

# A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS CAUSADOS POR HIDROCARBUROS NA COSTA GALEGA

CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED BY HYDROCARBONS ON THE GALICIAN COAST

Luís Villares Naveira  
Tribunal Superior de Xustiza de Galicia

**Resumo:** O actual sistema de responsabilidade civil por danos causados por transporte marítimo de hidrocarburos resulta insuficiente para cubrir as perdas económicas e ambientais que un derrame de petróleo pode causar nas costas galegas, e non resulta eficaz para compeler o sector a aumentar as súas medidas de seguridade na navegación. Cómpre unha reforma normativa, a nivel internacional ou mesmo unilateral por parte do Estado, que estableza un sistema que distribúa con xustiza os custos do risco que xera unha actividade perigosa como o transporte de petróleo. A alternativa debe asegurar o pagamento a cargo de todos os responsables, de forma obxectiva ou en función da súa culpa, de todos os danos causados, cun sistema de responsabilidade ilimitada e solidaria entre todos eles. Existen experiencias noutros países que demostran a viabilidade técnica e económica desta proposta, como a *Oil Pollution Act*, vixente dende 1990 nos Estados Unidos.

**Abstract:** The current civil liability system for damages caused by the maritime transport of hydrocarbons is insufficient to cover the economic and environmental losses that an oil spill can cause on the Galician coast and is not effective in compelling the sector to increase its navigation safety measures. A regulatory reform is required at an international or unilateral level by the State in order to establish a system that fairly distributes the costs of the risk generated by a dangerous activity such as oil transportation. The alternative must ensure payment by all those

responsible, objectively or based on their fault, for all damages caused, with a system of unlimited and joint liability between all of them. There are experiences in other countries that demonstrate the technical and economic viability of this proposal, such as the *Oil Pollution Act*, which has been in force since 1990 in the United States.

**Palabras chave:** contaminación mariña, hidrocarburos, responsabilidade civil, *Prestige*, medio ambiente.

**Key words:** Marine pollution, hydrocarbons, civil liability, *Prestige*, environment.

## 1. CONTEXTO. A NAVEGACIÓN MARÍTIMA AO SEU PASO POLAS COSTAS GALEGAS. A IMPORTANCIA DO CORREDOR DE FISTERRA NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

Cada ano transpórtanse por mar arredor de 2 000 millóns de toneladas de hidrocarburos, a bordo de máis de 8 000 buques tanque de navegación marítima,<sup>1</sup> o que constitúe case a metade dos 4 500 millóns de toneladas métricas que constitúen a produción mundial de petróleo.<sup>2</sup>

O Dispositivo de Separación de Tráfico (no caso que nos vai ocupar, de Fisterra, coñecido como “Corredor marítimo de Fisterra”) é unha convenión da Organización Marítima Internacional que ordena a navegación en espazos mariños con elevado tránsito e obriga todos os barcos que queren realizar o seu paso por augas españolas fronte á costa galega a informar ao Servizo de Tráfico Marítimo de Fisterra ao cruzar as liñas de demora 130 a Cabo Vilán e 75 a Cabo Fisterra.<sup>3</sup>

1 Datos tomados de <https://iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/>

2 Datos tomados de <https://es.statista.com/estadisticas/635470/volumen-de-petroleo-producido-a-nivel-mundial/>

3 As vías de circulación están (empezando pola máis próxima á costa) a 21,7 millas (40 km), 28,3 millas (52,4 km), 35,5 millas (65,7 km) e 39,5 millas (73 km) de Cabo Fisterra. Antes do *Prestige* só existían as dúas vías máis próximas á costa (dirección norte a máis próxima e dirección sur a outra) para todos os barcos. Despois do *Prestige* engadíronse as outras dúas para mercadorías perigosas a granel. Máis amplamente en [http://www.salvamentomaritimo.es/mejora-tu-seguridad/control-y-servicios-en-la-mar/dispositivos-de-separacion-de-trafico#:~:text=\\*,Dispositivo%20de%20Separaci%C3%B3n%20de%20Tr%C3%A1fico%20de%20Finisterre,para%20mercanc%C3%ADas%20peligrosas%20a%20granel](http://www.salvamentomaritimo.es/mejora-tu-seguridad/control-y-servicios-en-la-mar/dispositivos-de-separacion-de-trafico#:~:text=*,Dispositivo%20de%20Separaci%C3%B3n%20de%20Tr%C3%A1fico%20de%20Finisterre,para%20mercanc%C3%ADas%20peligrosas%20a%20granel)

Polo corredor marítimo de Fisterra transitan anualmente arredor de 40000 buques, dos que máis do 30% transporta mercadorías perigosas,<sup>4</sup> e navegan de media dez petroleiros ao día,<sup>5</sup> case o 9% do total. Aínda que o volume total de hidrocarburos transportados polo corredor é difícil de coñecer con exactitude, o tránsito por este corredor podería chegar a supoñer o paso de arredor do 45% da navegación mundial, no que a buques de transporte a granel se refire.<sup>6</sup>

Se a isto engadimos o corredor do estreito de Xibraltar, concluímos que o Estado español soporta nas súas augas territoriais un dos maiores tránsitos marítimos de hidrocarburos do planeta.<sup>7</sup> Este tránsito marítimo ten un alto custo ambiental para as costas galegas. Así, a nosa fachada litoral está integrada na décima zona do planeta por número de verteduras de petróleo,<sup>8</sup> e tres das mareas negras ocorridas nas costas galegas figuran entre as vinte e cinco maiores da historia por cantidade de cru vertido:<sup>9</sup> concretamente a do *Urquiola* no 10º posto, o *Aegean Sea* no 20º e o *Prestige* no 21º.

Dende o accidente do *Prestige*, no corredor de Fisterra ocorreron arredor de 500 incidentes na navegación relacionados con buques,<sup>10</sup> e se ben mellorou a normativa relativa á seguridade da navegación e ao estado dos buques, o réxime de responsabilidade civil polos danos causados polo transporte de hidrocarburos segue sendo esencialmente o mesmo, aumentando unicamente as contías de indemnización, pero moi lonxe aínda de cubrir os danos reais que un sinistro como acaecido nas costas galegas en 2002 podería ocasionar.

Así, e como exemplo da evolución deste sistema ao longo de case 23 anos, indicaremos que como consecuencia do accidente do *Prestige*, o propietario do buque e a súa aseguradora particular deberon facer fronte a unha responsabilidade por danos de arredor de 22,8 millóns de euros, e o fondo de compensación por danos causados por hidrocarburos (FIDAC) achegou 147,9 millóns de euros.<sup>11</sup>

4 [http://www.indicedeafloramiento.ieo.es/fisterra/index\\_es.html](http://www.indicedeafloramiento.ieo.es/fisterra/index_es.html)

5 <https://www.farodevigo.es/galicia/2007/11/12/diez-petroleros-dia-frente-costa-18086182.html>

6 A ruta euroasiática, da que forma parte o corredor de Fisterra, é unha das máis transitadas do mundo: <https://marinacivil.com/index.php/articulo/marina-mercante/mercados-fletes-cotizaciones/19122-las-10-principales-rutas-comerciales-maritimas-del-mundo>

7 <https://www.marineinsight.com/know-more/major-oil-shipping-routes/>

8 [https://gl.wikipedia.org/wiki/Marea\\_negra](https://gl.wikipedia.org/wiki/Marea_negra)

9 [https://cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](https://cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)

10 <https://cadenaser.com/galicia/2022/11/14/500-buques-sufrieron-incidentes-frente-a-la-costa-de-galicia-desde-2002-radio-coruna/>

11 Datos oficiais do FIDAC: <https://iopcfunds.org/es/siniestros/resumen-de-siniestros/>

Tras o sinistro do *Prestige* e do *Erika* —acaecido tres anos antes nas costas da Bretaña— promovéronse unha serie de reformas das que en materia de responsabilidade civil só saíu adiante a relativa a aumentar a contía máxima pola que pode responder o FIDAC, que foi elevada aos 1 000 millóns de dólares, arredor de 840,7 millóns de euros.<sup>12</sup> Estas cifras indemnizatorias a cargo do sector resultan ridículas se temos en conta que os danos realmente causados oscilaron, segundo os diferentes cálculos económicos, entre os 2 008 e os 7 000 millóns de euros<sup>13</sup> e que a propia Fiscalía cifrara en 4 328 millóns de euros no xuízo celebrado na Audiencia Provincial da Coruña.<sup>14</sup>

Tomando como referencia prudente os cálculos efectuados pola Fiscalía, aínda co sistema actual de responsabilidade civil un sinistro coma o do *Prestige* volvería deixar sen indemnizar 3 328 millóns de euros. Resulta evidente que quen contamina non paga todo, e a diferenza debe ser asumida ben polo Estado, ben sufrida sen compensación polos afectados. O sistema actual presenta así serias carencias de xustiza material, que se trasladan aos petos das vítimas e do Estado, pero tamén do medio ambiente.

Con esta situación, a industria da produción, transporte e consumo de hidrocarburos non ten en conta o custo real da mercadoría, porque o risco danoso que xera a actividade e se concreta periodicamente en sinistros que producen danos catastróficos non se contempla no custo do petróleo, falándose así a economía baseada no consumo deste combustible fósil.

O efecto perverso sobre o medio é evidente: a industria ten menos incentivos para realizar unha navegación máis segura e menos contaminante, porque saben que en caso de dano non van responder de todas as perdas, tampouco as ambientais, senón que estas van ser asumidas, na súa meirande parte, polos prexudicados e o propio ecosistema.

Nas liñas que seguen explicaremos sinteticamente como funciona o sistema de responsabilidade civil actual por danos causados polo transporte de hidrocarburos, e sinalaremos os seus principais puntos de crítica, para finalmente sentar as bases para unha normativa diferente, baseada en principios

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

13 Así o constata mediante a síntese de varios estudos Zamora i Terrés (2004, pp. 130-140), onde estima en 1 000 millóns de dólares o dano directo causado polo vertido, e perdas globais próximas aos 7 000 millóns de euros, tendo en conta as partidas orzamentarias destinadas a paliar a catástrofe. Pola súa banda, Dopico Castro, Prado Domínguez e Gonzalez Laxe (2003) avalían os custos de limpeza e rexeneración biolóxica e o mantemento das rendas dos afectados por transferencias orzamentarias, nunha cantidade de entre 2 008 e 3 055 millóns de euros.

14 [https://www.economiadigital.es/galicia/politica/la-fiscalia-confirma-en-4-328-millones-los-danos-del-prestige\\_330379\\_102.html#:~:text=La%20evaluaci%C3%B3n%20de%20los%20da%C3%Bros%20causados%20por,de%20euros%20el%20valor%20de%20los%20da%C3%Bros](https://www.economiadigital.es/galicia/politica/la-fiscalia-confirma-en-4-328-millones-los-danos-del-prestige_330379_102.html#:~:text=La%20evaluaci%C3%B3n%20de%20los%20da%C3%Bros%20causados%20por,de%20euros%20el%20valor%20de%20los%20da%C3%Bros)

de xustiza material, que teña en conta quen son os axentes empresariais que causan e se benefician da actividade que xera o risco de dano catastrófico, e que lles asigne un tipo de responsabilidade solidaria e ilimitada que asegure na mellor maneira posible o resarcimento dos danos a persoas e cousas e a recuperación do medio natural.<sup>15</sup>

## 2. MARCO NORMATIVO APLICABLE AOS DANOS CAUSADOS POLO TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

En materia de responsabilidade civil por danos causados polo vertido de hidrocarburos obxecto de transporte marítimo non rexe a normativa interna española, aínda que os danos se produzan na costa galega, ao existir un convenio internacional na materia que constitúe lei especial e excluínte e que despraza e deixa inaplicada a normativa interna.

A normativa convencional aplicable á responsabilidade civil por contaminación mariña por hidrocarburos é a seguinte:

1. O Convenio Internacional sobre responsabilidade civil por danos debidos a contaminación por hidrocarburos (en diante CLC), feito en Bruxelas o 29 de novembro de 1969 (CLC 69), ao que se adheriu España por Instrumento do 15 de novembro de 1975. Reformouse en numerosas ocasións. A versión vixente está redactada conforme ao Protocolo de 6 de xuño de 1995, que rexe en España dende o 6 de xullo de 1996 (CLC 92).<sup>16</sup>
2. O Convenio Internacional para a constitución dun Fondo Internacional de indemnización de danos causados pola contaminación de hidrocarburos (en diante, CF), feito en Bruxelas o 18 de novembro de 1971, ao que se adheriu España por instrumento de 22 de setembro de 1981. A versión en vigor deste convenio data de 27 de novembro de 1992, á que se adheriu o Estado Español por Instrumento de 6 de xuño de 1995, e que rexe dende o 16 de maio de 1998 (CF 92).
3. O Fondo complementario Internacional de indemnización de danos debidos á contaminación por hidrocarburos, 2003 (en diante Fondo

15 O presente traballo é unha síntese e actualización da obra *Estudo crítico do sistema de responsabilidade civil por danos causados por hidrocarburos. Ensinanzas do Prestige* (Villares 2009).

16 Pódese atopar toda a normativa vixente aquí: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-SPANISH.pdf#:~:text=El%20Convenio%20de%20Responsabilidad%20Civil%20de%201992,un%20sistema%20de%20seguros%20de%20responsabilidad%20obligatorio>

Complementario), feito en Londres o 16 de maio de 2003, que non é senón un Protocolo que se engade ao CF, en vigor dende o 3 de marzo de 2005.

No ano 1996 asinou-se no marco da OMI o Convenio internacional sobre responsabilidade e indemnización de danos en relación co transporte marítimo de substancias nocivas e potencialmente perigosas (Londres, 1996, cunha versión posterior no Protocolo SNP de 2010), que incluíría tamén os hidrocarburos, pero que aínda non entrou en vigor trinta anos despois,<sup>17</sup> polo que non é norma vixente na materia.

No mesmo sentido, a Unión Europea tratou de impulsar en 2001 —tras o accidente do *Erika*— un fondo de compensación propio, co obxecto de ampliar e mellorar as coberturas en caso de sinistros ocasionados por vertido de hidrocarburos, denominado Fondo COPE,<sup>18</sup> que non pasou de ser un borrador e nunca entrou en vigor. Non deixa de resultar significativo que todos os intentos multilaterais de mellorar o sistema de responsabilidade civil ou ampliar as coberturas por danos foron sistematicamente rexeitados nos últimos vinte anos.

Centraremos a exposición en explicar o funcionamento do CLC 92, porque é a norma que describe o sistema de responsabilidade civil, así como o seu fondo de garantía.

### 3. O CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

A aplicación dos Convenios que estamos a estudar require a concorrencia acumulativa de dous elementos, o territorial e o material, segundo se detalla deseguido.

17 Para un estudo do SNP pode consultarse: <https://www.hnsconvention.org/es/el-convenio/>

18 <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/maritime-safety-compensation-fund-for-oil-pollution-damage.html>

### 3.1. ÁMBITO TERRITORIAL (ART. 2 CLC 92 E 3 CF 92)

O convenio actívase cando a contaminación causa danos no territorio dun Estado parte, incluída a súa plataforma territorial, polo que o presuposto de responsabilidade é o lugar de causación do dano —non do acaecemento do accidente—. No caso de adopción de medidas preventivas da contaminación en alta mar, estas indemnízanse con independencia do lugar en que se realicen.

### 3.2. ÁMBITO MATERIAL (ART. 2 CLC 92 E 3 CF 92)

Require acumulativamente os seguintes elementos:

- a. Que o causante da contaminación sexa un buque. A ampla definición inclúe calquera artefacto de transporte e a contaminación derivada dun transporte anterior; isto non obstante non debe inducir a pensar que se inclúen os danos causados por vertidos na limpeza de tanques por un transporte anterior, xa que eses son intencionados e fican fóra do sistema de limitación de responsabilidade dos Convenios.
- b. Que a contaminación sexa causada por hidrocarburos, formulada en lista pechada. Esta definición inclúe pois o combustible do propio buque, sempre que se trate dun buque dos enumerados anteriormente, é dicir, que se dedique ao transporte de hidrocarburos.<sup>19</sup>
- c. Que o suceso que desencadea a responsabilidade sexa un “acaecemento ou serie de acaecementos de orixe común dos que se deriven danos ocasionados por contaminación ou que creen una ameaza grave e inminente de causar ditos danos”.
- d. Que os danos causados estean comprendidos nos conceptos que presenta o Convenio, xa que non toda consecuencia nociva do suceso está cuberta pola responsabilidade. Vexamos os dous grupos de danos incluídos:

19 A limpeza de adegas ou tanques de buques que non se dedican ao transporte de hidrocarburos e que realizan vertidos no corredor de Fisterra, como suposto especialmente relevante para a protección do medio nas costas galegas, fica excluída do ámbito de aplicación do Convenio. Neste caso deberá aplicarse o Convenio Internacional sobre responsabilidade civil nacido de danos debidos á contaminación por hidrocarburos e combustible dos buques, feito en Londres o 23 de marzo de 2001, que aínda non entrou en vigor. Este Convenio exclúe a aplicación, no seu ámbito, do CLC 92.

- I. “Perdas ou danos causados fóra do buque pola impurificación resultante das fugas ou descargas de hidrocarburos procedentes dese buque, onde queira que se produzan tales fugas ou descargas, se ben a indemnización por deterioro do medio, aparte da perda de beneficios resultante de dita deterioración, estará limitada ao custo das medidas razoables de restauración efectivamente tomadas ou que vaian tomarse”.

A responsabilidade reflectida no Convenio abrangue o dano emerxente e o lucro cesante. Este contido é positivo se temos en conta que cobre non só o dano perceptible que xera o sinistro, senón tamén a riqueza que deixa de producir. Así e todo, como veremos, esta cobertura é só aparente, porque fican expresamente excluídos os danos causados ao medio, concretamente, os danos irreparables sufridos polo medio. Estes son os danos ecolóxicos en sentido estrito, e só admiten unha valoración teórica, é dicir conforme módulos de equivalencia de responsabilidade civil por danos irrecuperables aos factores bióticos e abióticos do ecosistema, cuxos diferentes esquemas de estudo converxen en lle atribuír a súa titularidade ao Estado. Ora ben, esta exclusión non é unánime no eido comparado, pois a OPA 90 norteamericana inclúeos expresamente, baixo a rúbrica *natural resources*, o cal supón unha chamada á reflexión de por que o CLC 92 insiste en excluílos, sobre todo cando emprega argumentos como os da inviabilidade, que xa se ve que non son certos.

Entre os danos materiais sufridos por bens públicos ou privados indemnizables entran os seguintes grupos: a) concellos das zonas costeiras que asumen labores de limpeza polos que deberon pagar previamente cantidades en concepto de medios anticontaminación e paliativos dos mesmos, así como os salarios de quen os realizaron; b) pescadores, mariscadores, piscicultores e acuicultores que ven reducido ou desaparecido temporalmente o seu medio de vida, con estrago ou avaría dos seus aparellos de faena, co peixe morto ou contaminado ou directamente co peche dos caladoiros; c) administración marítima (estatal ou autonómica) que custeasen os servizos de salvamento e loita contra o vertido, incluíndo o proceso integral de eliminación dos residuos de hidrocarburos recuperados das augas e costas, os estudos técnicos sobre as medidas concretas a adoptar e as campañas de publicidade especiais precisas para manter ou recuperar no mercado o prestixio dos produtos mariños que

se visen afectados; d) empresarios de industrias turísticas e outras do sector terciario vinculado a elas, sempre que estando localizados xeograficamente na zona do vertido teñan dependencia económica dos recursos naturais afectados; e) empresarios que se encargasen de prestar as medidas anticontaminación; f) empresarios de industrias conserveiras que se ven desabastecidos e deben paralizar a súa actividade ou buscar novos subministradores en ocasións con maiores custos; g) gastos de asesoría sobre os dereitos que asisten aos anteriores suxeitos e o modo de exercitalos, sempre que sexan razoables.

A principal exclusión xenérica que se infire desta lista é a *exclusión dos prexuízos indirectos*. Aínda estamos a falar de danos económicos, co que a súa cuantificación é posible, obxectiva e determinable. Principalmente referímonos á *industria* vinculada á anterior e á man de obra. O sector *turístico*, cun alto volume de emprego estacionario, deixa de contratar amplas bolsas de traballadores temporais que en moitos casos supoñen importantes complementos ás rendas medias-baixas, que son os perfís xerais da demanda laboral que xera o sector. O sector *transformador*, alén do conserveiro, fica tamén danado. Se non hai peixe, a lonxa non funciona. Nin o *transporte*. Nin as cámaras frigoríficas nin os distribuidores. E o pequeno comercio ten que *substituír o xénero*. E cando se recupera o tradicional, inseriuse no sector xa un produto que antes non se comerciaba ou non era un serio competidor cun produto mariño de calidade e que chega fresco, coma o noso. Pois ben, todo este dano fica excluído do resarrible pola interpretación que se fai do CLC 92.

O Fondo determina as perdas nos sectores incluídos tendo en conta os rendementos obtidos nos dous anos anteriores ao sinistro, e confrontándoos cos resultados económicos do ano seguinte á catástrofe. Este sistema ten como inconveniente que en zonas frecuentemente castigadas por sinistros, canta máis frecuencia menos valoración de perda, o que non pode ser admitido.

2. “O custo das medidas preventivas e as perdas ou os danos causados ulteriormente por tales medidas”. A loita contra a contaminación xera gastos e perdas. Esta prevención pode ser previa ou posterior. A primeira, estritamente preventiva, é a que se dá de ordinario nos sistemas, xeralmente públicos, de seguridade marítima e da navegación, especificamente destinados a evitar a produción destes sinistros. A prevención posterior, paliativa, confórmana o conxunto

de medios destinados a deter o avance do vertido, a súa produción no accidente marítimo, a fixación na costa ou no fondo mariño, e a súa neutralización. Debemos incluír neste segundo grupo os danos ao medio derivados da propia actividade de limpeza, tanto en terra coma no mar.

### 3.3. A CONFIGURACIÓN DO PROPIETARIO DO BUQUE COMO SUXEITO RESPONSABLE POLO DANO CAUSADO

#### 3.3.1. O concepto “propietario do buque”. A doutrina do levantamento do veu

##### 3.3.1.1. O sistema de *predeterminación subxectiva legal do responsable* do sinistro no propietario do buque

O art.1 CLC 92, logo de definir o buque como elemento material de carga do hidrocarburo, e cuxa concorrencia no suceso é presuposto de aplicación do Convenio, sinala no parágrafo 3º que se debe entender por propietario

a persoa ou persoas matriculadas como donas do barco ou, se o barco non está matriculado, a persoa ou persoas propietarias do mesmo. Non obstante, cando un Estado teña a propiedade dun barco explotado por unha compañía que estea matriculada nese Estado como empresario do barco, entenderase que o «propietario» é a devandita compañía.

O art. 3.1. CLC establece a titularidade da responsabilidade civil no caso de sinistro e polo tanto o criterio da imputación de esta ao dicir que “o propietario [...] será responsable de todos os danos ocasionados por contaminación que se deriven do buque a consecuencia do suceso”.

Esta opción do Convenio podémola cualificar como unha *predeterminación subxectiva legal do responsable*. *Predeterminación* porque vén seleccionado de antemán o suxeito que vai facer de responsable, de quen se presupón a priori que debe cargar co dano causado. *Subxectiva* porque se refire a un dos suxeitos que interveñen nas relacións obrigatorias creadas a raíz do suceso, que cómpre acoutar sinalando que é do responsable, pois hai máis persoas que interveñen, ocupando outras posicións, das que tamén se fai cargo o CLC 92. Ademais é *legal*, pois a súa posición xurídica emana do Convenio, que ademais ten carácter imperativo, ao non poder ser excluída por vontade de ningunha das partes que interveñen no tráfico marítimo, nin *ex ante*, nin *ex post facto*.

Non obstante, este sistema recibe críticas. A principal delas é que conecta a responsabilidade a quen, por non ser en ocasións empresario marítimo, non realiza directamente a actividade perigosa, o transporte marítimo de hidrocarburos. Na nosa opinión, debemos analizar o réxime de imputación de responsabilidade dende a *doutrina xeral do risco*.

Na doutrina xeral do risco debemos ter en conta dúas variables: *quen o causa* e *quen se beneficia* da actividade xeradora do risco. No caso do transporte marítimo de hidrocarburos, o autor da actividade que xera o risco non é único. Concorre en primeiro lugar, si, o *propietario do buque*, en tanto que medio en que se transporta o hidrocarburo, e cuxo estado de conservación e navegabilidade son determinantes da boa fin da viaxe. Pero tamén o *propietario da carga*, xa que esta é en si mesma perigosa, e causa de seu unha potencialidade danosa no seu transporte, por máis que o medio sexa seguro. Entre ambos pode existir un terceiro, o *empresario marítimo*, que xestione o transporte e nin sexa propietario do buque nin da carga (non entraremos aquí noutros contratos marítimos vinculados ao transporte e aos axentes agora sinalados). O principal beneficiario da actividade que xera o risco é o propietario da carga. Con todo, o CLC exclúeo de responsabilidade. Non é de estrañar, xa que logo, que as petroleiras creen empresas, sociedades limitadas en paraísos fiscais e ambientais, que se dediquen ao transporte de hidrocarburos. Así teñen unha dobre vantaxe:

- non responden co seu patrimonio en caso de sinistro, senón que fica reducida a responsabilidade ao patrimonio das empresas, que adoita ser unicamente o propio barco, e que ademais o normal é que quede inservible para a navegación e careza de valor comercial;
- aforran os custos que tería contratar unha verdadeira terceira compañía, pola plusvalía que esta xerese no seu transporte.

Isto é unha fraude de lei que só se pode atallar aplicando a doutrina do levantamento do veo.

### 3.3.1.2. A determinación do titular material do buque e a imputación de responsabilidade. A doutrina do levantamento do veo<sup>20</sup>

A opción lexislativa de facer o propietario do buque responsable selectivo do dano que poida provocar o accidente no transporte de hidrocarburos preséntase formalmente como impecable atendidos os razoamentos que apuntan

<sup>20</sup> Para un estudo completo da institución do levantamento do veo no marco da aplicación do CLC 02, véxase Villares (2009, pp. 67-79).

os seus defensores. Porén, pode haber unha discrepancia entre o titular rexistral do buque e o seu propietario material. Con esta expresión non nos estamos a referir a que o titular rexistral non sexa tal, senón que ese titular sexa unha mera creación ficticia para ocultar o verdadeiro suxeito que a crea, e da que depende a todos os niveis: económico, empresarial e funcional.

Fronte a este estado de cousas cómpre saír á busca do verdadeiro responsable civil da actividade, da empresa matriz, que controla todo o grupo empresarial, toma as decisións estratéxicas e recolle os beneficios globais que xera a actividade. Esta busca do propietario material do buque, ou máis amplamente, do organizador e beneficiario da actividade, en definitiva, do patrimonio único que controla e se beneficia da actividade perigosa, é o que se coñece como “levantamento do veo”,<sup>21</sup> que responde a dous vectores:

- O *económico-empresarial*, consistente en achar os grupos que dirixen as correspondentes empresas de transporte de hidrocarburos, sabendo que a tarefa inclúe seguir máis aló das sociedades intermedias, e ten como finalidade determinar quen achegou o capital, quen constituíu a trama societaria e quen toma as decisións estratéxicas empresariais.
- O *xurídico*, xa que a través da análise anterior deberase establecer unha relación de causalidade no plano real que permita no plano xurídico imputar a responsabilidade civil polos danos xerados polas empresas dependentes da sociedade matriz, declarala xudicialmente e finalmente executala.

### 3.3.2. *Consecuencias da vixencia do principio de predeterminación subxectiva legal do responsable*

O principio sentado no art. 3.1. CLC 92 de que “o propietario do buque [...] será responsable de todos os danos ocasionados por contaminación que se deriven do buque a consecuencia do suceso” impón unha responsabilidade selectiva ou excluín-te, denominada doutrinalmente “principio de canalización da responsabilidade” ou de “restrición da lexitimación pasiva”. Este sistema, con gran predicamento no dereito marítimo actual, converteuse arestora nun dos seus principios configuradores, éxito causalmente vinculado sen dúbida ás vantaxes que para as grandes compañías beneficiarias do transporte das cargas ten, como quedou apuntado. Da aplicación deste principio extraemos dúas grandes consecuencias:

21 Véxase con carácter xeral na materia, Boldó Roda (1996).

- A primeira: que só se pode reclamar a reparación de danos e perdas causados pola contaminación ao *propietario do buque*, quen resulta así *ope legis* o único suxeito de imputación das obrigas resarcitorias fronte aos terceiros prexudicados (sen prexuízo do dereito de reclamación á aseguradora do propietario e do Fondo). Entendemos, coa doutrina dominante, que estamos ante unha presunción legal, *iuris et de iure*, de que tal propietario é o responsable (presunción de autoría).
- A segunda: que a responsabilidade do propietario éo con carácter *exclusivo e excluínzte*, negando en xeral a reclamación contra calquera terceiro, e particularmente contra os que menciona o art. 3.4. CLC 92.

### 3.3.3. *Crítica ao sistema de predeterminación subxectiva legal do responsable.*

*A “extensión da responsabilidade aos beneficiarios materiais do transporte” como alternativa*

As consecuencias enunciadas no apartado anterior non deben ser aceptadas, porque realmente pode ser outro axente o autor do dano; singularmente quen leva a dirección náutica do buque —que marca a ruta e o tempo— e as sociedades de clasificación e verificación —que dan por bos buques que non o son—.

A consecuencia de todo isto é a perversión dun sistema de responsabilidade que debería construírse sobre o causante do evento danoso, o autor, cuxa determinación variará en cada tipo de casos. Co sistema actual (presunción de autoría de pleno dereito) defráudase o sistema:

- imponse a responsabilidade como única, cando ás veces interveñen concorrentemente varios dos axentes da navegación marítima apuntados ata agora, e
- predetermina o autor, acochando, en ocasións, o verdadeiro responsable, que posúe a riqueza que xera a actividade.

Un sistema potencial e realmente tan importante non pode construírse sobre unha falacia, porque xera desconfianza na poboación; é unha fraude de sistema á cidadanía na medida en que a desprotexe fronte aos danos da contaminación e a discrimina en comparación con outros ámbitos de responsabilidade obxectiva en que a determinación da autoría faise sobre bases distintas, onde se valoran máis polo miúdo outras responsabilidades que poden concorrer e aquí se ignoran.

En canto á selección excluínzte do responsable cara ao propietario do barco, aínda se debe ir máis aló na crítica á configuración feita polo CLC 92 cando

os feitos son causados por negligencia. Obsérvese que a responsabilidade se configura en dous estadios: dunha banda, obxectiva e negligente, que será limitada cuantitativa e cualitativamente sobre o propietario do buque (art. 3 e 5.1 CLC 92), e doutra, a dolosa, ilimitada (do propietario: art. 5.2. CLC 92, ou dun terceiro: art. 3.2.b. CLC 92). Non parece lóxico canalizar a responsabilidade con exclusión de terceiros no caso de existir negligencia, e moito menos cando esta pode proceder do terceiro —alguén distinto do propietario do buque—. A razón é clara: a propia inobservancia das normas de coidado —que neste eido é calquera lei ou regulamento vinculado á seguridade marítima, ao estado do barco ou a súa navegabilidade, ou ao cumprimento das obrigas de aseguramento obrigatorio— abonda para imputar a responsabilidade a quen omitiu o seu deber. Sendo isto así, o máis razoable é establecer a responsabilidade ilimitada do/s axente/s marítimo/s negligente/s e deixar a limitada só para o propietario do buque. Pero coa concorrencia da responsabilidade de todos. Así acadamos un dobre obxectivo: o aumento dos suxeitos responsables (cuxa inclusión sempre está xustificada en función do risco que xera a actividade da que todos son, nalgunha medida, partícipes), o cal garante a mellor suficiencia económica en caso de naufraxio, e o maior éxito preventivo, xa que a mensaxe dos terceiros intervenientes é que deben extremar o cumprimento das normas.

Aínda así, a *responsabilidade obxectiva excluín-te* do propietario non se presentaría como satisfactoria. Porque xa que da actividade perigosa se extrae un beneficio, o lóxico sería que ese risco fose asumido por todos os axentes que interveñen no ciclo do transporte, conforme dúas variables: a) na medida en que se benefician da actividade e b) en función da súa responsabilidade na realización da actividade. Pero como ambos —especialmente este último—, son susceptibles de seren defraudados facendo aparecer como responsables suxeitos distintos e afastando a quen obteñen os grandes beneficios do transporte, o ideal sería establecer a responsabilidade solidaria entre os operadores marítimos. E xa que o beneficio empresarial (plusvalía da actividade) non se socializa —porque aínda que indirectamente todos nos beneficiamos do uso dos hidrocarburos, entre nós non se reparten os beneficios económicos das compañías— tampouco se deben socializar as perdas que pode xerar o dano que unha catástrofe provoque. É por isto que o ideal sería xa de partida un sistema de responsabilidade obxectiva e ilimitada de todos os axentes mencionados: propietario do barco, empresario marítimo, fretador, propietario da carga e sociedade de clasificación.

Fronte ao chamado sistema de “selección” ou “canalización” de responsabilidade exclusiva e excluín-te doutros axentes, preferimos a configura-

ción do sistema sobre a súa imputación de responsabilidade, a prol dunha maior xustiza material. De aí que podamos falar da configuración dunha responsabilidade “estendida”, ou da “extensión da responsabilidade aos beneficiarios materiais do transporte”.

Sobre o modo de configurar a responsabilidade destes suxeitos responsables incidiremos no lugar onde expoñemos a proposta de regulación alternativa ao CLC 92.

### 3.3.4. *Suxeitos excluídos de responsabilidade polo principio de predeterminación subxectiva da responsabilidade*

Volvendo á análise do contido do Convenio, o art. 3.4. CLC 92 exclúe expresamente a reclamación contra determinado tipo de persoas, a consecuencia da concentración de responsabilidades que fai o Convenio. Así este precepto sinala que “non poderá promoverse ningunha reclamación de indemnización de danos ocasionados por contaminación, axustada ou non ao presente Convenio, contra:

- a) os empregados ou axentes do propietario nin dos tripulantes.
- b) o práctico ou calquera outra persoa que, sen ser tripulante, preste servizos para o buque.
- c) ningún fretador (como queira que se describa, incluído o fretador do buque sen tripulación), xestor naval ou armador.
- d) ningunha persoa que realice operacións de salvamento co consentimento do propietario ou seguindo instrucións dunha autoridade pública competente.
- e) ningunha persoa que tome medidas preventivas.
- f) ningún empregado ou axente das persoas mencionadas nos subparágrafos c), d) e e).

Á marxe dos terceiros relacionados no art. 3.4. CLC 92, existen outros suxeitos que tradicionalmente tamén ficaron excluídos da esixencia de responsabilidade, como o titular da carga, omisión criticada por Arroyo Martínez (2003, p. 35), por considerar que “potencialmente tamén é suxeito creador do risco contaminante”, polo que non debería ficar na indeterminación en que queda a definición da súa responsabilidade. Semellantes

consideracións levan á doutrina a criticar a exclusión das sociedades de clasificación ou as axencias de selección da tripulación do buque.<sup>22</sup>

A consecuencia da exclusión de responsabilidade ás persoas do art. 3.4. CLC 92, cando non concorra o dolo directo ou eventual, é que non se lles vai poder esixir ningún tipo de responsabilidade civil, nin pola aplicación do CLC nin da lexislación xeral.

### 3.4. A NATUREZA XURÍDICA DA RESPONSABILIDADE QUE ESTABLECE O CLC 92

A doutrina maioritaria caracteriza a responsabilidade civil que emana do Convenio conforme ás seguintes notas: especial, obxectiva, atenuada, directa, legal e imperativa e cuantitativamente limitada por suceso.<sup>23</sup>

#### 3.4.1. *Responsabilidade especial*

O CLC 92 establece no art. 3.4. un sistema que constitúe norma especial sobre o réxime legal de responsabilidade civil extracontractual previsto no Código Civil, ou noutras leis especiais do eido da navegación, pois aquí acóutase o marco concreto da actividade a regular: o dano producido a consecuencia da contaminación causada por vertido de hidrocarburos no mar. Isto fai que toda a normativa xeral quede desprazada, e en consecuencia, inaplicada, na medida en que se opoña a este réxime especial.

#### 3.4.2. *Responsabilidade obxectiva*

No eido do Convenio evítase a esixencia de culpa do propietario como criterio de imputación, pois un réxime normativo baseado na idea de culpa ten como presuposto a demostración da imprudencia e o establecemento da relación de causalidade, o que en materia de danos causados ao medio resulta ás veces moi complicado. Perséguese tamén que deba asumir o dano o responsable da actividade intrinsecamente perigosa, consistente, polo menos inmediatamente, no transporte do hidrocarburo, e non as vítimas ou o Estado afectado. Con este sistema, abonda que se constate a existencia do sinistro dun buque, no marco material e xeográfico esixido polo CLC 92, e que exista unha persoa física ou xurídica (será o normal) que sexa pro-

---

22 Para un estudo máis amplo das exclusións actuais e a súa crítica doutrinal, véxase Villares (2009, pp. 58-63).

23 Seguimos no substancial no trazado deste apartado a enumeración feita por Huerta e Rodríguez (2004, pp. 97-120).

pietario do buque para que naza a responsabilidade, con independencia da actitude do propietario.

#### 3.4.3. *Responsabilidade atenuada*

A doutrina maioritaria refírese con esta expresión<sup>24</sup> á existencia no CLC 92 de supostos nos que se produce a exoneración de responsabilidade do propietario por entender que concorren causas que fan desmerecer a imputación feita con carácter xeral ao propietario do buque. Trátase de supostos extraordinarios ou de forte intervención causal de terceiros. Estas excepcións teñen como finalidade, en dicir da doutrina, non obstaculizar en exceso a actividade do sector económico implicado,<sup>25</sup> e supoñen por tanto, en razón da súa natureza, un límite á aplicación da teoría do risco.

#### 3.4.4. *Responsabilidade directa*

A doutrina cualifica esta responsabilidade como directa na medida en que se dirixe xa dende o primeiro momento contra o patrimonio do propietario do buque, sen necesidade de persecución previa de bens doutros axentes da navegación. Cómpre sinalar que os bens a perseguir son os da propiedade do buque, á marxe de que as persoas físicas que sexan titulares da sociedade propietaria posúan outros bens, co que o resto do seu patrimonio queda a salvo.

#### 3.4.5. *Responsabilidade legal e imperativa*

A responsabilidade que emana do CLC 92 é legal no sentido de que se trata dun texto convencional do dereito internacional público que obriga ao Estado español. En canto á súa forza de obrigar, o contido do texto ten carácter imperativo, co que as partes implicadas non teñen opción a configuralo nin a modificar ningún dos seus extremos. Toda a redacción do CLC 92 está inspirada neste sentido, e cómpre destacar a formulación da obriga de aseguramento (art. 7) ou o propio concepto, extensión e obriga de responder dos danos (art. 2 a 5).

<sup>24</sup> Véxanse entre outros, Galiano Salgado (2001) e Huerta e Rodríguez (2004, pp. 99-104).

<sup>25</sup> Así o explica Gomis Catalá (1998, p. 103).

### 3.4.6. *Responsabilidade cuantitativamente limitada por suceso*

#### 3.4.6.1. Concepto e crítica

A responsabilidade deseñada polo CLC 92 está limitada a unha determinada cantidade máxima por suceso danoso, o que supón unha excepción ao ideal de reparación íntegra que rexe con carácter xeral no noso ordenamento xurídico a través do art. 1902 Cc., e polo tanto a súa derogación neste eido, que se substitúe por un malentendido principio posibilista de reparación parcial, e de plasmación do cualificado doutrinalmente como principio de que “quen contamina paga, pero pode que non de todo”.<sup>26</sup> A filosofía que inspira este principio está incardinada nun obsoleto principio do dereito marítimo que historicamente considerou a empresa da navegación como de alto risco, que precisaba de estímulos para os que a exercían (Arroyo Martínez 1995, p. 211), consistindo un deles precisamente na limitación da reparación polo dano causado, combinada co da limitación da garantía patrimonial da débeda. Os argumentos doutriniais desta limitación son dous, ambos baseados na análise económica do dereito: de eido práctico, para facer viable a súa asegurabilidade; e teórico, para compensar o rigor que implica establecer unha responsabilidade ao mesmo tempo obxectiva.

Ora ben, este sistema debe ser sometido a unha seria crítica, xa que o punto de partida non pode ser sostido. Non é certo que a navegación de arestora responda aos mesmos postulados que na época romana, da que beben os privilexios da empresa marítima. Así, os elementos técnicos permiten construír embarcacións ben deseñadas e armadas, existen instrumentos eficaces de prevención das condicións meteorolóxicas, hai todo un sistema de control da navegación por corredores e de salvamento, e a formación da tripulación permite traballar en condicións de seguridade a bordo do buque.

Polo tanto, xa que a situación de feito nada ten que ver cos vellos tempos, distinta ten que ser a reacción lexislativa. Do mesmo xeito que no eido da responsabilidade civil se avanzou naquelas actividades que levaban ínsitas un perigo cara a unha responsabilidade baseada no risco, no dereito marítimo hai, non xa que repensar as bases, posto que a doutrina crítica desde vello esta situación, senón executar os cambios precisos para adaptarse aos tempos. Con todo, para facermos isto atopamos unha dificultade obvia, porque si que hai algo que permanece intacto dende sempre, que é a

26 Expresión de Huerta e Rodríguez Ruiz (2004, p. 105), parafraseando a Nieto Martín (2003, p. 4), quen afirma que neste Convenio “incúmprese o principio matricial ‘quen contamina, paga’, que queda substituído na realidade teimuda dos feitos por ‘quen contamina, paga algo’”.

cobiza, a intención de obter o maior beneficio, a calquera prezo (ambiental, claro). E isto non pode ser tolerado por unha sociedade democrática nin pola praxe dun Estado social. Daquela cómpre cuestionar os principios do dereito marítimo, concretados no CLC 92 en varios puntos, pero que agora cinguimos ao do art. 5.

Os argumentos a rexeitar son claros: a situación de extremo risco na que gravitaban os antigos privilexios xa non existe, polo que non hai en que apoiar a limitación. Dise que se trata de compensar así o establecemento da responsabilidade obxectiva do propietario. Este é un argumento falaz: a responsabilidade obxectiva ten un sentido, que é soportar o dano que xera unha actividade perigosa, dada a expectativa de beneficio que a mesma lle presenta privadamente ao que a realiza. E a imposición da teoría do risco como criterio mínimo de imputación ten por finalidade ser o reverso da potencialidade beneficiosa que lle reporta ao axente a actividade. Daquela xa quedan compensados ambos os argumentos, favorable e adverso, do sistema de responsabilidade obxectivo.

Pero se a ese estado de cousas lle engadimos a limitación cuantitativa por evento, atopámonos cunha clara preferencia do legislador por unha das partes en conflito: o axente que realiza a actividade daniña fronte ao prexudicado. Para soste esta posición acódeuse ao outro argumento: a viabilidade económica da explotación. Se temos en conta que a responsabilidade por contaminación, que forma parte das consecuencias da actividade que desenvolve calquera empresa do sector, e que debe figurar como un pago na contabilidade da empresa, ou se se quere un hándicap que padece todo o sector empresarial, para cuxa subsanación se require un investimento en forma de instalacións de almacenaxe e transporte, e a dotación dun fondo interno de reservas para previsión de posibles continxencias,<sup>27</sup> chegaríamos á conclusión de que estas sociedades teñen falseada legalmente a realidade económica da súa propia viabilidade empresarial na economía de mercado. É dicir, este sistema de limitación cuantitativa permítelles prescindir de gastos que deberan facer internamente e, polo tanto, incrementar as súas plusvalías. Isto é intolerable, porque malia esta bula legal, o risco segue a existir e a potencialidade do dano tamén.

Cando sucede o evento e se contamina, alguén se ten que facer cargo dos custos. Adoitan ser os propios afectados, que nunca chegarán a ser indemnizados polos danos e perdas que se lles causaron, ou o Estado, polo menos

27 O que non é máis que, en termos xerais de estrutura de funcionamento dunha sociedade, o destino de fondos a activo inmovilizado e reservas voluntarias e amortizacións, ex art. 175-8o LSA.

nunha parte, para evitar unha sensación de malestar entre os prexudicados directos imposible de soportar e que tivese maiores consecuencias sociais ou políticas. Polo tanto, aquí prodúcese unha socialización do dano causado pola actividade perigosa; socialización inxusta porque o beneficio (a outra cara) da actividade perigosa é privado, é dicir, só se proxecta sobre os accionistas. Se a plusvalía que poden obter as compañías do sector non se atopa limitada por lei, por que limitar o dano que poden causar? A expectativa dunha posible reclamación íntegra de danos funcionaría de límite natural ao enriquecemento por esta actividade e tería efectos en todo o sector, efectos que non serían catastróficos dende un punto de vista económico: obrigaría as empresas a unha modernización da flota, ao cálculo minucioso dos períodos e rutas de travesía, á previsión e incremento de fondos internos e externos de reserva e á mellor formación das tripulacións. Pero é que todo isto fai diminuír o risco de produción do evento danoso, ou das súas consecuencias, o cal é fundamental para o cálculo das primas do seguro (entre outros aspectos, posibilidade de produción do dano e contía do mesmo), polo que a propia dinámica xerada co cambio de sistema equilibraría os custos empresariais, consolidando a viabilidade dun sistema de menor risco e maior cobertura.

Na nosa doutrina ábrese paso tamén con distintos argumentos o postulado a prol da ilimitación de contía na responsabilidade por evento. Así Arroyo Martínez (2003, p. 35) pregúntase se “non sería aconsellable repensar o sistema, volver ao criterio tradicional da culpa e esixir indemnización ilimitada?”; e Huerta Viesca e Rodríguez Ruiz (2004, p. 106) súmanse a esta tese co argumento práctico de que a inviabilidade do sistema de ilimitación cuantitativa queda superado tras a promulgación da *Oil Pollution Act* nos EUA, onde se viu como a industria petroleira absorbeu os custos desa lei, que supuxo na práctica a imposición do sistema que agora nós propugnamos, o que á súa vez arrombou coas teses teóricas da inviabilidade empresarial e do risco da navegación.<sup>28</sup>

28 Propugnan tamén a ilimitación cuantitativa, desmontando os argumentos clásicos a prol da limitación Little e Hamilton (1997, p. 394) e Vialard (2003, pp. 442 e 444), onde defende que o sistema continental acolla o sistema de ilimitación de responsabilidade norteamericano. En contra, Hebrero Álvarez (2002, pp. 8-9) sostén a idoneidade da limitación da contía pero substancialmente incrementada deica absorber a meirande parte dos sucesos, o que o asimilaría de feito a unha responsabilidade ilimitada.

### 3.4.6.2. Contía máxima de responsabilidade por suceso

En calquera caso, a limitación existe e é a principal característica do sistema, co que pasamos ao seu estudo. Para comezar, digamos que a limitación se produce por cada suceso, entendido este como “a existencia dun sinistro ou de varios conectados entre eles, porque existe un encadeamento causal entre o comportamento negligente e os sucesivos feitos danosos” (Pulido 2003, p. 363).

Esta limitación por suceso concrétese en función da tonelaxe do buque, sistema que como apunta a doutrina supón o esquecemento da cantidade da carga e da cantidade vertida:<sup>29</sup> faise, porén, funciona como sistema de estimación obxectiva, por capacidade de carga.

No momento de pecharse a edición deste artigo (setembro de 2025), a indemnización máxima coa que responde directamente o propietario do buque sitúase arredor de 23 millóns de euros e o réxime internacional de responsabilidade e indemnización pode proporcionar ata 203 millóns de DEX (271 millóns de USD) aos Estados membros do fondo de 1992 e 750 millóns de DEG (1 000 millóns de USD) aos Estados membros do fondo complementario, o que equivale a uns 849,7 millóns de euros.

### 3.4.6.3. Distribución da contía entre os afectados

A responsabilidade do CLC 92 é limitada, o que significa que os recursos económicos para reparar o dano tamén o son. Polo tanto, é preciso establecer un sistema de distribución dese caudal finito, que fai o art. 5.4. CLC 92 ao dicir que “o fondo será distribuído entre os acredores a pro rata do importe das súas respectivas reclamacións previamente aceptadas”. Os acredores son as vítimas da contaminación por hidrocarburos, que serán indemnizadas pro rata do valor dos seus respectivos créditos, contra o propietario do buque, resultantes das reclamacións previamente aceptadas.

### 3.4.6.4. Requisitos para a limitación de responsabilidade

Para que opere a limitación cuantitativa é preciso que concorran dous requisitos: a) que os danos non se ocasionasen por unha acción ou omisión propias do propietario do buque, de carácter doloso, directo ou eventual (art. 5.2. CLC 92), e b) que o propietario do buque, para se beneficiar da limitación de responsabilidade, constituíse un fondo, dunha suma total equivalente ao límite da súa responsabilidade (art. 5.3. CLC 92).

29 Así o denuncia Arroyo Martínez (2003, p. 34).

### 3.5. RÉXIME DE ASEGURAMENTO OBRIGATORIO

Para que o sistema de responsabilidade obxectiva establecido no CLC 92 se cumpra é preciso garantilo cun réxime de aseguramento obrigatorio das responsabilidades ás que deba facer fronte o propietario do buque, que funciona como un instrumento de cobertura do risco do sinistro.

No CLC 92, o art. 7.1. comeza por establecer un sistema de garantía obrigatoria, que ten como destinatario o propietario dun barco que “estea matriculado nun Estado contratante e transporte máis de 2 000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento”.<sup>30</sup>

O cumprimento do aseguramento obrigatorio débese acreditar mediante un certificado, que se regula no art. 7.2. CLC 92 e 4 RD de Execución. En canto ao idioma en que se redacte o certificado, di o art. 7.3. que “será redactado no idioma ou idiomas oficiais do Estado que o expida”, co que non atopamos dificultade para que este sexa redactado en galego no caso de se tramitar ante as autoridades españolas nalgunha das oficinas da autoridade competente no noso país. En todo caso, “se o idioma usado non é nin francés nin inglés, o texto incluírá unha tradución a un deses idiomas”.

O sistema de aseguramento da responsabilidade civil do Convenio regula no art. 7.8. a acción directa do prexudicado contra a aseguradora ou contra a persoa que provexa a garantía financeira para cubrir a responsabilidade do propietario.

## 4. REFERENCIA Á REGULACIÓN LEGAL DO FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DANOS CAUSADOS POLA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS (FIDAC) DE 1992

### 4.1. SIGNIFICACIÓN E NATUREZA XURÍDICA DO FIDAC

A existencia dos Fondos de compensación no eido da responsabilidade civil trae causa na concorrencia de varios factores que converxen na contaminación mariña por hidrocarburos: un reducido mercado asegurador, o conflito de intereses encontrados na sociedade entre a necesidade de dispor dun abastecemento barato de combustible e o dano que este transporte xera, a

---

<sup>30</sup> A obriga imponse con independencia da capacidade de carga do buque, como destaca Rodríguez Docampo (2003, p. 137).

presión de grandes grupos empresariais e a praxe dunha responsabilidade limitada insuficiente.

O que denominamos como CF 92 regula o Fondo Internacional de Indemnización de Danos debidos á Contaminación por Hidrocarburos (coñecido comunmente como FIDAC). Este fondo é unha organización internacional, composta por unha asemblea, unha secretaría (que ten á súa fronte un director) e un comité executivo, regulados en canto ao seu funcionamento nos art. 16 a 34 CF 92.

Este fondo posúe personalidade xurídica propia en cada un dos Estados contratantes (art. 2.2. CF 92), plena capacidade de obrar, lexitimación activa e pasiva para o cumprimento dos seus fins e administración e patrimonio propios respecto do patrimonio xeral do propietario do buque, debedor da súa responsabilidade.<sup>31</sup>

O sistema de indemnización previsto no CF 92 é complementario ou de “segundo chanzo” indemnizatorio,<sup>32</sup> o que non implica responsabilidade extracontractual senón *ex lege*, e que obedece á lóxica da seguridade social.<sup>33</sup> O fondo opera nun segundo nivel, entendido así só na medida en que se activa perante a insuficiencia patrimonial do CLC 92; é dicir, a consecuencia do límite que sobre a responsabilidade civil se establece verbo do propietario do buque e a súa aseguradora. A súa entrada en escena cumpre unha dobre función: acelerar os procesos indemnizatorios e esvaecer a responsabilidade civil do contaminante.

#### 4.2. ACHEGAS AO FIDAC

Como declara o art. 10 CF 92, o FIDAC nútrese das achegas anuais dos receptores de hidrocarburos dos portos ou instalacións situadas nos Estados contratantes que recibisen no ano anterior polo menos 150000 toneladas, mediante un sistema unitario de contribucións que fai abstracción do tipo de hidrocarburo que se transporte e que supón unha especie de

31 Sobre o funcionamento dos fondos e as vantaxes e desvantaxes na protección do medio, véxase Miguel Perales (1997, pp. 256 e ss).

32 Expresión que acuñan Pintos e Olmo (2003, p. 15) e seguen Huerta e Rodríguez (2003, p. 131). Cova Arria (2000, p. 92) refírese á existencia dun sistema de responsabilidade en dous niveis, criterio que impugna Bonassies (2000, p. 1571), quen entende que concorren catro niveis de reparación: o terceiro sería a responsabilidade ilimitada do propietario nos casos en que se analizaron no traballo e o cuarto sería a aplicación da lexislación civil nos casos en que este autor entende que non opera a canalización.

33 Compartimos así a tese de Pintos Ager e Olmo García (2003, p. 6).

distribución mutualista ou de redistribución da indemnización entre propietarios dos buques e destinatarios da carga.

Xa que logo, arestora o Fondo custéano as empresas de hidrocarburos, situación que a doutrina critica porque en último termo quen o financian son os consumidores, pois o importador repercutirá o custo no prezo final. Polo tanto, nin os produtores/manufactureiros de hidrocarburos nin os empresarios marítimos, que son os principais beneficiarios do negocio que carrega a explotación e o transporte, son os que sufragan o Fondo.<sup>34</sup> Por isto hoxe deféndense dúas medidas paliativas principais (Vialard 2003, pp. 441-445; Arroyo Martínez 2003, p. 61):

- a) Que a responsabilidade do Fondo sexa ilimitada, porque pro rateando o custo por litro de carburante a cantidade sería moi pequena, e pagaríana todos os axentes económicos e non só os dos Estados ribeiregos —no sentido de que se se produce unha catástrofe que non se paga, os Estados do interior (sen costa) teñen o hidrocarburo barato e os costeiros non teñen costa, porque non hai fondos para recuperala—.
- b) Que a dotación do Fondo se atribúa tamén a todos os entes (públicos ou privados) vinculados ao tráfico de hidrocarburos, para evitarmos a repercusión directa sobre o consumidor.

#### 4.3. REQUISITOS PARA A MATERIALIZACIÓN DA RESPONSABILIDADE DO FIDAC

A entrada en xogo desta responsabilidade complementaria do FIDAC—nun eido material e no territorial idénticos aos do CLC 92— opera nos seguintes supostos, expostos no art. 3 CF 92, cando:

- a. O CLC 92 non regula a responsabilidade polo dano (art. 4.1.a CF 92);
- b. O propietario responsable do dano e a súa garantía financeira sexan incapaces de cubrir a indemnización a que lles obriga o CLC 92 nos supostos tanto de insolvencia coma de insuficiencia do seguro ou garantía (art. 4.1.b CF 92);<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Véxanse neste sentido Juste Ruíz (1999, p. 149); Gomis Catalá (1998, p. 318) ou Arroyo Martínez (2001, p. 1578). Defenden a tese contraria Gabaldón e Ruíz (1999, p. 667), que sosteñen que en realidade a industria petroleira é quen financia o Fondo, postura que consideramos rexeitable porque abonda examinar o percorrido do prezo final para comprender axiña a repercusión da taxa.

<sup>35</sup> É polo tanto un fondo de garantía, segundo a clasificación que fai Cabanillas Sánchez (1996, p. 72).

- c. O dano excede os límites de responsabilidade do propietario establecidos no CLC 92<sup>36</sup> ou “nos termos de calquera outro Convenio Internacional en vigor ou aberto para sinatura, ratificación ou adhesión na data do presente Convenio” (art. 4.1.c CF 92). Este suposto revela o seu carácter complementario, que só existe nos casos en que o propietario mantén a súa limitación de responsabilidade.

Para o cómputo das cantidades que poden ocasionar a activación do Fondo habemos considerar o último inciso do art. 4.1. CF 92, que di:

Aos fins do presente artigo, os gastos ou os sacrificios razoablemente incorridos polo propietario de xeito voluntario para evitar ou reducir unha contaminación son considerados danos por contaminación.

Os parágrafos 2 e 3 do art. 4 CF 92 regulan os supostos de exención de responsabilidade do Fondo, aos que nos remitimos en aras da brevidade.

#### 4.4. A CANTIDADE POLA QUE RESPONDE O FIDAC

O art. 4.4. CF 92 regula as contías polas que responde o Fondo, e faino do seguinte xeito:

4.4. a) Salvo que se dispoña outra cousa nos subparágrafos b) e c) do presente parágrafo, a contía total da indemnización pagadoira polo Fondo en virtude do presente artigo estará limitada, en relación cun suceso calquera, de modo que a suma total de dita contía e a contía de indemnización efectivamente pagada en virtude do Convenio de Responsabilidade Civil, 1992, respecto dos danos ocasionados por contaminación que fiquen comprendidos no ámbito do presente Convenio, segundo fican definidos no artigo 3, non exceda de 203 000 000 unidades de conta.

b) Salvo que se dispoña outra cousa no subparágrafo c), a contía total da indemnización pagadoira polo Fondo en virtude do presente artigo respecto de danos ocasionados por contaminación resultantes dun

---

36 Así, se o dano fosen 100 e o máximo polo que o CLC obriga ao propietario e mais a a súa aseguradora é de 80, o Fondo responde por 20 (función complementaria do Fondo); pero se o dano é 50, e o máximo está en 80, o Fondo non intervirá, agás que propietario ou aseguradora non poidan pagar os 50 (función de garantía).

fenómeno natural de carácter excepcional, inevitábel e irresistible non excederá de 203000000 unidades de conta.

c) A máxima contía de indemnización a que se fai referencia nos subparágrafos a) e b) será de 300740000 unidades de conta en relación con todo suceso que se produza durante un período calquera en que se dea a circunstancia de que haxa tres partes no presente Convenio respecto das cales a pertinente cantidade combinada de hidrocarburos suxeitos a contribución recibida por persoas nos territorios de tales partes, durante o ano civil precedente, fose igual ou superior a 600 millóns de toneladas.

O art. 4.5. CF 92 distribúe pro rata o Fondo previsto para cada sinistro, en proporción aos créditos recoñecidos aos prexudicados, o cal é importante dada a responsabilidade limitada do FIDAC, pois segundo declara o propio precepto preténdese deixar a todos eles nunha reparación proporcionalmente igual (que non igual en termos absolutos).

Para finalizar o comentario a este precepto, debemos aclarar que dende 2005 está en vigor o denominado Fondo Complementario, denominado “protocolo de 2003 relativo ao convenio internacional sobre a constitución dun fondo internacional de indemnización de danos debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992”, que incrementa a contía máxima ata a cantidade de 840,7 millóns de euros.

#### 4.5. O DEREITO DE REPETICIÓN DO FIDAC

Logo de efectuado o pago das indemnizacións, o Convenio prevé a posibilidade de repetición do Fondo contra os responsables orixinarios do pagamento en determinados supostos, tal como establece o art. 9.2. e 3 CF 92. As persoas contra as que se poderá repetir son os terceiros aos que cabe imputar responsabilidade polos danos causados por contaminación. Ao propio tempo, o fondo adquire os dereitos de que puiden gozar a persoa indemnizada contra o propietario do buque ou o seu fiador, onde deben incluírse tamén os aseguradores do propietario (Huerta e Rodríguez 2004, p. 141). Estas características definen este Fondo como de subrogación (Cabaniñas 1996, p. 72).

## 5. PROPOSTA ALTERNATIVA DE RESPONSABILIDADE CIVIL PARA UN NOVO CLC

### 5.1. CONSIDERACIÓN PREVIAS: PONDERACIÓN POLÍTICA DA DECISIÓN E EXEMPLOS DE ÉXITO

#### 5.1.1. *Precedentes normativos: a Oil Pollution Act*

O accidente do petroleiro *Exxon Valdez* nas costas de Alasca (1989) provocou un cambio normativo nos EUA, que aprobou a *Oil Pollution Act* (1990). Nesta lei establécese un sistema de responsabilidade civil baseado na reparación íntegra dos danos causados, incluído o ecolóxico, ao tempo que instaura medidas de seguridade obrigatorias para os buques que navegasen por augas onde o país exerce a súa xurisdición (dobre casco, plans de continxencia) e reforza as competencias de intervención das autoridades federais en caso de sinistro.

No seu aspecto estritamente civil, os límites por responsabilidade ordinaria e directa dos responsables (cantidades para o ano 2025) oscilan entre os 21 e os 725 millóns de dólares,<sup>37</sup> e establece a responsabilidade ilimitada no caso de negligencia grave, violación de regulamentos de seguridade, construción ou operación, ou falta de cooperación. Ademais, a OPA crea un fondo propio a cargo do sector petroleiro,<sup>38</sup> que posibilita o desembolso de ata 1 000 millóns de dólares por sinistro en caso de insolvencia ou limitación de responsabilidade do causante do dano.<sup>39</sup>

A aprobación desta norma revelouse especialmente eficaz, non só reducindo o número de sinistros<sup>40</sup> —como consecuencia da elevación do estándar de seguridade<sup>41</sup> e do carácter disuasorio de condutas negligentes—

37 Pódense consultar as cantidades vixentes en: <https://maritimecyprus.com/2015/12/01/usa-new-opa-90-liability-limits/#:~:text=The%20US%20has%20increased%20the,adjust%20those%20limits%20for%20inflation>

38 Sobre o funcionamento deste fondo, pódese consultar: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/CMR-HS7-00195535/pdf/CMR-HS7-00195535.pdf>

39 Pódese consultar un resumo xeral actualizado da OPA en: <https://www.marinepublic.com/blogs/marine-law/993600-opa-90-compliance-vessel-response-plan-essentials>

40 <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07001510#:~:text=The%20results%20indicate%20that%20the,and%20tanker%20ship%20accidents%20C%20respectively>

41 Véxase neste sentido: <https://www.nationalacademies.org/read/5798/chapter/2>. En canto á relación directa entre seguridade e evolución de sinistros: <https://iosc.kglmeridian.com/meridian/iosc/published/rest/pdf-watermark/v1/journals/iosc/2001/2/article-p1291.pdf/watermark-pdf/>

senón acadando unha íntegra reparación económica a cargo das empresas beneficiarias e responsables dos vertidos. Como exemplo paradigmático, no accidente da Plataforma *Deep Horizon*, acontecida no Golfo de México en 2010, a compañía British Petroleum foi condenada ao pagamento de máis de 65 000 millóns de dólares, que satisfixo.<sup>42</sup>

En consecuencia, a experiencia da OPA demostra que a responsabilidade na práctica ilimitada si é asegurable. En canto á forma, non corresponde dicilo neste traballo, pero os consorcios de aseguradoras, os *pools* sectoriais de seguros téñense demostrado eficaces nestas materias de danos catastróficos. Tampouco hai inconveniente en cifrar a responsabilidade por facela finita, e dotala por tanto de seguridade xurídica, e para facilitar o cálculo de primas ou previsións empresariais: o equivalente ao máximo pagado no desastre ata agora máis custoso de todos os do sector, que é o de BP arriba referenciado.

### 5.1.2. *Reforma convencional ou regulación unilateral. A capacidade do Estado español para influír a nivel internacional na modificación do sistema*

Nun ámbito como o da navegación marítima, o desexable sería que o Estado español promovese unha reforma no marco do dereito internacional, na que trasladase as bases dun novo convenio na materia. Iso dotaría de maior eficacia e seguridade xurídica os seus contidos e sería máis barato para todo o sector petroleiro implicado, o que redundaría nunha mellora económica, ambiental e de saúde para a cidadanía de todo o planeta, pero sobre todo a dos Estados ribeiregos, máis afectados nas súas costas pola contaminación por hidrocarburos.

Agora ben, a tese que defendemos neste traballo é que alternativa ou complementariamente o Estado debера proceder a denunciar o convenio vixente nas augas sobre as que exerce xurisdición e condicionar o exercicio do paso inocente (o da navegación civil con mercadorías perigosas desta clase) á observación do contido da súa propia normativa interna, de forma semellante a como fan os EUA.

Aínda que na escena internacional, a forza dun só estado adoita ser cativa para impoñer unilateralmente a súa lexislación, como demostramos

<sup>42</sup> Pódese consultar en diversas fontes a información xornalística e técnica. Así: <https://www.theguardian.com/business/2018/jan/16/bps-deepwater-horizon-bill-tops-65bn#:~:text=BP's%20Deepwater%20Horizon%20bill%20tops,Horizon%20oil%20spill%20%7C%20The%20Guardian> En particular, sobre o acordo con axentes privados: <https://response.restoration.noaa.gov/about/media/agreement-principle-bp-settle-civil-claims-deepwater-horizon-oil-spill.html> Un resumo executivo da responsabilidade pódese atopar tamén en: <https://www.marinepublic.com/blogs/marine-law/993600-opa-go-compliance-vessel-response-plan-essentials>

no apartado 1 deste traballo, o tránsito marítimo de buques de transporte a granel polos corredores de Xibraltar e Fisterra é tan avultado, e a súa importancia económica tan grande que para o sector sería menos custoso acomodarse á normativa que buscar rutas alternativas. É por iso polo que animamos o lexislador estatal a explorar este camiño, non só para fortalecer a posición económica do país no caso de novas catástrofes, senón tamén para acompañala dunha maior esixencia técnica que mellore a seguridade.

## 5.2. CONTIDO DUN NOVO SISTEMA DE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

### 5.2.1. Os suxeitos responsables

Unha vez feita a crítica á configuración da responsabilidade civil no CLC 92, cómpre abordar unha formulación alternativa global, que sexa coherente coas observacións feitas ata este momento. Despois de facermos propostas sobre a determinación de suxeitos responsables, debemos agora artellar a súa responsabilidade civil no caso de producirse danos causados por hidrocarburos.

Os suxeitos para os que propoñemos algún xénero de responsabilidade son todos aqueles que teñen algún tipo de intervención no trasporte marítimo de hidrocarburos. A continuación damos conta da súa concreta participación e cal debe ser, en consecuencia, o seu título de imputación.

1. Propietario do barco: a súa intervención no sinistro apóiase sempre en que debe coñecer o estado do barco e ser o soporte material en que se realiza a actividade. Na medida en que o coñecemento debido sobre o estado do barco e a correcta actividade que desenvolve son obrigas esixibles ao propietario, a súa inobservancia pode determinar a súa responsabilidade extracontractual por negligencia. O título de imputación será, por estes conceptos, no seu caso, responsabilidade subxectiva por culpa.<sup>43</sup> Pero ademais, na medida en que se beneficia da actividade do transporte dunha sustancia perigosa, debe asumir unha responsabilidade obxectiva, por risco.

43 Agora ben, interpretando esta responsabilidade conforme á lectura obxetivadora con que o fai o TS no campo das actividades xeradoras de risco, abonda a verificación da existencia de actividade que causa dano, en relación de causalidade, que implique a negligencia do que actúa, producíndose así a inversión da carga da proba.

2. Empresario marítimo: realiza a actividade comercial de transporte por medio do barco. Polo tanto, intervén sempre na medida en que realiza o transporte e coñece, ou debe coñecer, o estado do barco en que o realiza. Por estas razóns debe responder, no seu caso, a título de imprudencia (responsabilidade por culpa). Tamén aquí a mera realización dunha actividade que implica un risco ao medio debe implicar a asunción potencial do dano. Neste sentido a súa responsabilidade será obxectiva.
3. Fretador ou calquera outro axente intermediario: a intervención de calquera mediador no transporte implícao certamente no desenvolvemento da actividade, pois realiza aínda que sexa de xeito máis ou menos directo, o transporte por medio do buque, e polo tanto coñece ou debe coñecer o seu estado xa que nel confía a sorte da navegación. Estamos ante unha especie do principio de culpa *in eligendo*, cando el non realiza a singradura directamente: no caso de asumir a dirección náutica do buque, a súa responsabilidade serao por feito propio, ao obrar con negligencia en relación ao estado do barco ou con impericia na realización da actividade. Tamén aquí a mera realización dunha actividade que implica un risco ao medio debe implicar a asunción potencial do dano. Neste sentido a súa responsabilidade será, asemade, obxectiva.
4. Propietario da carga: aínda que a súa relación co transporte poida quedar tan afastada que se esvaeza a súa presenza neste momento, non se pode esquecer que é o principal beneficiario da trama do transporte, na medida en que a maior parte do beneficio correspondente ao comercio vai precisamente para o propietario da mercadoría transportada (se non, o comercio non sería rendible). É obvio, pois, que debe responder obxectivamente por risco.
5. Sociedades de clasificación: a súa intervención refírese á certificación do estado xeral e de navegabilidade do buque, polo que a súa chamada perante posibles responsabilidades ficará condicionada a que o accidente estea relacionado causalmente con algún dos extremos sobre os que emitise a súa certificación. O título de imputación de responsabilidade será subxectivo, por culpa. A concorrencia desta imprudencia na actividade propia da sociedade podería chegar a excluír a que doutra maneira sería responsabilidade subxectiva por estado do barco dos axentes relacionados nos puntos 1 a 3.

### 5.2.2. A responsabilidade de cada suxeito

De producirse un sinistro marítimo:

- a. Se se produce por caso fortuíto ou forza maior:
  - a. Responden o propietario do barco, o empresario marítimo, o fretador ou outro axente relacionado coa navegación e o propietario da carga (responsabilidade obxectiva por risco).
  - b. Non responde en ningún caso a sociedade de clasificación.
- b. Se se produce por unha conduta imprudente dalgún axente:
  - a. Responde a título de imprudencia aquel cuxa impericia desencadease o suposto. Conceptualmente poden ser o propietario do barco, o empresario marítimo, o fretador ou outro axente relacionado coa navegación e a sociedade de clasificación. Por este título, nunca podería ser o propietario da carga —agás nun suposto: que se declare a responsabilidade subxectiva dalgunha empresa que interveña no tráfico marítimo e logo, mediante a aplicación da doutrina do levantamento do veo, se lle repute á empresa titular material da sociedade responsable—. O sistema que propomos ten a vantaxe de que podemos imputar directamente o propietario da carga sen necesidade de chegar, mediante a vía xudicial, a aplicar a doutrina mencionada. En todo caso, a apreciación da conduta imprudente impón todo o réxime sobre elementos a demostrar para a súa apreciación.
  - b. Persiste a responsabilidade obxectiva por risco. Daquela responden o propietario do barco, o empresario marítimo, o fretador ou outro axente relacionado coa navegación e o propietario da carga. Isto prodúcese á marxe da idea de culpa, aínda que poida ser concorrente, como no suposto que imaxinamos —o que como veremos terá consecuencias prácticas a efectos de contía e posibilidade de repetición—. Da mesma maneira que a concorrencia de dolo nun axente non exclúe a aplicación do resto do CLC 92 na actualidade, no que a responsabilidade civil obxectiva se refire, como tratamos *supra*, pola mesma razón, tampouco debe cesar esa garantía para as vítimas no caso de concorrencia de imprudencia. Do contrario daríase o paradoxo de que sendo o accidente por imprudencia terían menos garantías de seren resarcidos (por non activárense os mecanismos financeiros que aseguran as

responsabilidades obxectivas) que se o accidente fose fortuíto, cando para eles a idea de dano está totalmente desvencellada da idea de culpa.

- c. Se se produce o sinistro pola conduta dolosa dalgún dos axentes:
  - a. O axente causante do dano terá que responsabilizarse de todo o dano causado. Isto non implica que se teña que dirixir toda a acción de responsabilidade contra el, senón que os outros obrigados poderán repetir contra el o pagado anteriormente.
  - b. Polas mesmas razóns que se expuxeron no apartado da responsabilidade por negligencia, aquí tamén se mantén a imputación de responsabilidade obxectiva por risco, na medida en que serve de garantía para as vítimas. Pero neste caso os responsables obxectivos poderán repetir contra o causante, ou no seu caso, contra o Fondo.

### 5.2.3. *Contía e tipo de responsabilidade*

A responsabilidade que propugnamos para todos os casos en que así se determine como existente é a ilimitada. É dicir, sobre o dano efectivamente causado, e así recoñecido e avaliado, dentro do concepto de dano que manexa o propio CLC 92 —ao que engadiríamos as cuestións que xa foron obxecto de comentario e crítica— a responsabilidade sería total ata cubrir o importe. Por seren expostos os argumentos xa anteriormente non se reiterarán as teses que sosteñen a viabilidade desta opción:

A responsabilidade civil que emane do CLC será ademais solidaria entre todos os suxeitos que resulten responsables. Isto non ten nada que ver coa posibilidade de accionar directamente polos prexudicados contra os axentes responsables, senón que se mantería, de maneira semellante á actual, o sistema de centralización económica arredor de consignacións xudiciais e dos órganos do Fondo, peza que seguiría a ser clave neste novo contexto.

O aseguramento de responsabilidades será, por suposto, obrigatorio.

Ambas as decisións, a da responsabilidade ilimitada e a da solidariedade, deben ser comprendidas no conxunto do sistema como un intento de “corresponsabilización” entre os axentes que participan no transporte de hidrocarburos, nun intento por superar as complicidades que ocultan os grandes responsables das catástrofes, para acadar unha maior cooperación entre os operadores do tráfico marítimo.

Agora ben, que a responsabilidade sexa solidaria non significa que todo suxeito obrigado deba asumir de igual maneira o peso do pagamento realizado. Así, internamente, no caso de se producir un sinistro por caso fortuíto ou forza maior, os suxeitos só terán obrigación de asumir, e polo tanto na diferenza *poderán repetir* contra os demais obrigados, unha porcentaxe do custo total, calculado conforme dous criterios:

- a. o grao de intervención do suxeito na actividade que xera o risco, e
- b. o beneficio global extraído da actividade de transporte de hidrocarburos.

O cálculo faríase mediante táboas que inclúisen variables que concreten os dous puntos anteriores, e que rematasen por dar porcentaxes de cartos a contribuír por cada un dos suxeitos.

Importa manter este sistema porque dende a perspectiva das vítimas é indiferente quen obteña máis beneficio, senón que debe primar o desingnio indemnizatorio —de aí a *solidariedade*— e dende a perspectiva dos responsables, os propios beneficios que se obteñen do transporte son indiciarios de maior proveito e maior capacidade de pagamento —de aí a *repetición*—.

Se o sinistro for causado por imprudencia dalgún axente, a responsabilidade solidaria mantense polos criterios indicados de garantía de vítimas e doutrina de riscos, cos seguintes matices:

- a. Se o axente é a sociedade de clasificación, esténdese a ela a responsabilidade solidaria, tendo como único título de imputación a subxectiva: de ser ela, os demais poderán repetir o pagado nos termos que decontado se explican. Ora ben, se a imprudencia non é dela, non terá ningunha intervención no sinistro e non se lle poderá facer ningunha reclamación (ao non posuír un título de imputación obxectiva).
- b. A solidariedade entre os que teñen título de imputación obxectiva mantense, pois as bases que a fundamentan tamén se manteñen (protección á vítima e beneficio da actividade). Isto fará que aínda que exista un dereito de repetición contra o suxeito responsable, este non poida ser polo total pagado, pois correspóndelle asumir unha parte do dano en concepto de risco que xera a actividade.
- c. Existe un dereito de repetición, que non terá só como factores os que estivesen presentes no caso da responsabilidade obxectiva, senón que deben modificarse mediante un *factor de corrección*: os suxeitos obrigados por responsabilidade obxectiva que non actuasen con negligencia poderán repetir de quen si o fixo para recuperar a *maioría do pagado*.

Polo tanto, calquera que for a súa achega polos factores de imputación obxectiva, deben poder recuperar polo menos o 51%. A gradación de porcentaxe que deba superar esta cifra farase para discernir a imprudencia leve da grave, modulando en cada caso concreto o tribunal o montante final que debe asumir o suxeito imprudente, que nunca poderá chegar ao 100% ou asimilárselle.

- d. Tanxencialmente ao réxime de responsabilidade civil, lembremos que a Unión Europea está impondo no seu ámbito (Directiva 2005/35/CE) sancións financeiras a quen cause contaminación por imprudencia grave, o cal debe terse en conta como elemento externo que distingue esta da leve. Por certo, este sistema sancionatorio da UE deixa intacto o de responsabilidade do CLC 92, co que serán acumulativos.

Finalmente, se o sinistro se produce por conduta dolosa do axente, debemos sinalar que:

- a. A solidariedade entre os que teñen título de imputación obxectiva mantense, pois as bases que a fundamentan tamén se manteñen (protección á vítima e beneficio da actividade). Agora ben, consideramos que neste caso o dereito de repetición si debe abranguer o 100% do pagado, pois do contrario non se distinguiría entre o dolo e a imprudencia grave, dogmáticamente dilúese a responsabilidade obxectiva e podería resultar pouco motivador para o cumprimento da normativa de seguridade mariña.
- b. A maiores, no marco da UE lembremos que a Decisión marco 2005/667/JAI establece a recomendación do establecemento de sancións penais aos Estados membros, e que a Directiva 2005/35/CE establece sancións pecuniarias fortes aos responsables dolosos dos accidentes. Tamén neste marco se están a barallar prohibicións de comerciar. Coa cesación temporal da actividade preténdese frear a sensación de impunidade que en materia ambiental asumen pagar por seguir contaminando.

#### 5.2.4. *O papel do FIDAC ante a nova configuración da responsabilidade*

Co sistema que acabamos de apuntar non desaparece a funcionalidade do FIDAC, senón que ademais dos caracteres xerais que se describen ao longo deste traballo, pasa a ter tres grandes grupos de funcións:

1. Función de garantía externa. As achegas que de ordinario se envían ao Fondo serven como garantía de responsabilidade de pagamento dos obrigados polo CLC fronte aos prexudicados polas catástrofes.
2. Función de anticipación: nas relacións internas entres os suxeitos responsables, na medida en que teñen dereito de repetición de uns contra outros nos casos xa vistos, o Fondo podería asumir o pagamento e subrogarse do dereito a repetir aos que non pagaron o que lles correspondía. Preténdese que o que pagou poida canto antes quedar indemne no que pagase de máis, quedando a súa acción en mans de quen está nunha mellor posición para reclamar, que é o Fondo.
3. Función de garantía interna. É consecuencia do anterior. Se non se puider repetir contra un dos obrigados por resultar este en estado de insolvencia, o Fondo correría con eses custos, non tendo que soportalos definitivamente o outro axente que interveu no pago.

Subxace de novo o principio de coresponsabilidade dos axentes que interveñen na navegación. Parello ao novo sistema cumpriría como é obvio, aumentar a dotación do Fondo, o que se faría buscando máis cartos onde se producen máis beneficios co transporte, ata dotar o Fondo dunha suficiencia axeitada para as previsións de gastos a que fai fronte.

## 6. CONCLUSIÓNS

Os datos das catástrofes ambientais e económicas nas nosas costas avalan a necesidade dunha posición firme e asertiva no plano internacional para promover unha reforma multilateral e a necesaria consideración subsidiaria de establecer unilateralmente un réxime xurídico propio. Os precedentes regulatorios da *Oil Pollution Act* e o seu éxito tanto na prevención de novos sinistros coma na indemnización dos danos causados en accidentes posteriores marcan o camiño a seguir.

Dende a nosa óptica, como cidadáns/ás, científicos/as e xuristas galegos/as, debe ser pensado o réxime de responsabilidade extracontractual sobre bases de xustiza material nas que prime o designio indemnizatorio da vítimas das catástrofes sobre a salvagarda material dos verdadeiros responsables e beneficiarios do transporte e que se imponha como solución materialmente máis xusta que un deseño formal da responsabilidade civil extracontractual que non acade a completa satisfacción nin da cidadanía afectada nin do ecosistema.

Deste xeito a formulación dun novo convenio internacional, ou subsidiariamente o establecemento dun réxime xurídico propio sobre danos causados pola contaminación por hidrocarburos, debe asentarse sobre as seguintes bases:

1. Ampliación do dano indemnizable. Este debe incluír expresamente toda a perda demostrada causalmente polo accidente, incluída a da economía produtiva de servizos relacionada indirectamente coa afectada de modo principal polo vertido. Débese estender ás campañas de recuperación e promoción comercial da zona danada. E debe abranger o dano causado ao ecosistema: no que sexa recuperable cuantificando e pagando a restauración, e no que supoña a desaparición definitiva, a sanción punitiva económica adicional ou de prohibición de comerciar aos seus responsables gravemente imprudentes ou dolos.
2. Cuantificación do dano. No caso dos sectores produtivos relacionados co mar, débese buscar a referencia de estándar produtivo no momento en que o ecosistema base estea totalmente recuperado, e tomalo como medida para calcular as perdas, para non beneficiar a acumulación de sinistros como factor de empobrecemento definitivo no cálculo dos beneficios potenciais derivados ao ecosistema afectado.
3. Suxeitos responsables. Debe ser ampliado o elenco a propietario do buque, empresario marítimo, fretador ou outro axente que realice labores intermedias relacionadas directamente co transporte, propietario da carga e sociedade de clasificación.
4. Tipo de responsabilidade. Concorrerá en todos os casos a responsabilidade obxectiva de propietario do buque, empresario marítimo, fretador ou outro axente que realice labores intermedias relacionadas directamente co transporte, propietario da carga. Valorarase a efectos indemnizatorios a concorrencia nestes axentes de responsabilidade subxectiva. A sociedade de clasificación terá no seu caso responsabilidade subxectiva.
5. Contía e natureza da responsabilidade. A responsabilidade será ilimitada de todos os suxeitos dos que así se declare. Esta responsabilidade será solidaria entre os responsables, sen prexuízo do seu dereito interno de repetición, conforme aos principios de participación na actividade, beneficio obtido e concorrencia no seu caso de culpa, que diferenciará a leve da grave. O dolo servirá tamén como criterio de imputación a efectos de repercusión interna dos pagos.

6. As funcións do Fondo internacional. Servirá coas funcións principais de garantía externa fronte ás vítimas, de anticipo e de garantía interna. Deberá elevarse a contía da súa dotación ata acadar a suficiencia para posibles catástrofes futuras da envergadura, polo menos, da máis grave das acontecidas ata o momento.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arroyo Martínez, Ignacio (1995). El estado de la legislación marítima. En: Francisco Javier Sánchez Calero, coord. *Perspectivas actuales del Derecho Mercantil*. Pamplona: Thomson Reuters Aranzadi, 205-220.
- Arroyo Martínez, Ignacio (2001). *Curso de Derecho Mercantil*. T. II. Madrid: Uría-Menéndez, Civitas.
- Arroyo Martínez, Ignacio (2003). Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima. Referencia especial al Prestige. *Anuario de Derecho marítimo*. 20, 23-62.
- Boldó Roda, Carmen (1996). *Levantamiento del velo y persona jurídica en el derecho privado español*. Pamplona: Thomson Reuters Aranzadi.
- Bonassies, Pierre (2000). Après l'Erika: les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution maritime par hydrocarbures. *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports*. IV(4), 1571-1591.
- Cabanillas Sánchez, Antonio (1996). La responsabilidad civil por inmisiones y daños al medio ambiente. *Anuario de Derecho Civil*. 49(1), 5-74. Disponible en <https://revistas.mjusticia.gob.es/index.php/ADC/article/view/5796>
- Cova Arria, Luis (2000). *La responsabilidad civil derivada de derrames de hidrocarburos*. Discurso y trabajo de incorporación a la Academia de Ciencias Políticas y Sociales, Caracas. Venezuela: ACPSC.
- Gabaldón García, José Luis e Ruíz Soroa, José María (1999). *Manual de derecho de la navegación marítima*. Madrid-Barcelona: Marcial Pons.
- Galiano Salgado, J. (2001). *Las responsabilidades marítimas y su aseguramiento*, en *II Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*. 20-21 novembro de 2000. Madrid: RRCCS.
- Gomis Catalá, Lucía (1998). *Responsabilidad por daños al medio ambiente*. Pamplona: Aranzadi.
- González Laxe, Fernando; Prado-Domínguez, Antonio Javier; e Dopico Castro, Jesús A. (2003). Aspectos económicos y financieros del Plan integral de recuperación y regeneración de la costa gallega. En: Fernando González Laxe, dir. *El impacto del Prestige. Análisis y evaluación de los*

- daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*. A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza, Instituto de Estudios Económicos de Galicia, 487-524.
- Hebrero Álvarez, José Ignacio (2002). Algunas consideraciones al aseguramiento de la responsabilidad civil de los daños al medio ambiente. *Revista de Derecho de los Seguros Privados*. 9 (1), 7-24
- Huerta Viesca, M<sup>a</sup> Isabel e Rodríguez Ruíz de la Villa, Daniel (2004). *Responsabilidad Civil por contaminación marina por hidrocarburos*. A propósito del Prestige. Oviedo: Universidad de Oviedo.
- Juste Ruíz, José, coord. (1999). *El derecho internacional del medio ambiente*. Madrid: McGraw-Hill.
- Little, Gavin e Hamilton, Jenny (1997). Compensation for catastrophic oil spills: a transatlantic comparison. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 3, 391-405.
- Miguel Perales, Carlos de (1997). *La responsabilidad civil por daños al medio ambiente*. 2<sup>a</sup> ed. Madrid: Civitas.
- Nieto Martín, Fernando (2003). Quien contamina paga. El caso Prestige. *La Ley*. *Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*. 1, 1600-1607.
- Pintos Ager, Jesús e Olmo García, Pedro del (2003). Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos. ¿Quiénes deberían pagar los daños causados por el Prestige? *InDret Privado*. *Revista para el Análisis del Derecho*. 1. Disponible en <https://indret.com/responsabilidad-civil-por-vertido-de-hidrocarburos/>
- Pulido Begines, Juan Luis (2003). *Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea*. Tratado de derecho mercantil. Derecho de la Navegación. Vol. 6. Madrid: Marcial Pons.
- Rodríguez Docampo, María José (2003). *La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Vialard, A. (2003). Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages des pollutions par hydrocarbures? *Le Droit Maritime Français*. 637, Spécial prévention et indemnisation des pollutions par hydrocarbures.
- Villares Naveira, Luís (2009). *Estudo crítico do sistema de responsabilidade civil por danos causados por hidrocarburos*. *Ensinanzas do Prestige*. Pontevedra: Revista Xurídica Galega.
- Zamora i Terrés, Joan (2004). *Prestige: de l'accident a la catástrofe*. Barcelona: Plataforma Nunca Más de Catalunya.