar que el propietario del «Prestige» habría causado el vertido actuando con dolo eventual al haber ordenado efectuar un largo viaje oceánico, navegando en pleno invierno, a un buque sub-estándar e innavegable cargado de fuel, poniendo en grave riesgo el medio ambiente marino de las zonas o áreas que hubiera de atravesar. Así, una vez abonadas las indemnizaciones hasta los límites máximos cubiertos por el asegurador del buque y el FIDAC (unos 171,5 millones €), ¿cómo se haría frente a las restantes responsabilidades?<sup>8</sup>

Pues bien, a nuestro modo de ver, en ese marco en que se pretenden canalizar las responsabilidades hacia un único responsable, cual sería la entidad que consta como propietaria del buque, excepcionalmente se puedan derivar responsabilidades civiles por daños por contaminación marítima por hidrocarburos hacia otros sujetos, como analizaremos más adelante.

Por otra parte, ha de tenerse en cuenta que esta responsabilidad objetiva queda *atenuada* por las excepciones que prevén los párrafos 2 y 3 del artículo 3 CLC, esto es, si el propietario prueba que los daños por contaminación:

- (i) Resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- (ii) Fueron totalmente causados por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños;
- (iii) 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; o
- (iv) 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.

<sup>7</sup> Pulido Begines: «Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea», en *Derecho de la Navegación*, vol. VI, *Tratado de Derecho Mercantil*, Marcial Pons, Barcelona, 2003, pág. 361.

<sup>8</sup> Distintas estimaciones hablan de daños y costes asociados al vertido del «Prestige» por importe de unos 1.000 millones €.

Para este último supuesto (recogido en el artículo 3.3 CLC) se establece que el propietario del buque podría ser exonerado total o parcialmente de responsabilidad frente a esa persona.

Si desde esta perspectiva centramos nuestra atención en el reciente accidente del «Prestige» y las circunstancias en que se produjeron los daños por contaminación, podríamos anticipar que en este caso no parece concurrir uno de los supuestos previstos en el artículo 3, apartados 2 y 3, sub-apartados (i), (ii) y (iii), del CLC, en que la responsabilidad del propietario del buque pudiera quedar atenuada. A estos efectos, las críticas vertidas hacia la actuación de las autoridades españolas —en el supuesto, a nuestro juicio improbable, de que estuvieran justificadas y fundamentadas— tendrían difícil encuadre en el limitado ámbito del sub-apartado (iii) antes referido, que se circunscribe al «mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función» en los debatidos «puertos de refugio». Esta cuestión ha sido objeto de debate reciente<sup>9</sup>. Los principales tratadistas (D. de la Rue y C. Anderson<sup>10</sup> únicamente incluyen dentro del concepto de «*otras ayudas a la navegación*» a las cartas náuticas<sup>11</sup>, excluyendo a los Prácticos. Y todo ello sin olvidar que este supuesto exoneratorio sólo resultaría de aplicación cuando los daños por hidrocarburos fueron causados «totalmente» por una negligencia de esas Autoridades, con lo que no procedería su aplicación en supuestos en que hubiera una concurrencia de causas, como, por ejemplo, cuando el vertido tiene su origen en un accidente del propio buque sin intervención de Autoridad alguna.

No obstante, vista la información que ha aparecido en los medios de comunicación, no es descartable que el propietario del buque pudiera llegar a invocar la concurrencia del supuesto previsto en el apartado (iv) antes referido del artículo 3.3 CLC, pretendiendo que los daños cubiertos bajo el CLC pudieran haber sido debidos, siquiera parcialmente, a la negligencia de esas Autoridades y asimilando éstas al concepto de «persona» que utiliza el comentado artículo. Recorde-

mos en este sentido el precedente del «Aegean Sea» en que el Juzgado de Primera Instancia<sup>12</sup> y, posteriormente, la Audiencia Provincial de La Coruña<sup>13</sup> distribuyeron responsabilidades entre la compañía propietaria del buque y la Administración española a raíz de la actuación negligente del Práctico del Puerto de La Coruña, con el consiguiente reparto de las indemnizaciones que se derivaron del referido accidente.

Por otro lado, el CLC establece una *responsabilidad directa del propietario del buque, que además es selectiva o excluyente* (artículo 3.4 CLC), esto es:

- (i) No se pueden reclamar contra el propietario daños por contaminación de los cubiertos bajo el ámbito del CLC que no se ajusten a las disposiciones de este Convenio, esto es, hay que estar a los límites previstos en él;
- (ii) En cambio, sí cabría reclamar al propietario fuera de los límites del CLC por daños distintos a los de contaminación que cubre el CLC (ej: pérdida de la carga); y
- (iii) No se puede promover ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación, ajustada o no al CLC, contra (artículo 3.4 CLC):
  - los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;
  - el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios al buque;
  - un fletador, gestor naval o armador;
  - una persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
  - una persona que tome medidas preventivas;
  - un empleado o agente de las personas mencionadas en los apartados 3, 4 y 5.

<sup>9</sup> Fundamentalmente a raíz del accidente del «Erika» (1999) y del caso del «Castor» (2001).

<sup>10</sup> Colin de la Rue y Charles B. Anderson *Shipping & The Environment*, Lloyd's Shipping Law Library, Londres, 1998, pág. 92.

<sup>11</sup> *The Tesis*, caso resuelto por el Tribunal Supremo Sueco, a raíz del accidente sufrido por el petrolero soviético del mismo nombre frente a las costas suecas el 22 de octubre de 1977.

<sup>12</sup> Sentencia de 30 de abril de 1996, Juzgado de lo Penal núm. 2 de La Coruña.

<sup>13</sup> Sentencia de 18 de junio de 1997.

Estas exclusiones son operativas, salvo que los daños hayan sido originados por una acción u omisión de tales personas y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.

A estos efectos, como se ha señalado con acierto por la doctrina más autorizada, resultaría cuando menos altamente dudoso que, por ejemplo, astilleros o sociedades de clasificación se puedan considerar incluidos entre los sujetos mencionados en la lista del artículo 3.4 CLC<sup>14</sup>.

La prohibición contenida en el artículo comentado, al impedir que se promueva contra los referidos sujetos cualquier reclamación de responsabilidad civil por daños por contaminación de hidrocarburos, fundamentada o no en el CLC, tiene enorme trascendencia. Como se ha señalado en nuestra doctrina (Gabaldón)<sup>15</sup>, no cabe ejercitar una acción o iniciar un procedimiento, cualquiera que sea su índole o naturaleza, ya sea civil o penal, que persiga obviar los límites del CLC.

Sólo hay una responsabilidad civil, y no cabe pretender un tratamiento distinto en aquellos supuestos en que hablemos de responsabilidad civil *ex delicto*, como si se tratara de una responsabilidad civil distinta que pudiera escapar a las previsiones del CLC, y que proveyera un resquicio que permite evitar los límites de responsabilidad previstos en el CLC. Y no es óbice para tal postura la equívoca regulación del concepto de responsabilidad civil *ex delicto*, ni la desafortunada interpretación que ha venido defendiendo nuestro Tribunal Supremo, como nuestra doctrina penalista ha manifestado de manera diáfana.

Por otra parte, ha de señalarse que la exoneración de los sujetos a que se refiere el artículo 3.4 CLC no obsta al derecho del propietario para «interponer recurso contra terceros» (artículo 3.5 CLC), esto es, a ejercitar acciones de regreso frente a quienes pudieran haber causado negligentemente los daños por contaminación por los que responde directa-

mente el propietario de manera objetiva, es decir, por el mero hecho de ser el propietario del buque al tiempo de producirse el suceso.

En conclusión, pues, podemos decir que, en líneas generales, la responsabilidad civil del propietario del buque bajo el CLC es directa, objetiva, aunque atenuada, y excluyente, si bien cabría excepcionalmente (en supuestos de dolo o dolo eventual) exigir responsabilidades bajo el CLC a aquellos sujetos cuya responsabilidad excluye el artículo 3.4, y sin descartar que puedan igualmente exigirse responsabilidades al propietario del buque por reclamaciones distintas a las cubiertas por el CLC, o a determinados sujetos omitidos de la lista de exclusiones que recoge el artículo 3.4 antes mencionado.

## 5. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

### 5.1. El derecho a limitar su responsabilidad por el propietario del buque: límites aplicables y quiebra del derecho a limitar

Junto a las notas anteriores, ha de tenerse en consideración que la responsabilidad civil del propietario del buque bajo el CLC es además limitada con carácter general. Conforme dispone el artículo 5.1 CLC, «el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio respecto de cada suceso...». Así, en supuestos de daños por contaminación marítima de hidrocarburos se establece un régimen específico de limitación de responsabilidad en su artículo 5, conforme al cual la cuantía total máxima de responsabilidad del propietario bajo el CLC se calculará atendiendo al tonelaje de arqueo del buque de la siguiente manera:

- (i) Tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo;
- (ii) Respecto de aquellos cuyo arqueo exceda de 5.000 unidades, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de

<sup>14</sup> Los citados autores también consideran no incluidos en esa lista y, por tanto, susceptibles de ser sujetos pasivos de potenciales reclamaciones por daños previstos en el CLC, a los propietarios u operadores de terminales portuarias donde se hubiera podido producir un accidente interviniendo su culpa o negligencia, o a los armadores de buques que hubieran colisionado con un petrolero, incidente a raíz del cual se produce un vertido.

<sup>15</sup> Gabaldón García: «Análisis de algunos casos concretos de responsabilidad marítima y de su limitación». Amoró Cádiz, Haven, Aegen sea, en *VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Ed. Gobierno Vasco, Donostia 1998, pág. 238.

cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo anterior, pero sin que la cuantía total exceda de 59,7 millones de unidades de cuenta.

Las unidades de cuenta a que se refiere el artículo 5 del Convenio son los conocidos como derechos especiales de giro («*special drawing rights*», en adelante referidos como «DEG»), tal como los define el Fondo Monetario Internacional (artículo 9.a) CLC)<sup>16</sup>. Aplicando los anteriores valores al buque «Prestige», y tomando en consideración su tonelaje de arqueo, se estima que el límite máximo de responsabilidad de su propietario bajo el CLC ascendería únicamente a unos 24 millones de €.

Ahora bien, ante la manifiesta insuficiencia de los límites previstos en el CLC (el caso del «Prestige» es paradigmático), se acordó en su día la puesta en práctica de un segundo nivel de indemnización, segundo nivel que supone la extensión de esas cantidades hasta un máximo de 135 millones de DEG<sup>17</sup>.

En otras palabras, a nivel internacional, y dentro de los países signatarios de los Convenios CLC y del FONDO, como España, se contemplan dos niveles distintos de compensación de daños por contaminación marítima de hidrocarburos, siendo complementarios entre sí:

- (i) Un primer nivel regulado en el Convenio CLC, atendiendo al tonelaje de arqueo del

buque, y hasta un importe máximo de 59,7 millones DEG, nivel que establece la responsabilidad máxima de que respondería el propietario del buque, o, en su defecto, su asegurador de responsabilidad civil, a quien nos referiremos en un apartado posterior;

- (ii) El exceso hasta 135 millones DEG, conforme establece el Convenio del Fondo, del que respondería el FIDAC.

Ha de observarse que el derecho a limitar la responsabilidad que le asiste al propietario del buque puede quebrarse «si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción u omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían esos daños» (artículo 5.2 CLC). Esto es, en supuestos de dolo o dolo eventual del propietario en la causación de los daños por contaminación se quebraría el derecho a limitar la responsabilidad, fórmula idéntica a la establecida en el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos. En cualquier caso, ha de tenerse en cuenta que se trata de supuestos excepcionales, resultando de difícil prueba la acreditación de esas conductas del propietario del buque.

Finalmente, ha de señalarse que esta sanción sólo resultaría de aplicación al propietario del buque,

<sup>16</sup> Los derechos especiales de giro (los «DEG») no son una moneda, ni un activo frente al FMI, sino que son un activo frente a las monedas de libre uso de los países miembros del FMI, que sus tenedores pueden canjear por esas monedas. La valoración del DEG se define sobre la base de una *cesta de monedas* actualmente integrada por el euro, el yen japonés, la libra esterlina y el dólar de EE.UU.

La cesta se revisa cada cinco años, para garantizar que las monedas incluidas en la misma sean representativas de las utilizadas en las transacciones internacionales y que las ponderaciones asignadas a las monedas reflejen su importancia relativa en los sistemas comerciales y financieros mundiales. El valor del DEG en términos de dólares de EE.UU. se calcula diariamente como la suma de los valores en dicha moneda de los montos indicados más abajo de las cuatro monedas, sobre la base de los tipos de cambio cotizados a mediodía en el mercado de Londres.

Dólar de EE.UU:	00,577
Euro:	00,426
Yen japonés:	21,0
Libra esterlina:	00,0984

El valor del DEG se publica diariamente en el sitio del FMI en Internet. A 6 de mayo de 2003 el valor de canje del DEG era de 0,812686 DEG por cada € (Fuente: Fondo Monetario Internacional).

<sup>17</sup> En relación con el accidente del «Prestige», y aplicando lo dispuesto en el artículo 4.4. e) del Convenio del FONDO, el Comité Ejecutivo del FIDAC decidió en su 20ª sesión, en Febrero de 2003, que el valor de canje de los DEG a aplicar en este caso para calcular la conversión de los 135 millones DEG era el de la fecha de adopción por el citado Comité del registro de acuerdos adoptados en esa 20ª sesión. Por ello se tomó como referencia el valor de canje del 7 de febrero de 2003: 1 € = 0,78707700. De ahí que en el asunto del «Prestige» los 135 millones DEG correspondan exactamente a 171.520.703 €.

pero no a su asegurador obligatorio, quien nunca respondería más allá del límite máximo de responsabilidad previsto en el Convenio, y ello aunque el propietario-asegurado hubiera perdido el derecho a limitar su responsabilidad (artículo 7.8 CLC).

## 5.2. La constitución del fondo de limitación de responsabilidad

Como acabamos de señalar, el artículo 5.1 CLC dispone que «el propietario de un buque tendrá derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en virtud del presente Convenio respecto de cada suceso».

Bajo este aspecto, no es dudoso que nos hallemos aquí ante un derecho o facultad del propietario —que no de una obligación— a limitar su responsabilidad. No será necesario recordar por ello que cualquier propietario que quiera evitar que su responsabilidad resulte ilimitada, habrá de invocar su derecho a limitar. Ahora bien, la invocación o alegación de tal derecho no basta o no es suficiente para limitar la responsabilidad, sino que para poder beneficiarse de la limitación habrá de procederse conforme establece el apartado 3 del citado artículo 5 del Convenio CLC:

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

No obstante, la constitución del fondo no deja de ser un presupuesto necesario para que el propietario del buque pueda limitar su responsabilidad, siendo una garantía de ejecución de cualquier sentencia que se pudiera dictar en el futuro. En cambio,

la constitución de ese fondo en ningún caso supone pago o liberación de pago de los legitimados pasivamente, cuya situación procesal y sustantiva permanece inalterada a estos efectos: siguen siendo legitimados pasivos y podrán ser declarados responsables de indemnizar bajo el CLC, pero podrán gozar en principio<sup>18</sup> del derecho a limitar su responsabilidad previsto en el artículo 5 CLC.

¿Dónde se ha de constituir el fondo? La respuesta difiere según se hayan iniciado o no reclamaciones judiciales de indemnización (artículos 5.3 y 9 del Convenio CLC):

- (i) Si se han iniciado esas acciones, sólo cabría constituir el fondo de limitación ante el tribunal u otra autoridad competente del Estado (o Estados, si hubiera más de uno donde se han sufrido los daños derivados de la contaminación) en que se hubieran interpuesto;
- (ii) En cambio, si no se hubieran iniciado aún las acciones de reclamación de indemnización, cabría constituir el depósito ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes en que pudieran interponerse conforme al artículo 9 (que son aquellos en cuyo territorio se han sufrido los daños derivados de la contaminación).

El citado artículo 5.3 dispone que si los daños por contaminación afectaran a los territorios de más de un Estado, el propietario del buque podría escoger el Estado contratante ante cuyos tribunales o autoridades hubiera de constituir el fondo de limitación de responsabilidad, y ello independientemente del mayor o menor daño sufrido en cada uno de esos Estados. A modo de ejemplo, consideremos el accidente del «Prestige», en el que sus efectos y daños se han sufrido tanto en España como en Francia o en Portugal. Conforme al artículo 9 CLC, el propietario del buque o sus aseguradores de responsabilidad civil podrían escoger entre España, Francia y Portugal a la hora de constituir el fondo de limitación de responsabilidad. Pero lo que no cabría es la constitución de un fondo por cada Estado.

<sup>18</sup> Decimos «en principio», ya que, como hemos comentado, ese derecho a limitar se puede perder por el propietario del buque en los supuestos tasados previstos en el artículo 5.2 CLC.

El CLC no regula ante qué tribunal o autoridades se ha de constituir ese fondo de limitación, cuestión que se deja al derecho interno de cada Estado contratante. El Convenio, en efecto, únicamente dispone que el fondo podrá constituirse «depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado contratante en que aquel sea constituido y que el Tribunal u otra Autoridad competente considere suficiente». Y en este sentido, conviene tener presente que nuestro ordenamiento tiene en este punto una laguna evidente<sup>19</sup>, por cuanto que esa cuestión no ha sido objeto de regulación o desarrollo, pese a que sería deseable reducir o eliminar las lógicas incertidumbres que crea esta falta de regulación.

Siendo ello así, a la hora de dar respuesta a la pregunta de dónde ha de constituirse ese fondo, procederá verificar, en primer lugar, si ya se han iniciado o no acciones de reclamación judicial ante nuestros tribunales bajo el CLC. En el caso de que se hubieran iniciado, resultaría lógico y razonable que ese fondo se constituyera ante el mismo tribunal que está conociendo de esas reclamaciones. Y si fueran más de uno los juzgados o tribunales en los que éstas se estuvieran siguiendo, y en tanto no hubiera sido solicitada y acordada la acumulación de los distintos procesos, resultaría igualmente razonable que el fondo de limitación se pudiera constituir ante cualquiera de esos juzgados o tribunales. Pero también hemos de abordar la cuestión en aquellos otros supuestos en que no se hayan iniciado acciones de reclamación, o nos hallemos únicamente en presencia de acciones penales de las que pudieran derivarse responsabilidades civiles.

En el primero de ellos, y acudiendo al propio texto del Convenio, habrá de entenderse, a nuestro juicio, que se podrá constituir el fondo ante cualquier tribunal o autoridad competente. Si se optara por constituir el depósito ante un tribunal, y teniendo un carácter totalmente accesorio respecto del ulterior procedimiento de reclamación judicial que

pudieran instar los perjudicados, quizás el procedimiento más razonable para hacerlo sea a través de un acto de jurisdicción voluntaria, y no tanto a través de una medida cautelar, cuyo objeto último no es otro que asegurar la efectividad de una posterior sentencia.

Mayores dudas puede suscitar la determinación de quién habrá de considerarse «Autoridad competente» a estos efectos, ya que nuestro ordenamiento nada dispone al efecto. A este respecto nos preguntamos si no podría ser la Caja General de Depósitos, creada por Real Decreto 161/1997, de 7 de febrero, dependiente de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera. De hecho, el Real Decreto no sólo contempla la constitución de depósitos a favor de las Administraciones Públicas, sino que su Título III también prevé que en la Caja se constituyan depósitos de particulares a favor de particulares en supuestos distintos a los expresamente regulados (sustitución de títulos de las acciones de las sociedades, procesos de liquidación de sociedades cooperativas, procesos de liquidación de instituciones de inversión colectiva), pero siempre que así haya sido establecido «por Ley o Real Decreto», y lo cierto es que, de momento, nada se ha legislado al respecto.

En cuanto se refiere al segundo supuesto, entabladas acciones penales por los mismos hechos de los que se pueden derivar responsabilidades civiles bajo el CLC, no sería descartable que la constitución del fondo de limitación fuera efectuada en la pieza separada de responsabilidad civil que se pudiera abrir en esas actuaciones penales. No obstante, la desafortunada y confusa regulación en nuestro ordenamiento de la responsabilidad civil *ex delicto*, y la —en ocasiones— poco afortunada aplicación e interpretación judicial del CLC, negativamente influenciada por esquemas ajenos al propio CLC y a su objetivo último (facilitar la rápida reparación de los daños y perjuicios a los perjudicados en supuestos de contaminación marítima por hidrocarburos, independientemente del paralelo seguimiento o no de acciones penales), hace inevitables algunas reservas

<sup>19</sup> A diferencia de otros países de nuestro entorno, como Alemania o Francia. Lamentablemente, no existe en nuestro Derecho normativa a semejanza del *Seerechtlichen Verteilungsordnung* u Ordenanza de Liquidación o Distribución Jurídico-Marítima, de 25 de julio de 1986, o del *Décret n.º 67-967 du 27 octobre 1967*, cuyo Capítulo VII, artículos 59 a 87, regula en Francia el fondo de limitación de responsabilidad, su constitución y su ulterior distribución entre los distintos acreedores cuyos créditos habrán sido previamente verificados por el «*liquidateur*» para su posterior aprobación por el «*juge-commissaire*».

acerca de la efectividad de la constitución del fondo en la pieza separada de responsabilidad civil que se pudiera abrir. En cualquier caso, nos tememos que no nos deja muchas más opciones la actual ausencia de regulación interna sobre la constitución en España, y su ulterior distribución, de un fondo de limitación de responsabilidad, ya sea el que proceda conforme al CLC, o a otros convenios internacionales de los que España es Estado Contratante, como el antes referido Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos.

## 6. BREVE REFERENCIA AL ASEGURADOR OBLIGATORIO DEL PROPIETARIO DEL BUQUE

El artículo 7.1 CLC impone a los propietarios la obligación de contratar un seguro u otra garantía financiera por «*el importe a que asciendan los límites de responsabilidad previstos en el artículo 5.1*». A lo largo de su articulado, el CLC efectúa distintas menciones al papel que puede jugar en esta materia ese asegurador obligatorio del propietario del buque (generalmente Clubes de Protección e Indemnización o «*P&I Clubs*»), así como a las responsabilidades directas en que puede incurrir. A estos efectos, es de recordar que el artículo 7.8 CLC considera al asegurador obligatorio como legitimado pasivo de posibles acciones de reclamación bajo el CLC, al establecer que:

«Podrá interponerse cualquier reclamación para el resarcimiento de daños por contaminación *directamente contra el asegurador o contra toda persona que provea la garantía financiera* para cubrir la responsabilidad del propietario respecto de daños por contaminación».

Por otro lado, y como ya hemos comentado con anterioridad, el beneficio de la limitación de responsabilidad del propietario del buque, valiéndose de los límites previstos en el artículo 5.1, se extiende al asegurador de responsabilidad civil o a quien provea la referida garantía financiera en cualquier caso o circunstancia, e incluso «aún cuando el propietario no tuviera derecho a limitar su responsabilidad conforme al artículo 5.2». Y en cuanto se refiere a los medios de defensa del asegurador de responsabilidad civil, será suficiente señalar que el CLC le confiere los mismos que podría utilizar el propietario, e incluso que los daños por contaminación resultaron de un acto doloso del mismo propietario, pero nin-

gún otro medio de defensa que pudiera haber invocado en un procedimiento entablado por el propietario contra él (ej.: que el asegurador le negara cobertura por cualquier otro motivo o razón).

Por lo demás, conviene tener presente en este punto nuestra anterior indicación de que la constitución del fondo de limitación de responsabilidad no constituye un pago, ni liberación de pago de los legitimados pasivamente. Así, en el supuesto habitual de que el fondo de limitación se hubiera constituido directamente por el asegurador, tal hecho en ningún caso significará que queda liberado de sus responsabilidades o que los perjudicados dejen de gozar de la acción directa contra el asegurador que establece el artículo 7.8 CLC. Simplemente el fondo constituido se convierte en la única fuente de indemnización de los perjudicados bajo el Convenio CLC (independientemente de la prevista bajo el Convenio del FONDO) en el sentido de que no cabría ir o ejecutar contra cualesquiera otros bienes del propietario del buque o de su asegurador, siempre, claro está, que no haya quebrado el derecho a limitar su responsabilidad del propietario.

Finalmente, ha de señalarse que, con esa misma finalidad de facilitar la rápida reparación de los daños y perjuicios a los perjudicados en supuestos de contaminación marítima por hidrocarburos, a la que antes hemos hecho referencia, el CLC prevé en su artículo 5, apartados 5, 6 y 7, la posibilidad que el asegurador de responsabilidad civil efectúe pagos a cuenta de la futura indemnización a potenciales reclamantes. Bajo este aspecto, y en la medida en que en algunas ocasiones han llegado a ser discutidos el alcance y aplicación práctica de estos preceptos, nos parece oportuno recordar la necesidad de tener presentes los siguientes principios y consideraciones:

- (i) Si el asegurador pagara daños por contaminación de los definidos en el artículo 1.6 CLC con anterioridad a que se distribuyera el fondo previsto en el artículo 5.3 CLC, se subrogará automáticamente hasta la totalidad del importe indemnizado en todos y cada uno de los derechos que la persona indemnizada tuviera bajo el CLC;
- (ii) La dicción del artículo 5.5 del CLC no admite margen a la interpretación o duda: no estamos hablando de la posibilidad de

subrogarse o que esta cuestión quede referida al Derecho interno de cada país, o que sea necesario que los jueces o tribunales del Estado contratante decidan si cabe o no tal derecho, sino que el Convenio es a este respecto de aplicación imperativa directa o «*self executing*»;

- (iii) Abona esta cuestión el análisis del artículo 5.6 CLC, al disponer los efectos de aquellos pagos a cuenta cuando hayan sido efectuados por personas distintas a las que enumera el artículo 5.5 CLC, esto es, cuando el pago lo efectúe una persona distinta al propietario del buque, sus auxiliares o dependientes, o su asegurador o quien haya provisto una garantía financiera. Pues bien, en estos supuestos contemplados en el artículo 5.6 CLC, la subrogación ya no es automática, sino que está condicionada a que esté permitida por la ley nacional aplicable al caso, entendiéndose obviamente por tal a la ley del tribunal que pueda ser competente de conformidad con el artículo 9.1 CLC;
- (iv) Planteadas en ocasiones dudas a este respecto, entendemos que si los Estados contratantes hubieran querido que el derecho de subrogación de las personas contempladas en el artículo 5.5 CLC estuviera también condicionado a que ese derecho fuera permitido por la ley nacional aplicable, así lo habrían expresado, y lo cierto es que no lo han hecho;
- (v) Teniendo en consideración lo que antecede, es por lo que el artículo 5.7 del Convenio CLC prevé que quien efectúe pagos a cuenta bajo las disposiciones anteriores lo pueda poner de manifiesto al tribunal o autoridad competente del Estado donde se haya constituido el fondo de limitación previsto en el artículo 5.3 del Convenio CLC, a los efectos que se ordene la consignación provisional de una suma suficiente para permitir que el subrogado pueda hacer valer sus derechos y la mentada subrogación no sea meramente ilusoria;
- (vi) No desvirtúa la afirmación anterior el hecho de que la consignación o no de

sumas provisionales contemplada en el artículo 5.7 del Convenio CLC sea potestativa del Tribunal, debiendo ser decidida a la luz de las circunstancias de cada caso concreto. Así, de ningún modo puede ser interpretada tal disposición como una facultad del tribunal limitativa del derecho de subrogación que consagra el artículo 5.5 CLC antes comentado;

- (vii) El que se haya constituido o no el fondo de limitación de responsabilidad por el asegurador no afecta a su facultad para hacer pagos a cuenta, ni le impide efectuarlos, atendiendo a los derechos de subrogación que le asisten conforme al artículo 5.5 CLC.

Por último, en el análisis de estas cuestiones no se puede perder de vista el artículo 9 del Convenio del FONDO, que regula los derechos de subrogación en los derechos de la persona indemnizada contra el propietario del buque o su fiador que le asistirían al FIDAC conforme al artículo 5 CLC comentado. Unos derechos de subrogación que se equiparan a los que pueda gozar el asegurador subrogado.

## 7. EL CONVENIO DEL FONDO Y EL PAPEL DEL FIDAC

A lo largo de nuestra exposición hemos ido haciendo distintos comentarios o referencias al Convenio del FONDO, así como al organismo intergubernamental creado por el mismo conocido de manera abreviada como FIDAC (o «*IOPC Funds*»). No estará de más añadir ahora que este organismo indemniza a víctimas de daños por contaminación por hidrocarburos que no hayan obtenido una compensación plena y adecuado bajo el CLC, en cualquiera de los siguientes supuestos:

- (i) Proporcionando una indemnización complementaria a la que resulta de aplicar el CLC, para el supuesto que el límite de responsabilidad calculado conforme a este último resulte insuficiente para compensar todos los daños ocasionados a raíz de una contaminación por hidrocarburos cubierta por el CLC;
- (ii) Cuando el propietario del buque resulte exonerado de responsabilidad bajo el CLC,

el FIDAC cubre en esos supuestos las indemnizaciones que hubiera correspondido abonar bajo el CLC al propietario del buque si no hubiera sido exonerado de responsabilidad, y siempre que no se trate de una de las circunstancias en que el Convenio del FONDO no lo exima de esa responsabilidad de indemnización;

- (iii) Cuando habiendo sido declarado responsable bajo el CLC, el propietario del buque no satisface plenamente las indemnizaciones que corresponden bajo el CLC o es incapaz financieramente para hacer frente a esas responsabilidades.

Como se infiere del precedente sub-apartado (ii), el FIDAC no asume siempre la obligación de indemnizar. De hecho, también puede quedar exonerado de toda responsabilidad en determinados supuestos similares a algunos en que el propietario del buque lo es bajo el CLC (artículo 4, apartados 2 y 3, Convenio del FONDO):

- (i) Probando que los daños por contaminación resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o fueron ocasionados por un derrame o descarga de hidrocarburos procedentes de un barco de guerra o de algún otro barco perteneciente a un Estado o explotado por él, y exclusivamente afecto, en el momento del siniestro, a un servicio no comercial del Gobierno;
- (ii) Cuando el demandante no puede probar que el daño sea consecuencia del siniestro de uno o más barcos;
- (iii) Cuando el FIDAC prueba que los daños se debieron total o parcialmente a la acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona.

En este último supuesto la exoneración del FIDAC podría ser total o parcial, si bien siempre resultará exonerado si el propietario lo fue al amparo del artículo 3.3 CLC, respondiendo únicamente de los costes de las medidas preventivas en que se hubiera incurrido, tal como se definen en el artículo 1.7 CLC.

En cambio, permanece inalterada la obligación del FIDAC de indemnizar en los siguientes supuestos

en que el propietario del buque puede ser exonerado de responsabilidad bajo el CLC, cuando los daños:

- (i) Fueron causados por un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;
- (ii) Fueron totalmente causados por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños;
- (iii) Fueron totalmente causados 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.

Por otro lado, en el supuesto que la cuantía de las indemnizaciones que hubieran sido reconocidas contra el FIDAC excedieran de la cuantía total de indemnizaciones pagaderas bajo el Convenio del FONDO, se establece la distribución de la cuantía disponible a «*pro rata*» entre los distintos reclamantes (artículo 4.5 del Convenio del FONDO).

Por lo que respecta a su financiación, el FIDAC se nutre con las aportaciones o contribuciones pagadas por importadores de hidrocarburos por vía marítima. Concretamente, por las de aquellas personas u organizaciones, públicas o privadas, que hubieran recibido durante el año precedente más de 150.000 toneladas de hidrocarburos en un Estado miembro después de su transporte por mar (artículo 10 Convenio del FONDO). Fundamentalmente, son grandes empresas petroleras las que contribuyen a este Fondo. Según datos del propio FIDAC, las principales industrias petroleras contribuyentes serían actualmente: Japón (aporta en torno al 20% de esas contribuciones), Italia (10%), República de Corea (10%), Países Bajos (8%), Francia (8%), Reino Unido (6%), Singapur (5%), España (5%) y Canadá (5%). Aunque resulte a primera vista extraño, Estados Unidos no aparece. La razón no es otra que su falta de ratificación del CLC y del Convenio del FONDO, no siendo, por tanto, Estado miembro del FIDAC.

En todo caso, la actuación o intervención del FIDAC no es ni secundaria, por el hecho de hacer frente al segundo nivel de compensación, una vez aplicado el CLC, ni pasiva, en cuanto que se limite simplemente a efectuar los pagos de indemnizaciones que puedan corresponder. Antes al contrario, el

FIDAC juega un papel vital y protagonista en todo accidente marítimo susceptible de ser cubierto bajo el CLC y el Convenio del FONDO desde el primer momento que se tiene conocimiento de ese accidente. Y a tal efecto, su labor resulta clave en el cumplimiento de la finalidad perseguida con estos Convenios: el rápido y ágil resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de estos siniestros.

Ello no significa que se haga primar la celeridad en la tramitación de las reclamaciones sobre la certeza o no de su procedencia. Así, el FIDAC asume generalmente el papel de órgano fiscalizador de las distintas reclamaciones que los perjudicados pueden presentar en relación con cada siniestro, adoptando incluso un protagonismo mayor que el propio asegurador de responsabilidad civil del propietario del buque. Ello es así por razones obvias: si acudimos a los distintos niveles o límites de compensación que procederían en el caso del «Prestige»<sup>20</sup>, por cada Euro que hubiera de abonar el propietario del buque o su asegurador el FIDAC habría de pagar unos siete Euros. Esta circunstancia ilustra perfectamente la activa intervención del FIDAC desde un primer momento, y todo ello sin perjuicio de la gran experiencia acumulada en relación con estos siniestros, tanto en la tramitación de las reclamaciones como en la propias medidas a adoptar a raíz de un siniestro de estas características.

## 8. PROPUESTAS DE REFORMA

Es un dato notorio que, a raíz del accidente del «Prestige», se ha reactivado el debate acerca de la insuficiencia de los actuales Convenios Internacionales en materia de contaminación marítima, ya sean relativos al establecimiento de responsabilidades civiles y a los límites de compensación aplicables, ya lo sean respecto de las condiciones técnicas exigibles a los buques, fundamentalmente a los petroleros, sin descartar la posible adopción de sanciones de carácter penal para los causantes de este tipo de accidentes y del ulterior desastre ecológico<sup>21</sup>.

En ese contexto, la Comisión Europea ha estado particularmente activa, encontrando sus iniciativas una acogida no siempre favorable. De hecho, el propio sector marítimo (navieros<sup>22</sup>, fletadores<sup>23</sup>, asociaciones profesionales) ha sido especialmente crítico con algunas de estas iniciativas, calificándolas de desmedidas o de impulsivas, y de poco ajustadas a la realidad del sector. Aceptables o no estas críticas, es previsible que en la normativa marítima internacional haya un antes y un después del accidente del «Prestige», con la adopción de normas más estrictas tanto en materia de seguridad marítima, de su control y cumplimiento, así como en la exigencia de responsabilidades y en el establecimiento de unos límites más elevados de responsabilidad<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Con la salvedad que no se haya quebrado el derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad.

<sup>21</sup> Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de marzo de 2003, sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones, incluso de carácter penal, para los delitos de contaminación.

<sup>22</sup> Como INTERTANKO, BIMCO.

<sup>23</sup> Como OCIMF.

<sup>24</sup> Mientras que desde la Comisión Europea se habla de elevar los límites actuales de 135 millones DEG, equivalentes a unos 166 millones € (conforme al actual valor de cambio de los DEG), hasta los 1.000 millones €, OCIMF ha manifestado que no sería realista elevarlos más allá de los 600 millones DEG. Por otro lado, ha de señalarse que ya antes del accidente del «Prestige» estaba previsto que los límites aplicables bajo el Convenio del FONDO pasaran el 1 de noviembre de 2003 (para siniestros posteriores a esa fecha) de los actuales 135 millones DEG a 203 millones DEG, equivalentes a unos 250 millones €.

