



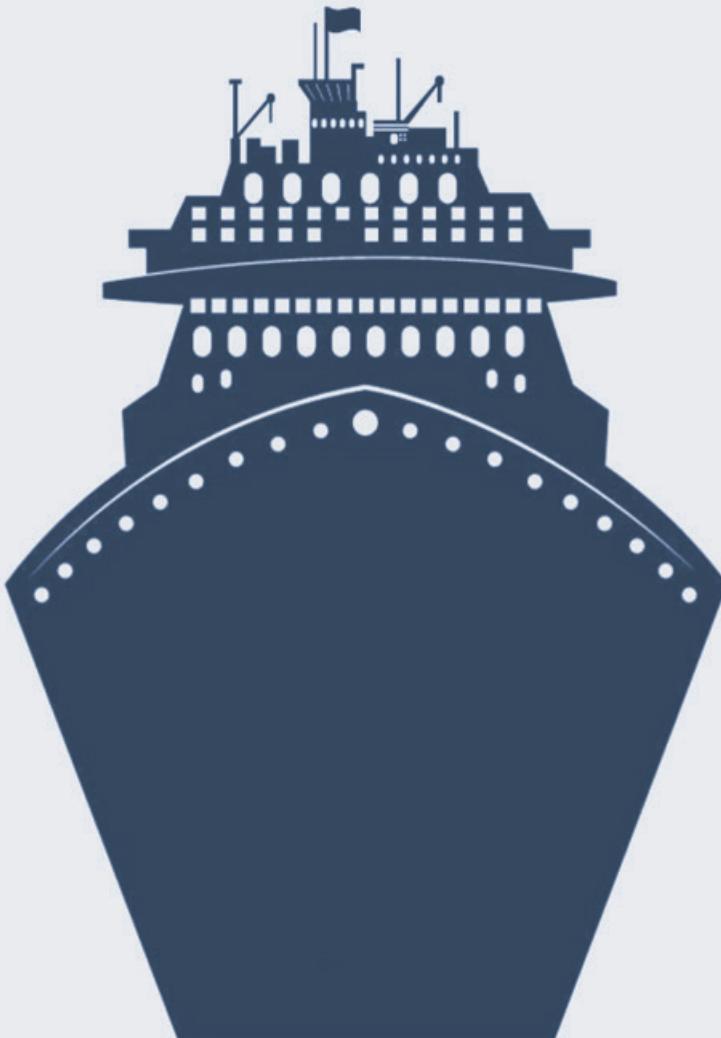
*Liber Amicorum:*  
**Estudios de Derecho de la Navegación Marítima en  
Homenaje al Prof. José Luis Gabaldón**

Coord.

Juan Luis Pulido Begines

Manuel Alba Fernández

Juan Pablo Rodríguez Delgado



AEDM Asociación Española  
de Derecho Marítimo

**DYKINSON**

*LIBER AMICORUM:*  
ESTUDIOS DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA  
EN HOMENAJE AL PROF. JOSÉ LUIS GABALDÓN

Coord.:

Juan Luis Pulido Begines  
Manuel Alba Fernández  
Juan Pablo Rodríguez Delgado

DYKINSON  
2024

© 2024 Autores

Editorial Dykinson  
c/ Meléndez Valdés, 61 – 28015 Madrid  
Tlf. (+34) 91 544 28 46  
E-mail: [info@dykinson.com](mailto:info@dykinson.com)  
<http://www.dykinson.com>

Preimpresión: TALLERONCE

ISBN: 978-84-1070-921-8

Versión electrónica disponible en e-Archivo  
<https://hdl.handle.net/10016/45300>



Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 España

<i>El “control (exclusivo)” como concepto equivalente a la función posesoria en el conocimiento de embarque electrónico, Juan Pablo Rodríguez Delgado y Jaime Albors Cano</i>	603
<b>FORO</b>	
<i>El contrato de construcción naval: un análisis doctrinal y práctico, Carlos López-Quiroga Teijeiro</i>	645
<i>Las Reglas de Rotterdam, ¿Fracaso o reforma?, José María Alcántara González</i>	677
<i>El contrato de pasaje: algunas reflexiones sobre el Convenio de Atenas y demás normativa aplicable, Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde</i>	719
<i>La manipulación portuaria de mercancías, Javier Portales Rodríguez</i>	753
<i>El derecho de retención del operador de manipulación portuaria, Jesús Barbadillo Eyzaguirre</i>	785
<i>Las cláusulas claim made en las coberturas de seguro de responsabilidad marítima, Félix Ruiz-Gálvez Villaverde</i>	809
<b>BLOQUE V. ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN, RESPONSABILIDAD EXTRAContractUAL Y LIMITACIÓN GLOBAL DE RESPONSABILIDAD POR RECLAMACIONES MARÍTIMAS</b>	825
<b>ACADEMIA</b>	
<i>Régimen jurídico especial de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos desde buques petroleros, Eliseo Sierra Noguero</i>	827
<i>Responsabilidad civil por daños de contaminación derivada de pellets de plástico provenientes de contenedores perdidos durante la navegación, María José Rodríguez Docampo</i>	861
<i>Asistencia y salvamento: elementos constitutivos; el peligro y sus elementos condicionantes, Diego E. Chami</i>	899

# RÉGIMEN JURÍDICO ESPECIAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS DEBIDOS A LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DESDE BUQUES PETROLEROS

ELISEO SIERRA NOGUERO\*

**Resumen:** Se analiza el régimen jurídico especial del Convenio internacional de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992, en su aplicación práctica y en su contexto con el Convenio del Fondo 1992 y el Protocolo de 2003 del Fondo Complementario. El compromiso de la industria armadora, aseguradora y petrolera ha permitido crear un régimen en general eficiente para garantizar una indemnización plena a las víctimas de la mayor parte de accidentes. Salvo para los siniestros catastróficos, en donde el régimen especial no ofrece una indemnización plena y una parte de los daños son soportados por el Estado ribereño y sus ciudadanos afectados por la contaminación de hidrocarburos. En estos supuestos, vista esta insuficiencia de cobertura económica, es habitual la búsqueda de otros responsables para ser satisfechos con arreglo a otras normas jurídicas, con resultados dispares.

**Contenido:** 1. Introducción .– 2. Origen y evolución histórica.– 3. Contenido: CRC 1992, Convenio del Fondo y Protocolo del Fondo Complementario.– 4. Referencia a los acuerdos STOPIA y TOPIA.– 5. Inaplicación de reglas distintas de responsabilidad civil.– 6. Ámbito de aplicación.– 7. Personas con derecho a ser resarcidas.– 8. Sujetos responsables.– 9. Responsabilidad sin culpa.– 10. Causas de exoneración de responsabilidad.– 11. Daños y perjuicios indemnizables.– 12. Referencia a la exclusión del daño ecológico puro.– 13. Responsabilidad limitada.– 14. Seguro o garantía obligatoria.– 15. Acción de reclamación, prescripción y competencia judicial.– 16. Conclusiones.

## 1. INTRODUCCIÓN

El régimen especial de responsabilidad civil internacional del propietario del buque petrolero (*oil tankers*) parte de un hecho constatable: el transporte por mar de hidrocarburos implica graves riesgos y amenazas<sup>1</sup>, pues es una sustancia muy contaminante y destructiva del medioambiente marino<sup>2</sup>.

---

\* Catedrático contratado de Derecho mercantil. Universidad Autónoma de Barcelona.

<sup>1</sup> RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de Accidentes de la Navegación*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1992, p. 281.

<sup>2</sup> GABALDÓN GARCÍA, J. L., “Infracciones y sanciones por daños de contamina-

Para abordar legalmente el problema de la contaminación marítima por hidrocarburos, la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>3</sup>, como agencia especializada de las Naciones Unidas, está encargada de que todo tipo de transporte marítimo sea más seguro, incluidos los buques petroleros. De forma específica, la OMI promueve medidas de seguridad en convenios, pues cuanto más seguro sea un buque, menos probabilidad hay de verse envuelto en un accidente<sup>4</sup>. El incremento en la exigencia de las medidas legales de seguridad exigibles a los buques petroleros está siendo eficiente, pues se han reducido el número de siniestros. Los accidentes de buques petroleros que producen una contaminación marítima de hidrocarburos de magnitud catástrofica son menores, como también las toneladas de hidrocarburos vertidas al mar resultante de estos accidentes. Las organizaciones intergubernamentales llamadas Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Fondo 1992 y Fondo Complementario) (en adelante, los FIDAC)<sup>5</sup>, responsables de una parte del resarcimiento económico, constatan que apenas ninguno, 1 o 2 siniestros por año generan daños de tal cuantía que les obliguen civilmente al pago. De hecho, el Fondo Complementario, para siniestros más graves, todavía no ha sido utilizado para resarcir ningún siniestro desde su constitución en 2005. No obstante, los FIDAC advierten que los siniestros graves suponen un mayor coste de reparación y resarcimiento<sup>6</sup>. Por ejemplo, el más reciente es el del buque petrolero “Princess Empress” (Filipinas, 2023) y ha dado lugar a 35.000 reclamaciones de daños contra el Fondo 1992<sup>7</sup>. Aparte de estos, son más numerosos los siniestros menores que provocan daños menos graves. No llegan a ser compensa-

ción”, en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XIV, 1997, p. 286, y PEZOA HUERTA, R. y NEGRÓN LARRE, J., *El régimen jurídico de la contaminación marina por la operación normal de los buques*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021, p. 53.

3 También *International Maritime Organization* (IMO). Creada por el Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, hecho en Ginebra el 6 de marzo de 1948, del cual España es parte contratante.

4 IMO, *Tanker safety - preventing accidental pollution*, en <https://shorturl.at/rce-hN>, consultada el 8 de julio de 2024.

5 FIOPOL en francés (por *Fond internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*) e IOPCF en inglés (*International Oil Pollution Compensation Fund*).

6 IOPCF, web del organismo, disponible en <https://shorturl.at/ACrXL>, consultada el 8 de julio de 2024.

7 IOPCF, *Annual Report 2023*, p. 6, disponible en <https://shorturl.at/A2mRK>, consultada el 8 de julio de 2024.

dos por el Fondo 1992, pues la indemnización a cargo del propietario del buque y, especialmente de su asegurador de responsabilidad civil, normalmente un club de protección e indemnización (en adelante, club P&I), es suficiente para cada siniestro.

Además de los accidentes, la contaminación de hidrocarburos desde los buques puede ser deliberada y motivar también supuestos de responsabilidad civil bajo el régimen especial. De hecho, las descargas operacionales ilegales de hidrocarburos superan considerablemente a las accidentales y contribuyen a la contaminación crónica del medioambiente marino<sup>8</sup>. Algunos vertidos proceden de la contaminación operacional vinculada a la limpieza de los tanques de combustible de los buques<sup>9</sup>; si es de petroleros, queda bajo el régimen especial analizado a continuación.

## 2. ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA

El origen de un régimen jurídico especial de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos es principalmente la preocupación resultante de la encalladura, hundimiento y contaminación resultante del buque petrolero “Torrey Canyon” (suroeste de Inglaterra, Reino Unido, 1967). Hubo siniestros previos con los llamados buques “superpetroleros”, capaces de llevar una gran cantidad de hidrocarburos por viaje. Sin embargo, este siniestro evidenció con claridad un dato jurídico y económico: la insuficiencia de los límites legales de responsabilidad del propietario del buque para resarcir a las víctimas de contaminación por hidrocarburos<sup>10</sup>. La mayor carga del daño la soportaron los Estados británico y francés y las otras víctimas de la marea negra, al no recibir resarcimiento pleno<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> LOUZÁN LAGO, F., “La contaminación marina por hidrocarburos procedente de los buques, ¿es necesario reducir las descargas permitidas por el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78?”, en GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L. (Dir.), QUINTÁNS EIRAS, M. R. y DÍAZ DE LA ROSA, A. (Coords.), *Estudios de Derecho marítimo*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2012, p. 817.

<sup>9</sup> OMI, web propia, en <https://shorturl.at/v6Xr1>, consultada el 8 de julio de 2024.

<sup>10</sup> COMENALE PINTO, M., *La responsabilità per inquinamento da idrocarburi nel sistema della C.L.C. 1969*, Cedam, Padua, 1993, p. 2 y CASTILLO DAUDÍ, M., “La responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos y el siniestro del buque Aegean Sea”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. L (1998), 2, p. 70.

<sup>11</sup> GORIA, C. F., “Compensation for Oil Pollution at Sea: An Insurance Approach”, en *San Diego Law Review*, vol. 12, núm. 3, 1975, pp. 717-718.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), precedente de la actual OMI, lideró la búsqueda de soluciones legales<sup>12</sup>. La pretensión no era modificar los convenios internacionales de limitación de responsabilidad genérica del propietario del buque de 1924 y de 1957, sino una solución más ambiciosa: aprobar nuevas normas especiales para superar satisfactoriamente los problemas futuros similares que pudiesen presentarse<sup>13</sup>. Su Comité Legal preparó un borrador de Convenio internacional de responsabilidad civil para: 1º. Aumentar los límites de indemnización hasta entonces vigentes. Había que mantener el principio de la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, pero incrementarla con una cantidad considerablemente más alta para los buques petroleros<sup>14</sup>. 2º. Instaurar un seguro obligatorio de responsabilidad civil del propietario del buque petrolero<sup>15</sup>. Consistía en convertir en obligación legal la práctica, hasta entonces voluntaria, de mantener un seguro P&I frente a las reclamaciones resultantes de daños causados por hidrocarburos<sup>16</sup>. Además, como novedad, cada Estado parte emitiría un certificado acreditativo de que el seguro o garantía financiera obligatoria estaba en vigor para cada buque que enarbolarase su pabellón<sup>17</sup>. Se consideró que, así, el Estado de pabellón podría determinar las condiciones para su expedición, ejercer eficazmente poderes de policía sobre los buques inscritos en su registro y, en su caso, habilitar a los buques petroleros para la navegación<sup>18</sup>. Tras las deliberaciones en la OCMI, se con-

12 WEISS, J. A., "Maritime disasters through the ages", en *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 32, abril 2002, pp. 233-234.

13 DU PONTAVICE, F., *La pollution des mers par les hydrocarbures (A propos de l'affaire du <Torrey Canyon>)*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, París, 1968, p. 115.

14 ABECASSIS, D. W., *The law and practice relating to oil pollution from ships*, Butterworths, 1978, p. 172.

15 LEGENDRE, C., "Projet de convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures", en *Le Droit Maritime Français*, núm. 243, marzo 1969, p. 136.

16 MANCA, P., *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, vol. I, Giuffrè editore, Milán, 1974, p. 285 y VINCENZINI, E., *Profili assicurativi della responsabilità civile per inquinamento da idrocarburi nella legislazione internazionale uniforme*, en *Il Diritto Marittimo*, fasc. IV, 1993, p. 980.

17 La OCMI inspiraba su propuesta en el Convenio de Bruselas sobre responsabilidad de los propietarios de buques nucleares de 25 de mayo de 1962. Aunque no había entrado en vigor (tampoco actualmente).

18 BERLINGIERI, F., "Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da inquinamento da idrocarburi", en *Il Diritto Marittimo*, fasc. I, 1992, pp. 17-18.

vocó una Conferencia diplomática en Bruselas, del 10 al 29 de noviembre de 1969, donde se firmó el *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969* (CRC 1969). Constituye el compromiso de la industria naviera y aseguradora con garantizar una indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación de hidrocarburos. No entró en vigor hasta el 19 de junio de 1975, cuando obtuvo el número necesario de ratificaciones. El CRC 1969 sigue vigente, si bien con una aplicación marginal: todos sus Estados parte del CRC 1969, salvo cinco (Brasil es el más relevante), ha suscrito el Protocolo de 1992 al CRC 1969.

Dos años más tarde se firmó el *Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971* (Convenio del Fondo 1971). Es la industria petrolera que utiliza buques para el transporte marítimo de hidrocarburos la que expresa aquí su compromiso con el resarcimiento de los daños que causan estos siniestros, mediante la creación de un Fondo de indemnización con las aportaciones de los importadores de hidrocarburos. Al efecto, se creó una organización intergubernamental, el Fondo 1971, encargada de la gestión patrimonial y el resarcimiento de los siniestros con arreglo al Convenio del Fondo 1971. En vigor desde el 16 de octubre de 1978 hasta el 24 de mayo de 2002, ha sido íntegramente sustituido por el Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario. El Fondo 1971 se liquidó en 2015.

El régimen especial de responsabilidad civil mostró rápidamente sus carencias para hacer frente a siniestros de envergadura. Los límites de indemnización a cargo tanto de la industria armadora y aseguradora (CRC 1969) como de la industria petrolera (Convenio del Fondo 1971) eran globalmente demasiado bajos y no ofrecían indemnización plena a las víctimas. En el caso del “Amoco Cadiz” (sur de Bretaña, Francia, 1978), Francia no era parte del Convenio del Fondo 1971 en el momento del accidente y los límites del CRC 1969 eran ridículamente bajos comparados con los daños sufridos<sup>19</sup>. En el siniestro del buque “Tanio” (norte de Bretaña, Francia, 1980), la transacción del Fondo 1971 con los perjudicados, especialmente el Estado francés, alcanzó sólo el 70% de cada reclamación<sup>20</sup>.

19 Así FONTAINE, E., “The French experience: «Tanio» and «Amoco Cadiz» incidents compared”, en DE LA RUE, C. M., *Liability for damage to the marine environment*, CMI – LLP, 1993, p. 104.

20 GANTEN, R. H., “The Tanio Spill: a case history illustrating the work of the International Oil Pollution Compensation Fund”, en *Proceedings. Oil Spill Conference (Prevention, Behavior, Control, Cleanup)*, American Petroleum Institute, 1985, p. 139.

### 3. CONTENIDO: CRC 1992, CONVENIO DEL FONDO 1992 Y PROTOCOLO DEL FONDO COMPLEMENTARIO

El primer intento de enmienda del CRC 1969 y el Convenio del Fondo 1971 fue una propuesta de sendos Protocolos de 1984, en el seno de la OMI, para ampliar la indemnización y el ámbito geográfico de aplicación del régimen especial. No entraron en vigor, al no obtener el apoyo de los Estados. Más tarde, la misma OMI promovió la adopción de dos Protocolos de 1992 al CRC 1969 y al Convenio del Fondo 1971, respectivamente, que sí han entrado en vigor, y que dan lugar a los vigentes CRC 1992 y Convenio del Fondo 1992.

Respecto al *CRC 1992*<sup>21</sup>, con arreglo al art. 11.2 del Protocolo de 1992, los artículos I al XII ter, incluido el modelo de certificado, del CRC 1969, en su forma enmendada por el presente Protocolo, tienen la designación de *Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992)*. Entró en vigor el 30 de mayo de 1996 y actualmente dispone de 146 Estados contratantes<sup>22</sup>, incluido España. Sigue los principios esenciales del CRC 1969, con algunas reformas de calado, que se analizan a continuación. El propietario de un buque que transporta hidrocarburos a granel es responsable de la contaminación que cause, salvo que pruebe alguna de las causas de exoneración previstas (art. III) y tiene derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda con arreglo a este Convenio, respecto de cada suceso, a una cuantía total que se calcula en función del arqueo del buque (art. V.1), salvo en caso de dolo o dolo eventual personal (art. V.2). La unidad de medida de la indemnización es el Derecho Especial de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional, que ha de convertirse en moneda nacional para el pago al reclamante (art. V.9)<sup>23</sup>. Además, el propietario de un buque matriculado en un Estado parte del CRC 1992, que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, está obligado a mantener un seguro u otra garantía financiera, por las cuantías que resulten de los límites indemnizatorios del propio Convenio. Las víctimas

<sup>21</sup> La OMI utiliza para su identificación el acrónimo en inglés CLC, por *Civil Liability Convention*, o CLC Prot.

<sup>22</sup> IMO, *Status of IMO Treaties*, 8 abril 2024, p. 291, disponible en <https://zip.lu/3itul>, consultada el 8 de julio de 2024.

<sup>23</sup> El texto originario del CRC 1969 y el Convenio del Fondo 1971 utilizaba el franco Poincaré, basado en el valor oro, como unidad de medida, hasta que sendos Protocolos de 1976 a ambos Convenios, lo sustituyeron por el DEG.

tienen acción directa contra el asegurador o garante para cobrar la indemnización hasta dichos límites (art. VII).

Con relación al *Convenio del Fondo 1992*, conforme al art. 27.1 del Protocolo de 1992, los artículos 1 a 36 quinquies del Convenio del Fondo, 1971, en su forma enmendada por el presente Protocolo, tendrán la designación de *Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992* (*Convenio del Fondo, 1992*). En vigor, como el CRC 1996, desde el 30 de mayo de 1996, actualmente dispone de 121 Estados contratantes<sup>24</sup>, entre ellos, España. El Convenio del Fondo 1992 constituye la organización intergubernamental llamada “Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992” o “el Fondo” (art. 2.1). Se le conoce también por Fondo 1992.

Según el art. 4.1 Convenio del Fondo 1992, el Fondo 1992 indemniza a toda persona que sufra daños por contaminación si, con arreglo al CRC 1992, no ha podido obtener una indemnización plena y adecuada de los daños porque:

- a) No nace responsabilidad del propietario del buque con arreglo al CRC 1992.
- b) El propietario responsable de los daños según el CRC 1992 es financieramente insolvente para dar pleno cumplimiento a sus obligaciones y la garantía financiera no cubre las reclamaciones de indemnización de los daños o es insuficiente para satisfacerlas.
- c) La cuantía de los daños rebasa la responsabilidad del propietario limitada en virtud del CRC 1992.

La cuantía total de la indemnización que el Fondo 1992 ha de pagar está limitada, con relación a cada suceso, de modo que la suma total de dicha cuantía y lo abonado con arreglo al CRC 1992 y no exceda de 203 millones de DEG (art. 4 Protocolo de 2003). Se corresponde con unos 234 millones de euros. Es la industria petrolera la que financia el Fondo 1992 en base al empleo que hace de buques petroleros para importar hidrocarburos a granel. Se nutre de las contribuciones anuales pagaderas por cualquier persona domiciliada en un Estado contratante que haya recibido hidrocarburos sujetos a contribución en cantidades que en total excedan de las 150.000 toneladas (art. 10.1).

El hundimiento del buque “Prestige” (España, 2002) ha probado que tampoco el régimen especial del CRC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 es suficiente para garantizar una indemnización plena ante las grandes catástro-

---

<sup>24</sup> IMO, *Status..., op. cit.*, p. 322.

fes marítimas<sup>25</sup>. Como respuesta, la OMI ha promovido entre los Estados el *Protocolo del Fondo Complementario de 2003 al Convenio del Fondo 1992*. En su virtud, se constituye una nueva organización intergubernamental, denominada Fondo Complementario (art. 2.1). Coexiste con el Fondo 1992 y ambas organizaciones son los FIDAC. El Fondo Complementario se nutre de las contribuciones de los importadores de hidrocarburos de los Estados parte del Protocolo en los términos y condiciones que fija el Protocolo.

Según el art. 4 Protocolo, el Fondo Complementario indemniza a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si tal persona no puede obtener una indemnización completa y suficiente por una reclamación reconocida por tales daños en virtud del Convenio del Fondo de 1992, porque:

a) el daño total excede, o existe el riesgo de que exceda, el límite aplicable de indemnización del Convenio del Fondo 1992, respecto de cualquier suceso.

La cuantía total de la indemnización que el Fondo Complementario ha de pagar está limitada, con relación a cada suceso, de modo que la suma total de dicha cuantía y lo abonado con arreglo al CRC 1992 y el Convenio del Fondo 1992 no exceda de 750 millones de DEG (art. 4 Protocolo de 2003). Son unos 914 millones de euros. 33 Estados son parte del Protocolo de 2003, entre ellos, España. Como se ha dicho, el Fondo Complementario no ha sido utilizado. Se aplica por hechos concretos posteriores al 1 de noviembre de 2003<sup>26</sup>, por lo que no rige para las víctimas del buque “Prestige”, siniestro ocurrido en noviembre de 2002.

---

25 También URBINA, J. J., “El régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino. Una valoración de su eficacia a la luz del accidente *Prestige*”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coords.), *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige*, Iustel, Barcelona, 2007, pp. 262-263. Vid STS, Sala de lo Penal, 14 enero 2016 (Cendoj, ECLI:ES:TS:2016:11), que resuelve las responsabilidades civiles y penales del accidente del buque “Prestige”. Baste señalar que, esta sentencia que rompe los límites del CRC 1992 contra el propietario del buque y su asegurador, hasta ahora el importe global de indemnización a cargo del Fondo 1992 ha sido de 147,9 millones de euros pagados y de 22,8 millones de euros pagados por el club P&I. Se corresponde con las cantidades resultantes, respectivamente, del CRC 1992 y del Convenio del Fondo 1992. Sin embargo, los daños judicialmente acreditados son de más de 2.500 millones de euros.

26 Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), 24 junio 2008, Asunto C-188/07, ap. 8 (Eurlex, ECLI:EU:C:2008:359).

#### **4. REFERENCIA A LOS ACUERDOS STOPIA Y TOPIA**

Sin rango legal como el citado régimen internacional, ha de hacerse referencia en este ámbito a los llamados *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA)* y *el Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA)*. Son dos acuerdos voluntarios establecidos por los armadores y los P&I Clubs miembros del Grupo Internacional, para indemnizar, hasta determinadas cantidades, al Fondo 1992 y al Fondo Complementario, respectivamente, por la indemnización que los Fondos hayan debido pagar. Ejemplos de pagos al Fondo 1992 con arreglo al STOPIA resultan de los siniestros del buque “Solar 1” (Filipinas, 2006), el buque “Trident Star” (Malasia, 2014), el buque “Haekup Pacific” (República de Corea, 2010), el buque “Bow Jubail” (Países Bajos, 2016) o el buque “Princess Empress” (Filipinas, 2023). Como no ha habido incidentes relacionados con el Fondo Complementario, no se ha aplicado el TOPIA<sup>27</sup>.

Estos acuerdos prueban que los límites de indemnización del CRC 1992 y que no se han actualizado desde 2000, son muy bajos en comparación con la potencialidad económica de la industria aseguradora de la responsabilidad civil de buques petroleros.

#### **5. INAPLICACIÓN DE REGLAS DISTINTAS DE RESPONSABILIDAD CIVIL**

El CRC 1992 está concebido para su aplicación a la responsabilidad y resarcimiento de daños por hidrocarburos desde buques que los llevan como cargamento, único o junto con otros (por ejemplo, son habituales los buques que llevan hidrocarburos y productos químicos al mismo tiempo). Es así una normativa especial<sup>28</sup>, que se aplica con preferencia sobre la ley general en su ámbito respectivo internacional, comunitario y estatal.

A nivel internacional, si un suceso entra dentro del ámbito de aplicación del CRC 1992, éste se aplica con preferencia sobre el régimen general del

---

<sup>27</sup> IOPCF, *Annual Report 2023*, op. cit., p. 7.

<sup>28</sup> PULIDO BEGINES, J. L., *Curso de Derecho de la navegación marítima*, Madrid, 2015, p. 467 y ZURUTUZA ARIGITA, I., “El régimen de responsabilidad civil por contaminación marina en la Ley de navegación marítima”, en EMPARANZA SOBEJANO, A. y MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Marcial Pons, Barcelona, Madrid, Buenos Aires, São Paulo, 2019, p. 545.

Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, 1976, enmendado por el Protocolo de 1996 (en adelante, Convenio LLMC 1976/1996), suscrito por España. Su art. 3.1 indica expresamente que sus reglas no se aplican a reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionadas por hidrocarburos, en el sentido del CRC 1969, y en toda enmienda o protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor<sup>29</sup>.

En el *ámbito comunitario*, el Derecho europeo ni siquiera dispone de un régimen especial de responsabilidad civil distinto del internacional aquí analizado. El art. 4.2 Directiva 2004/35/CE, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales, declara que “*no se aplicará a los daños medioambientales, ni a la amenaza inminente de tales daños, que surja de un incidente con respecto al cual la responsabilidad o indemnización estén reguladas por alguno de los convenios internacionales enumerados en el Anexo IV, incluidas sus eventuales modificaciones futuras, que esté vigente en el Estado miembro de que se trate*”, donde es expresamente mencionado el CRC 1992 y el Convenio del Fondo 1992 y sus futuras modificaciones (entre ellas el Protocolo del Fondo Complementario).

En *Derecho español*, los arts. 384 a 391 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) sobre responsabilidad por contaminación son inaplicables a la contaminación de hidrocarburos desde buques. La LNM rige exclusivamente para “*supuestos de daños de contaminación distintos de los específicamente contemplados por el Derecho uniforme vigente*” (apartado VIII Preámbulo). El art. 391 LNM indica que “*Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos (...), será de aplicación preferente en su ámbito respectivo*”. El apartado VIII del Preámbulo aclara que se refiere especialmente al CRC 1992. La doctrina aclara también que la LNM no completa el Derecho internacional, aunque entra en juego únicamente cuando dicho Derecho no es aplicable<sup>30</sup>.

29 También observa esta inaplicación la sentencia de la *High Court* inglesa EWHC 641 (Comm) [2003].

30 MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil por contaminación”, en EMPARANZA, A. y MARTÍN OSANTE, J. M. (Coords.), *Comentarios sobre la Ley de navegación marítima*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, 2015, p. 570. También GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “Acción directa y limitación de responsabilidad del asegurador en supuestos de daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos

En conclusión, no cabe aplicar reglas distintas de responsabilidad civil de las previstas en el régimen especial internacional. Por ejemplo, en el caso del buque “Bow Jubail” (Países Bajos, 2018), el Tribunal Supremo de Países Bajos ha denegado la pretensión de los reclamantes al propietario del buque de intereses de demora en el período entre el siniestro y el momento en que el propietario constituyó el fondo de limitación, porque el CRC 1992 no lo prevé<sup>31</sup>.

## 6. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El art. I.10 CRC 1992 define un suceso como aquel acaecimiento único o una serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave e inminente de causar dichos daños. Esto permite calificar como suceso dentro del CRC 1992: a) El que provoque efectivamente daños, y b) el que sólo implique la adopción de medidas de prevención del siniestro. La condición es que quien incurra en gasto pruebe la amenaza grave e inminente de daños por contaminación de hidrocarburos desde buques que los transportan a granel. Es una novedad del Protocolo de 1992 al CRC 1969. Acorde con el texto originario del CRC 1969 se limitaba su aplicación al siniestro que causase efectivamente daños por contaminación de hidrocarburos. Por ejemplo, en el caso del buque “Tarpenbek” (Reino Unido, 1979), que zozobró tras una colisión, fue remolcado a una bahía protegida y se extrajo todo el petróleo en una operación muy difícil. No se produjo ningún derrame de petróleo persistente después del incidente ni durante las operaciones de bombeo. El Fondo 1971 rechazó el resarcimiento de estas costosas medidas preventivas previas al derrame<sup>32</sup>, lo cual llevaba a un resultado injusto para el salvador. Con el CRC 1992, este mismo supuesto está incluido en su ámbito de aplicación.

*Por razón de la fuente de la contaminación*, debe proceder de un buque. *A sensu contrario*, se excluye del CRC 1992 el siniestro si la contaminación tiene su origen en fuentes terrestres o desde plataformas fijas no aptas para

---

en el medio marino”, en GARCÍA-PITA y LASTRE, J. L., DE LA ROSA DÍAZ, A. y QUINTÁNS EIROZ, R. (Dirs.). *El Derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2021, p. 987.

31 Sentencia del Tribunal Supremo de Países Bajos, 25 octubre 2023, disponible en <https://cmlcmedatabase.org/>, núm. CMI2355.

32 GRÄFIN VON BORRIES, N. A., *The international Convention on civil liability for oil pollution damage and recklessness*, tesis doctoral inédita, Universidad de Hamburgo, 2009, p. 90.

el transporte<sup>33</sup>. El art. I.1 CRC 1992 define el buque como nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para transportar hidrocarburos a granel como carga, cuando estén efectivamente transportando hidrocarburos a granel o durante cualquier viaje efectuado a continuación de este transporte, “*salvo que se demuestre que no hay a bordo residuos de hidrocarburos*”. Sobre este último inciso, por ejemplo, puede traerse a colación el siniestro del buque “Bow Jubail” (Países Bajos, 2018). Colisionó con un embarcadero en el puerto de Rotterdam y del accidente resultó un escape de combustible de 217 toneladas de crudo. Aunque en el momento del accidente, el “Bow Jubail” iba en lastre, en el viaje anterior había transportado hidrocarburos a los efectos del CRC 1992. El Tribunal Supremo de los Países Bajos señala que el propietario del buque no ha acreditado con suficiencia que el buque no tuviese residuo alguno de hidrocarburo a bordo y considera que se trata de un buque a los efectos de ser calificado como dentro del ámbito de aplicación del CRC 1992<sup>34</sup>.

Asimismo, en la práctica, la contaminación incluida en el CRC 1992 también procede de pequeñas embarcaciones de suministro de combustible a los buques, como las gabarras portuarias.

En cambio, el parámetro de aplicación del CRC 1992 no es la nacionalidad del buque petrolero. El CRC 1992 aplica, aunque no haya elemento de internacionalidad cuando coincidan la bandera del buque causante de la contaminación y el Estado ribereño donde se producen los daños<sup>35</sup>. Por ejemplo, el siniestro del buque petrolero de bandera filipina “Princess Empress” (Filipinas, 2023) afecta a los espacios marítimos filipinos y se están aplicando en el resarcimiento tanto el CRC 1992 como, por la amplitud de los daños, el Convenio del Fondo 1992. Se da así un efecto doméstico a una norma internacional<sup>36</sup>.

---

33 MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil...,” *op. cit.*, p. 589. A propósito de la contaminación causada por la plataforma “Deepwater Horizon” (Golfo de México, Estados Unidos de Norteamérica, 2010), SUNDARAM, J., “Offshore oil pollution damage: in pursuit of a uniform international civil liability regime”, en *Denning Law Journal*, 2016, vol. 28, número especial, p. 107, constata la escasa voluntad política de crear un régimen internacional uniforme para daños por hidrocarburos cuya fuente sean las plataformas petrolíferas.

34 Sentencia del Tribunal Supremo de Países Bajos, 31 marzo 2023, disponible en <https://cmlcmidatabase.org/>, núm. CMI2263.

35 IOPCF, *Annual Report 2023*, *op. cit.*, p. 27.

36 MASON, M., “Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope

*Por razón de la sustancia contaminante*, el art. I.5 CRC 1992 da una definición: todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque. En cambio, el CRC 1992 es inaplicable si la contaminación la causa un buque no petrolero que vierte hidrocarburos empleados como combustible, para el que rige el Convenio Bunkers 2001. El CRC 1992 tampoco se aplica a la contaminación marítima desde buques en general a otro tipo de sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas distintas de los hidrocarburos<sup>37</sup>, ni en especial de sustancias nucleares<sup>38</sup>.

*Por razón del lugar de los daños ocasionados por contaminación*, el art. II CRC 1992 dispone que se aplica exclusivamente a:

- a) los daños ocasionados por contaminación:
- i) en el territorio de un Estado contratante, incluido su mar territorial.

Al mencionar el “territorio” de un Estado contratante, sin limitarlo a la costa marítima, el CRC 1992 también cubre los daños por contaminación de hidrocarburos en las vías navegables conectadas al mar de un Estado parte si se cumplen los demás parámetros<sup>39</sup>. Por ejemplo, el Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 aceptó la cobertura con ocasión del derrame de petróleo del buque “Victoriya” (Rusia, 2003) en el río Volga, 1.300 kilómetros tierra adentro de la Federación Rusa, fundamentando su decisión en los principios generales del Derecho público internacional conforme a los cuales el concepto de territorio estatal abarca las aguas interiores, incluidos los ríos. No obs-

---

for environmental compensation in the international regime”, en *Marine Policy*, núm. 27, 2003, p. 10.

37 Por ejemplo, la STSJ, Sala de lo Contencioso, Madrid, sección 10<sup>a</sup>, 19 octubre 2020 (Cendoj ECLI:ES:TSJM:2020:9951).

38 Estos siniestros sí disponen de un régimen de responsabilidad civil específico en el Derecho internacional, en SIERRA NOGUERO, E., *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*, Fundación Mapfre, Madrid, 2016, p. 95 y ss.

39 En cambio, en SAP Pontevedra, Sección 6, 10 octubre 2013 (La Ley, ECLI: ES:APPO:2013:2358), se reconoce la responsabilidad civil del armador de un buque en la ría de Vigo del cual hubo un vertido de fuel frente al propietario de otro barco que sufrió los daños. El demandado aceptaba el vertido, pero no que dicho fuel hubiese ocasionado el daño. Sin aplicar el CRC 1992, la Audiencia considera acreditada la relación de causalidad y admite la reclamación, sólo reduce la cuantía del daño reconocida por el Juzgado.

tante, algunas delegaciones hicieron reservas a esta decisión, por entender que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar de 1982 (CNUDMAR) excluye las aguas interiores de su ámbito de aplicación y el propio preámbulo del Convenio del Fondo 1992 se refiere a contaminación “marítima”. Sin embargo, finalmente, el Fondo 1992 no tuvo que hacer frente a indemnización alguna pues las reclamaciones no superaban el límite de responsabilidad del propietario del buque y, por tanto, no era necesario complementar la indemnización por parte del Fondo de 1992. Si se trata de vías navegables interiores no conectadas con el mar, como un lago o un afluente, la cuestión es aún más controvertida<sup>40</sup>. Se trata de una cuestión importante, pues determinaría la aplicación de un régimen especial de responsabilidad o el general de responsabilidad civil del Estado parte.

Sobre el término “mar territorial”, es una franja muy limitada, pues los Estados contratantes del CNUDMAR admiten que el mar territorial tiene una anchura de 12 millas marinas contadas desde la línea de base de la costa (art. 3). En cambio, las Constituciones de algunos países identifican el mar territorial con una franja de agua que mide 200 millas náuticas desde la costa, equivalente a la zona económica exclusiva entre los Estados parte del CNUDMAR<sup>41</sup>. El inciso siguiente viene a solventar esta contradicción, al extender la aplicación del CRC 1992 a las 200 millas de la costa de un Estado parte.

*ii) en la zona económica exclusiva de un Estado contratante o si no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.*

La mención a la zona económica exclusiva es una ampliación geográfica del ámbito de aplicación introducida por el Protocolo de 1992 al CRC 1969, que se limitaba al mar territorial. Ahora el CRC 1992 es la norma internacio-

<sup>40</sup> UNCTAD, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers*, Naciones Unidas, 2012, p. 39, no se pronuncia expresamente sobre la aplicación del CRC 1992 a la contaminación en lagos, pero parece descartarla al condicionar que se trate de vías navegables “conectadas con el mar”. En cambio, MASON, M., “Civil liability...”, *op. cit.*, p. 6, con respecto a la cobertura geográfica, interpreta que se aplica a ríos y lagos navegables internos, bahías y lagos.

<sup>41</sup> Por ejemplo, art. 54 Constitución de Perú de 1993 o art. 84 Constitución de El Salvador de 1983.

nal que cubre una gran parte de los espacios marítimos. Además, se aplica a las 200 millas delante de la costa del Estado parte, con independencia de si es o no parte del CNUDMAR y la medida que su Constitución le atribuya al mar territorial.

*b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.*

El Protocolo de 1992 al CRC 1969 introduce la expresión “*dondequiera que se tomen*”, para aclarar su ámbito de aplicación universal, no territorial.

A *sensu contrario*, el CRC 1992 no se aplica a daños ocasionados en el territorio y las aguas jurisdiccionales de Estados no contratantes del mismo. Esto supone que será aplicable un régimen jurídico de responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos, probablemente más lesivo para los intereses del propietario del buque y su asegurador. Por ejemplo, la *Oil Pollution Act 1990* estadounidense. EE. UU. participó en las negociaciones del CRC 1969 y del Convenio del Fondo de 1971 y firmó ambos, pero nunca los ratificó al considerar demasiado bajos los topes indemnizatorios<sup>42</sup>. Más tarde, EE. UU. aprobó la ley federal *Oil Pollution Act 1990*, que coexiste con leyes estatales, como respuesta al accidente del buque petrolero “*Exxon Valdez*” (Alaska, 1989), alejándolo ya de forma parecida que definitiva del régimen especial internacional, que en general es más protector de la industria armadora, aseguradora y petrolera que la ley federal norteamericana.

El CRC 1992 tampoco se aplica a los daños que tengan lugar en la alta mar, como manchas sobre cascos en los buques, ruinas de pesquerías, etc. En el momento de pactar el CRC 1969, la delegación canadiense en el Grupo de trabajo de la OCMI quería que cubriese la alta mar, en tanto que nación pesquera. Sin embargo, los demás Estados lo descartaron por considerar que dicho daño era improbable que fuese grave y se podían aplicar las normas generales de responsabilidad civil. Este planteamiento ha sido confirmado por siniestros posteriores de los buques “*The Atlantic Express*” (Trinidad y Tobago, 1979), “*ABT Summer*” (Angola, 1991) y “*Castillo de Bellver*” (Sudáfrica, 1983), cuya contaminación respectiva no llegó a la costa y el coste de la

---

42 Así, VAN HASWYK, B., “The 1984 Protocols to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages and the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damages: an Option for Needed Reform in United States Law”, en *The International Lawyer*, 1988-12, vol. 22 (2), p. 327.

respuesta está limitado a la supervisión aérea para controlar el movimiento y la disipación natural<sup>43</sup>.

*Por razón de la causa de la contaminación*, un siniestro se puede calificar con arreglo al CRC 1992, independiente de si se trata de un acto deliberado o accidental. Con relación a los siniestros no deliberados, el CRC 1992 cubre los daños por la contaminación marítima por hidrocarburos desde buques que resulten de naufragios, encalladuras, abordaje entre buques, colisiones con elementos portuarios, manejo deficiente del hidrocarburo a bordo, averías en el casco, etc.)<sup>44</sup>. Respecto a los actos provocados de vertido, el CRC 1992 es aplicable si entra dentro de su ámbito de aplicación. Además, el propietario queda privado del derecho a la limitación de responsabilidad si queda acreditado su dolo o dolo eventual (art. V.2).

## 7. PERSONAS CON DERECHO A SER RESARCIDAS

El art. I.2 CRC 1992 define la persona como “*todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en compañía, con inclusión de un Estado o de cualquiera de sus subdivisiones políticas*”<sup>45</sup>. Sin embargo, no aclara la persona o personas que tienen derecho a ser resarcidas por la contaminación marítima de hidrocarburos desde buques que transportan hidrocarburos a granel. Tampoco quienes tienen legitimación activa para promover las acciones judiciales que correspondan para el resarcimiento en caso de impago. Al no haber restricción en el CRC 1992, esta condición puede recaer en cualquier persona que sea víctima de los daños o gastos indemnizables que entran dentro del ámbito de aplicación del CRC 1992<sup>46</sup>. En consecuencia, puede incluir los titulares de embarcaciones que hayan sufrido daños por la contaminación de hidrocarburos, a los titulares de actividades empresariales que queden afectadas por el siniestro, a un Estado o entidades públicas o privadas que hayan asumido los costes de la adopción de medidas de limpieza del mar o de prevención de la contaminación, etc.

El derecho de crédito frente al propietario del buque y su asegurador es

43 GRÄFIN VON BORRIES, N. A., *The internacional...*, *op. cit.*, p. 34.

44 *Vid* el mapa de siniestros que, por su entidad, afectan al Fondo 1992: <https://shorturl.at/fENXH>, consultada el 8 de julio de 2024.

45 *Vid* STS 14 enero 2016 (*cit.*).

46 REQUEJO ISIDRO, M., “El sistema de los convenios de responsabilidad y del FI-DAC”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coords.), *La responsabilidad...*, *op. cit.*, p. 156.

transmisible. En ocasiones y por razones de interés público u otras, es habitual que los Estados contratantes u organismos de estos Estados anticipen la indemnización a los afectados de los sectores de la pesca, el marisqueo y el turismo y se subroguen en su derecho de crédito para reclamar al propietario del buque y su asegurador o garante. La subrogación no está regulada en el CRC 1992 y habrá de ser válida con arreglo al Derecho nacional que resulte aplicable.

## 8. SUJETOS RESPONSABLES

El art. III.1 CRC 1992 dispone que “*El propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso*” (art. III.1 CRC 1992). El art. I.3 añade que se entiende como propietario el inscrito registralmente o, si no lo está, el propietario. Su art. V dispone que, si hay varios propietarios del buque causante de la contaminación, responden todos solidariamente. El art. III.5 CRC establece un supuesto especial de colisión entre buques petroleros de la cual resulta contaminación. Responden solidariamente de los daños ocasionados “*los propietarios de todos los buques de que se trate y que no prueben una causa de exoneración son solidariamente responsables respecto de todos los daños que no quepa asignar razonablemente a nadie por separado*”. La *Cour de Cassation* francesa ha interpretado este precepto en forma que las víctimas de la contaminación de hidrocarburos no tienen acción contra el buque petrolero culpable del abordaje con arreglo al CRC 1992, pues la legitimación pasiva corresponde en exclusiva al propietario del buque abordado y del que procedía la contaminación por hidrocarburos.

El CRC 1992 instaura con estos preceptos el denominado principio de canalización de responsabilidad del propietario registral del buque. Entre las ventajas de este sistema de canalización de responsabilidad, se ha destacado que dota de seguridad jurídica a las víctimas pues permite la fácil identificación del responsable, frente a otra opción como el titular de la empresa de navegación o el titular de la carga<sup>47</sup>. También permite evitar el solapamiento

---

<sup>47</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación de indemnizar del propietario del buque tanque*, Tirant lo Blanc, Valencia, 2003, p. 96 y ARROYO MARTÍNEZ, I., “Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al

de seguros y permitir la cobertura de sumas más altas<sup>48</sup>. Se sacrifican sus intereses como propietario en aras a la protección de las víctimas de la contaminación de hidrocarburos<sup>49</sup>. Sin embargo, la canalización constituye también un beneficio para el propietario del buque<sup>50</sup>, pues el carácter exclusivo y excluyente del CRC 1992, le permite oponer sus límites de indemnización y de los daños indemnizables (por ejemplo, la exclusión del daño ecológico) con independencia del daño realmente producido, con la única excepción de que haya incurrido en dolo o dolo eventual personal. En este sentido, la *Cour de Cassation* francesa, en el caso del buque “Erika” utiliza el término “*bénéficié de la canalisation de responsabilité instituée par cette convention*”<sup>51</sup>.

La imputación de responsabilidad con arreglo al CRC 1992 al propietario del buque está unida al mero dominio, de forma única y exclusiva, conste o no inscrito en el registro pertinente. Su responsabilidad no se condiciona a ser naviero o armador del buque en cuestión, aunque pueda serlo también. Por ejemplo, el propietario del buque puede ser una entidad financiera ajena a la explotación marítima, que lo ha cedido en arrendamiento financiero a su cliente por la duración de la vida útil del buque o por un plazo menor. Tampoco es necesario que el propietario sea el armador del buque, por poseerlo y dedicarlo en su propio nombre y responsabilidad a la navegación. Esta dissociación es posible por un arrendamiento a casco desnudo, en cuya virtud el propietario-arrendador cede la posesión y gestión al armador-arrendatario

Asimismo, el art. III.5 CRC 1992 admite que el propietario del buque que haya pagado la indemnización puede repetir lo abonado contra quien considere responsable. Por ejemplo, el buque que ha abordado al buque petrolero del que resulta la contaminación o contra el práctico o la empresa de remolcadores a quien atribuya la culpabilidad del siniestro de contaminación por hidrocarburos<sup>52</sup>.

---

*Prestige*”, en MEILÁN GIL, J. L., PERNAS GARCÍA, J. J. y GARCÍA PÉREZ, R. (Coords.), *Estudios..., op. cit.*, p. 48.

48 GANTEN, R., “Oil pollution liability. Amendments adopted to civil liability and fund Conventions”, en *Oil & Petrochemical Pollution*, núm. 2, 1985, p. 97.

49 PULIDO BEGINES, J. L., *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, Tecnos, Madrid, 2009, p. 654.

50 *Cour de Cassation, Chambre criminelle*, 25 septiembre 2012, 10-82.938 (en Legifrance).

51 *Cour de cassation, civile, Chambre commerciale*, 29 septiembre 2021 (Legifrance, ECLI:FR:CCASS:2021:CO00659).

52 En un caso del Convenio Bunkers 2001, pero extrapolable al CRC 1992, *vid* SJM

El texto originario del art. III.4 CRC 1969 añadía a la canalización de responsabilidad del propietario, que no podía elevarse ninguna reclamación basada en daños por contaminación, en virtud de este Convenio o de otro modo, contra los dependientes o agentes del propietario. Sin embargo, el Protocolo de 1992 al CRC 1969 ha ampliado la prohibición del art. III.4 de presentar demandas de resarcimiento contra un mayor número de personas, ajustadas o no al presente Convenio: los empleados o agentes del propietario, los tripulantes; el práctico u otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios al buque; el fletador, incluido el fletador sin tripulación, el gestor naval, el armador; la persona que realice operaciones de salvamento o adopte medidas preventivas, o empleado o agente de estos. Además, el Protocolo de 1992 levanta esta prohibición de demandas de resarcimiento contra estos sujetos en el art. III.4 *in fine*, “*a menos que los daños hayan sido originados por un acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar estos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños*”. Los tribunales han considerado la existencia de dolo eventual del armador del buque y se le ha hecho responsable directa e ilimitadamente con arreglo a este precepto<sup>53</sup>. También ha sido utilizado en el caso “Erika” (Francia, 1999), por la *Cour de Cassation francesa*, para condenar penalmente al auténtico fletador por tiempo del buque por falta temeraria, sin aplicar los límites del CRC 1992, sino por aplicación del Derecho común y el Derecho comunitario “quien contamina paga”<sup>54</sup>. También la *Corte di Cassazione* italiana tiene precedentes de condena al fletador del buque<sup>55</sup>.

---

Cádiz, núm. 1, 15 septiembre 2015 (Cendoj, ECLI:ES:JMCA:2015:5399), el Juzgado concluye que el daño no puede imputarse o atribuirse ni al práctico ni a los remolcadores.

53 SALINAS ADELANTADO, C., *Manual de Derecho marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2023, p. 649.

54 Vid sentencia de la *Cour de Cassation, Chambre criminelle*, 25 septiembre 2012 (cit.).

55 Vid sentencia de la *Corte di Cassazione* italiana, 16 enero 2013, en *Dir.Mar.*, fasc. II, abril-junio 2013, pp. 454 y ss. En Estados Unidos de Norteamérica, ajena al régimen especial del CRC 1992, la *Oil Pollution Act 1990* estadounidense la legitimación pasiva y solidaria en la contaminación desde buques incluye al propietario, al arrendatario a casco desnudo y el operador del buque, pero no al fletador por tiempo o por viaje, en DEL OLMO GARCÍA, P. y PINGOS AGER, J., “Responsabilitat civil per abocament d'hidrocarburs. Qui haurien de pagar els danys causats pel Prestige», en *Indret*, núm. 111, enero 2003, p. 9. Vid por ejemplo 339 F.3d 1049 United States Court of Appeals, Ninth Circuit. Nos. 01-35928,

Finalmente, el CRC 1992 no impide a las víctimas el derecho a reclamar fuera del mismo convenio frente a personas distintas del propietario y de las personas arriba citadas<sup>56</sup>. Por ejemplo, en el caso “Amoco Cadiz” (Francia, 1978), fue condenada la sociedad matriz de la propietaria del buque por la responsabilidad extracontractual de la sociedad filial y fuera del CRC 1992. En el caso “Erika” (Francia, 1999), la sociedad clasificadora del buque.

## 9. RESPONSABILIDAD SIN CULPA

El art. III.1 CRC 1992 dispone que el propietario del buque será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso. La doctrina reconduce mayoritariamente<sup>57</sup> este régimen jurídico a la denominada responsabilidad “objetiva”<sup>58</sup> o, en inglés “strict liability”. También usa esta expresión una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea<sup>59</sup>. Se ha señalado así que el transporte marítimo

---

01-36079 25 septiembre 2003, en donde los propietarios de una granja de ostras demandaron al buque y a sus propietarios y operadores, con arreglo a la ley federal *Oil Pollution Act* y la *Oregon Oil Spill Act* por la muerte de millones de ostras a causa de un vertido de hidrocarburos desde el buque.

56 FONTAINE, E., “The French..., *op. cit.*, p. 103

57 RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación..., op. cit.*, pp. 61-62, 70. También más recientemente en RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., “Sujetos responsables por contaminación marítima en la Ley de navegación marítima”, en BAENA BAENA, P. J. y LÓPEZ SANTANA, N. (Dirs.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de navegación marítima*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2017, p. 420, señala que el CRC 1992 no fija un sistema de responsabilidad civil, sino una obligación legal basada en la imputación del coste del daño, pues no hay relación de causalidad entre la propiedad del buque y la contaminación. También GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L., “Acción..., *op. cit.*, p. 993, quien mantiene que en todo caso persiste la causa indemnizatoria.

58 También GABALDÓN, J. L. y RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3<sup>a</sup> ed., Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2006, pp. 791-792; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil..., *op. cit.*, p. 581, entre otros. DEL OLMO GARCÍA, P. y PINGOS AGER, J., “Responsabilitat ..., *op. cit.*, pp. 9-10, quienes recuerdan que la sección 1002 de la *Oil Pollution Act 1990* norteamericana también sigue un sistema de *strict liability*, siendo irrelevante la culpa, corregida con algunas excepciones como la fuerza mayor y el acto de guerra. En la jurisprudencia, *vid* por ejemplo 314 F.Supp.3d 1049. United States District Court, C.D. California. 20 mayo 2018 (disponible en Westlaw for academics).

59 STJUE 24 junio 2008, *cit.*, ap. 3.

mo de hidrocarburos se configura como una actividad empresarial de riesgo<sup>60</sup> que, como otras, resulta agravada con un régimen de responsabilidad civil objetivo. En su virtud, cada víctima queda dispensada de acreditar la culpa personal del propietario del buque para la imputación de responsabilidad. Por ello, preferimos utilizar el término responsabilidad sin culpa para el régimen especial aquí analizado. Es un sistema más protector para las víctimas, al no exigir la culpa del propietario del buque para que proceda la imputación de responsabilidad civil.

La innecesidad de acreditar la culpa del propietario del buque no excluye que, en el marco de un proceso judicial de reclamación o fuera de él se desentrañen las razones del siniestro<sup>61</sup>. La posición de cada víctima es mejorada con la responsabilidad sin culpa, pero no lo libera de probar los demás parámetros de la responsabilidad civil: el daño o gasto sufrido o realizado y la relación de causalidad entre daño o gasto y el vertido o descarga de hidrocarburos o la amenaza grave e inminente de la misma por el buque del cual es propietario el demandado. La víctima podrá tener en cuenta los informes administrativos que suelen emitirse tras una contaminación marítima de hidrocarburos desde buques y a efectos de imposición de multas. Si la contaminación tiene una causa desconocida, el propietario del buque del cual proceda el hidrocarburo habrá de pechar con la responsabilidad civil. El propietario puede oponer la realidad o cuantificación del daño o gasto y/o que su buque sea el causante. Si el juez admite que la fuente es ignota, no es de aplicación el CRC 1992 y los daños pueden quedar cubiertos en principio por el Fondo 1992 y el Fondo Complementario<sup>62</sup>.

---

60 MEILÁN GIL, J. L. (Dir.), *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor, 2005, p. 231.

61 En SJM Málaga, núm. 2, 21 febrero 2019 (Cendoj, ECLI:ES:JMMA:2019:4873), se plantea una demanda contra el propietario del buque tanque que causó daños a una terminal portuaria y contaminación de hidrocarburos por una defectuosa técnica de descarga, reconviiniendo que la causa del daño era el mal estado de la terminal. El Juzgado considera acreditado la culpa del buque causante. La Audiencia Provincial de Málaga, Sección 6, 10 marzo 2020 (La Ley, ECLI: ES:APMA:2020:2043), confirma la sentencia de la jueza *a quo*, salvo en la imposición de costas, que revoca.

62 *Vid IOPCF, Annual report 2023*, *op. cit.*, p. 13, alude a pagos realizados por el Fondo 1992 por contaminación de buques, pero sin precisarse de cual, así un accidente en Israel en 2021 y el del buque “Agia Zoni” (Grecia, 2017).

## 10. CAUSAS DE EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

La existencia misma de excepciones contradice la propia definición como responsabilidad objetiva<sup>63</sup>, por lo que que preferimos optar por el concepto de responsabilidad sin culpa. Otros autores identifican el régimen jurídico *ex CRC 1992* con un sistema de responsabilidad “cuasi objetiva”, pues hay algunas causas de exoneración reconocidas que, de acreditarse por el propietario del buque, impiden la imputación de responsabilidad<sup>64</sup>. En este sentido, la LNM declara que pretende incorporar los principios del régimen internacional de la responsabilidad civil de la contaminación por hidrocarburos desde buques a supuestos distintos y también lo califica como responsabilidad “cuasi objetiva” (ap. VIII Preámbulo).

En concreto, el art. III.2 CRC 1992 dispone que el propietario del buque puede exonerarse si prueba que los daños se debieron:

- 1º) *A un acto de guerra o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible;*
- 2º) *totalmente a la acción o a la omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños, o;*
- 3º) *totalmente a la negligencia o acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de su función.*

Obsérvese que la causa de exoneración exige que el suceso haya sido “totalmente” causado por el tercero doloso o el Gobierno negligente. Lo mismo ocurre con la guerra o la fuerza mayor. En la práctica, va a ser difícil la exoneración, pero el propietario del buque puede probar que ha ejercido la debida diligencia y que el siniestro es totalmente imputable a estos agentes externos. En cambio, el propietario será responsable, por ejemplo, si no ha hecho salir el buque de la zona de guerra o no ha actuado con diligencia para conocer los riesgos meteorológicos. En otros casos en que sí sea totalmente atribuible al tercero o autoridad, no hay responsabilidad del propietario con arreglo al CRC 1992<sup>65</sup>.

63 GRÄFIN VON BORRIES, N. A., *The International...*, *op. cit.*, p. 46.

64 VICENTE MAMPEL, C., “«Nuevas» ayudas a la navegación y el régimen de responsabilidad civil por contaminación marina”, en *Cuadernos de Derecho Privado*, núm. 8, 2024, p. 131. También SALINAS ADELANTADO, C., *Manual...*, *op. cit.*, p. 648.

65 *Vid* STS, Sala de lo Contencioso-Administrativo, 6 marzo 1985 (*RJ* 1985\2807).

Además, el art. III.3 CRC 1992 prevé otra causa de exoneración:

Si el propietario prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron total o parcialmente a la acción o a la omisión de la persona que los sufrió, la cual actuó así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esa persona, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

En cambio, el CRC 1992 no permite al propietario del buque oponer a las víctimas la culpa de un tercero para exonerarse de responsabilidad. Por ejemplo, en caso de abordaje por culpa de otro buque. En el caso “Hebel Spirit” (Corea del Sur, 2007), el buque petrolero estaba anclado fuera del puerto cuando fue abordado por una embarcación portuaria. Como resultado de esta, buque vertió parte de su carga de hidrocarburos. Tanto el asegurador como el Fondo 1992 han abonado las indemnizaciones a los perjudicados por la contaminación con arreglo al CRC 1992 y el Convenio del Fondo 1992<sup>66</sup>.

## 11. DAÑOS Y PERJUICIOS INDEMNIZABLES

El art. I.6 CRC 1992 identifica los “daños ocasionados por contaminación” como

- a) pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque dondequiera que se produzcan tales fugas o descargas, si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; y,
- b) costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas.

El art. I.7 CRC 1992 define como todas las medidas razonables tomadas

---

Trata de un supuesto de negligencia exclusiva de la autoridad en el siniestro del buque “Urquiola”, aunque no se resolvió con arreglo al CRC 1992. El Tribunal Supremo dio la razón a las aseguradoras del buque para repetir lo pagado al dueño del buque asegurado contra el Estado Español, porque el naufragio del buque tuvo su causa directa, inmediata y exclusiva en el anormal funcionamiento del servicio público de cartografía marina y de información sobre el mar y litoral. Su carta náutica no señalizaba una aguja en el fondo a la entrada del puerto de A Coruña contra la cual colisionó el buque

<sup>66</sup> Información suministrada por los FIDAC, en <https://shorturl.at/kDk3o>, consultada el 8 de julio de 2024.

por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

Corresponde a las partes mediante transacción o al órgano judicial que conozca de la reclamación contra el propietario del buque calificar un daño o gasto como parte del CRC 1992 o no. Generalmente, no hay problemas para admitir el carácter indemnizable de los daños materiales a propiedades públicas y privadas, con mayor incertidumbre en relación con las pérdidas vinculadas con el lucro cesante resultantes de no poder realizar la actividad pesquera o de extracción debido a la prohibición de faenar o mariscar en aguas contaminadas<sup>67</sup>. Como medida de referencia de las pérdidas, gastos y daños más usuales se puede tener en cuenta, *como indicio*, el Manual de Reclamaciones del Fondo 1992. La edición vigente es de 2019<sup>68</sup>. El Manual ha sido aprobado por la Asamblea del Fondo de 1992 y aplicable tanto a las reclamaciones formuladas frente al Fondo de 1992, como al Fondo complementario. Se ha afirmado el carácter beneficioso para la seguridad jurídica de dicho Manual<sup>69</sup>, si bien el tipo de daños y gastos resarcibles a cargo de los Fondos es una de las cuestiones más debatidas a lo largo de las últimas décadas<sup>70</sup>. En su virtud, las principales categorías de daños y gastos por contaminación comprendidos en el Convenio del Fondo 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario son las siguientes:

- 1<sup>a</sup>) Limpieza y medidas preventivas.
- 2<sup>a</sup>) Daños a los bienes.
- 3<sup>a</sup>) Pérdidas consecuentes (lucro cesante).
- 4<sup>a</sup>) Pérdidas puramente económicas de personas cuyos bienes no han sufrido daños. El Fondo 1992 viene utilizando el criterio de proximidad geográfica.

---

67 RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., “Alcance de la canalización de la responsabilidad y de los daños ambientales en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos: CLC/92”, en GARCÍA-PITA, J. L. (Dir.), QUINTANS, M. R. y DÍAZ DE LA ROSA, A. (Coords.), *Estudios de Derecho marítimo*, Gobierno de España – Ministerio de Ciencia e Innovación y Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2012, p. 926.

68 Disponible en la web de los FIDAC, <https://shorturl.at/vYUPv>, consultada el 8 de julio de 2024.

69 NICHOLS, J.: “Admissibility of claims: development of the IOPF Funds policy”, en *The IOPC Funds’ 25 years of compensating victims of oil pollution incidents*, FIDAC, Londres, 2003, p. 103, considera que esta falta de detalle en los convenios constitutivos ha sido positiva en las decisiones adoptadas para cada caso concreto por las Asambleas y Comités Ejecutivos de los FIDAC.

70 GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual...*, *op. cit.*, p. 794.

fica entre las actividades del reclamante y la contaminación, dando ejemplos en el caso del buque “Braer” (Reino Unido, 1993) y “Sea Empress” (Reino Unido, 1996), en que rechazó la reclamación de pérdida de beneficios por su ubicación demasiado remota con respecto al lugar de la contaminación<sup>71</sup>.

5<sup>a)</sup>) Daños al medio ambiente, con la restricción citada a las medidas razonables adoptadas.

6<sup>a)</sup>) Costes por utilización de asesores.

Por el contrario, no se indemniza ningún daño con arreglo al CRC 1992 que se produzca *dentro* del buque causante, pues su art. I.6.a usa expresamente el adverbio *fuerza* del buque. En consecuencia, ni los daños al propio buque, ni a su cargamento son indemnizables de conformidad con el CRC 1992.

## 12. REFERENCIA A LA EXCLUSIÓN DEL DAÑO ECOLÓGICO PURO

El inciso del art. I.6 CRC 1992 alude al daño ecológico puro<sup>72</sup>: “*si bien la indemnización por deterioro del medio, aparte de la pérdida de beneficios resultante de dicho deterioro, estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse*”. Es una novedad del Protocolo de 1992 al CRC 1969<sup>73</sup>, como respuesta a las reclamaciones previas entabladas contra el Fondo 1971 por daño ecológico, rechazadas por este organismo por no ser cuantificables y estar basadas en modelos matemáticos, como en el siniestro del buque “Antonio Gramsci” (Rusia, 1979). Luego, tras los siniestros de los buques “The Patmos” (Italia, 1985) y “Haven” (Italia, 1991), el Gobierno italiano también planteó reclamaciones por daños al medio ambiente. El primer siniestro, sin embargo, no alcanzó el límite de responsabilidad a cargo del propietario del buque y el segundo se concluyó mediante un acuerdo entre el Estado italiano, el propietario del buque y su asegurador y el Fondo 1971, antes de que recaer una sentencia judicial de los tribunales italianos. El acuerdo no incluyó una referencia al

---

71 GRÄFIN VON BORRIES, N. A., *The International...*, op. cit., p. 87. También RUDA GONZÁLEZ, A., “La tipología de los daños causados por el *Prestige*”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coords.), *La responsabilidad...*, op. cit., pp.101-102.

72 DOCAMPO, M. J., “Alcance...”, op. cit., p. 928, lo define como los daños a recursos ambientales que no tienen dueño ni víctima individual, pero que constituyen un interés colectivo legítimo porque afectan a un bien común de la generalidad y que no son comerciables ni susceptibles de restauración.

73 SALINAS ADELANTADO, C., *Manual ...*, op. cit., p. 647, considera criticable esta opción, pero incuestionable ante la claridad del texto legal.

daño medioambiental. En el momento de negociar los Protocolos de 1992 al CRC 1969 y al Convenio del Fondo 1992, los Estados rechazaron la propuesta italiana de incluir el daño ecológico por sus dificultades de cálculo realista del daño y muchas delegaciones consideraron que, además, introducía un elemento punitivo inaceptable<sup>74</sup>.

Sin embargo, que la industria armadora y aseguradora no tenga que responder civilmente del deterioro ecológico con arreglo al CRC 1992 en base a modelos especulativos de difícil cálculo como la pérdida de flora o fauna o con arreglo a la valoración social de un elemento del medio ambiente<sup>75</sup>, es distinto a la impunidad. El Derecho comunitario y español contienen normas de sanción administrativa e, incluso, penales, que pueden generar los hechos de contaminación marítima de hidrocarburos desde buques<sup>76</sup>. Asimismo, en la sentencia del caso “Erika” (Francia, 1999), la *Cour de Cassation* francesa condenó penalmente a resarcir el daño ecológico en base al Derecho común y el Derecho comunitario “quien contamina paga” al auténtico fletador por tiempo del buque siniestrado.

### 13. RESPONSABILIDAD LIMITADA

El art. V CRC 1992 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, a una cuantía total que se calculará del modo siguiente:

- a) 4.510.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo;
- b) para buques cuyo arqueo excede del arriba indicado, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 631 unidades de cuenta a la cantidad mencionada en el subpárrafo a); si bien la cantidad total no excederá en ningún caso de 89.770.000 unidades de cuenta.

---

74 BRANS, E. H. P., “Liability and compensation for natural resource damage under the international oil pollution conventions”, en *Reciel*, vol. 5, fasc. 4, 1996, p. 302.

75 GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.: *Manual...*, *op. cit.*, p. 795. DEL OLMO GARCÍA, P. y PINGOS AGER, J., “Responsabilitat ...”, *op. cit.*, pp. 9-10, señala que en la *Oil Pollution Act 1990* norteamericana sí se indemniza el daño ecológico en un sentido muy amplio, de daño por pérdida, pérdida de uso o destrucción de los recursos naturales. También se reconocen los daños punitivos. *Vid* por ejemplo F.3d 1215. United States Court of Appeals, Ninth Circuit, 7 mayo 2001 (disponible en *Westlaw for academics*).

76 GRÄFIN VON BORRIES, N. A., *The International...*, *op. cit.*, p. 84.

El art. 15 Protocolo de 1992 al CRC 1969 contempla que la OMI puede proponer a los Estados parte una propuesta para enmendar los límites de responsabilidad. La última actualización fue adoptada por el Comité Jurídico de la OMI el 18 de octubre de 2000 en 2000, entrando en vigor para siniestros posteriores al 1 de noviembre de 2003. El siniestro del “Prestige” tuvo lugar en noviembre de 2002, cuando dicho aumento no había entrado aún en vigor, por lo que aún han quedado más desprotegidos.

El Tribunal Supremo<sup>77</sup>, en el caso del buque “Prestige” interpreta que el CRC 1992 “establece una responsabilidad limitada por el propio Convenio a partir de un sistema mixto que tiene en cuenta el desplazamiento o unidades de arqueo del buque multiplicadas por el coeficiente de unidades de cuenta (derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional) hasta un tope máximo infranqueable”. En concreto, el límite de la indemnización es variable, dependiendo del arqueo del buque. Esto permite al propietario del buque obtener el aseguramiento de su responsabilidad civil<sup>78</sup> y también compensa la implementación de un sistema de responsabilidad objetiva<sup>79</sup>.

Estos límites de indemnización del CRC 1992 son de aplicación especial a los supuestos de contaminación marítima de hidrocarburos desde buques, en detrimento de los límites generales de responsabilidad civil marítima del Convenio LLMC 1976/1996, cuyo art. 3 declara su inaplicación a daños incluidos en el ámbito del CRC 1969, enmendado.

Para beneficiarse de los límites de indemnización, el propietario o, muchas veces, su asegurador en su nombre ha de constituir un fondo de indemnización ante la autoridad judicial competente que cubra su responsabilidad global por el siniestro para poder beneficiarse de los límites de responsabilidad (art. V.3 CRC 1992). La cuantía de la indemnización pagadera a cargo del propietario del buque petrolero con arreglo al CRC 1992 utiliza como unidad de cálculo el DEG, que ha de transformarse a moneda nacional en la fecha de constitución del fondo (art. V.9 CRC 1992) o, en el caso del Fondo 1992, del valor de esa moneda en la fecha de la decisión de la Asamblea del Fondo acerca de la primera fecha de pago de la indemnización (art. 4.4.e Convenio del Fondo 1992). 1 DEG, a 25 de junio de 2024, vale 1,22 euros.

---

77 STS 14 enero 2016 (*cit.*).

78 RODRÍGUEZ DOCAMPO, M., “Sujetos..., *op. cit.*., pp. 427-428.

79 HUERTA VIESCA, M. I. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2004, pp. 105-106.

El art. V.2 CRC 1992 dispone que el propietario del buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños<sup>80</sup>. Además, el dolo ha de ser del propietario (“acción u omisión suyas”, reza el art. V.2 CRC 1992). Por ejemplo, un informe del Ministerio Fiscal de la causa de la contaminación de hidrocarburos causada por el buque “Agia Zoni II” (Grecia, 2017), indica que hay indicios de que podría haber sido deliberado y negligente por parte del propietario, así como de los salvadores, estos para cobrar las indemnizaciones. En cambio, el propietario del buque no pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad si han incurrido en culpa personal, aunque sea grave<sup>81</sup> o de sus auxiliares<sup>82</sup>.

#### 14. SEGURO O GARANTÍA OBLIGATORIA

El art. VII.1 CRC 1992 obliga al propietario del buque petrolero que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos como carga a contar con un seguro o garantía obligatoria que cubra al menos los límites de indemnización del Convenio. El problema que se plantea es que, si no transportan más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como carga, su propietario no está obligado a disponer de un seguro que cubra al menos los límites de indemnización del CRC 1992. El art. VII.8 CRC 1992 reconoce al asegurador o garante legitimación pasiva para ser sujeto de acción directa por las víctimas, hasta el límite de indemnización prevista en el Convenio. El asegurador o ga-

---

80 En IOPC, *Annual Report*, 2022, p. 27.

81 Críticamente, MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad ..., *op. cit.*”, p. 590-591. DEL OLMO GARCÍA, P. y PINGOS AGER, J., “Responsabilitat ..., *op. cit.*”, p. 12, señalan que, de acuerdo con la sección 1004 *Oil Pollution Act 1990* norteamericana, las limitaciones de responsabilidad que contempla la Ley no son aplicables del buque tanque ha sido causado por el dolo o culpa grave del responsable, de sus auxiliares o ha habido alguna violación de la normativa relativa a la seguridad el buque.

82 RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación...*, *op. cit.*, p. 118; MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad ..., *op. cit.*”, p. 590-591. También FERNÁNDEZ FUSTES, M. D., “Algunas consideraciones sobre la responsabilidad civil en el caso Prestige”, en GONZÁLEZ PILLADO, E. y MICHINEL ÁLVAREZ, M. A. (Coords.), *Los aspectos jurídicos del caso Prestige a tres años vista. El Prestige: ¿caso cerrado?*, Universidade de Vigo, Vigo, 2006, p. 154.

rante puede oponer a las víctimas el dolo del propietario asegurado y valerse siempre de los límites de responsabilidad del CRC 1992<sup>83</sup>. Se pretende hacer efectiva la indemnización y evitar que la insolvencia del propietario del buque frustre a las víctimas. Corresponde generalmente al Estado de bandera del buque verificar que dispone de un seguro o garantía financiera acorde con las exigencias del CRC 1992. En España, el Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del CRC 1992, prevé el proceso de certificación del seguro obligatorio o garantía financiera alternativa para cada buque petrolero<sup>84</sup>.

En la práctica, se contrata un seguro P&I u otro de responsabilidad civil, no una garantía financiera. El seguro P&I estándar cubre específicamente la responsabilidad civil derivada de la contaminación de hidrocarburos, además de otros múltiples riesgos. El seguro específico del CRC 1992 es así acumulado en una sola póliza con el seguro de responsabilidad civil genérica para cubrir las reclamaciones de Derecho marítimo con arreglo al Convenio LLCC 1976/1996 y normativa europea y española<sup>85</sup>. El propietario del buque está obligado por el CRC 1992 a disponer del seguro obligatorio, pero puede ser contratado por otros y él resultar cubierto como asegurado por la misma póliza. Es habitual esta práctica si el buque está arrendado a casco desnudo (*bareboat charter*) a un arrendatario que deviene el armador del buque. Las partes pueden decidir quién asume la contratación del seguro P&I u otro de responsabilidad civil<sup>86</sup>, pero el formulario-tipo Barecon 2017, el de mayor difusión en los contratos de arrendamiento de buques, atribuye al arrendatario (*charterer*) la contratación del seguro P&I durante el período del arren-

83 SIERRA NOGUERO, E., *El seguro..., op. cit.*, pp. 187-246. También MONTESANO, A., *Le assicurazioni maritime obbligatorie. Blue cards e attività di certificazione*, G. Giappichelli Editore, Turín, 2023, pp. 27-65.

84 OTERO CRESPO, M., “Comentario al Real Decreto 1892/2004, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos”, en *Dereito. Revista xudirica de Universidade*, vol. 13, núm. 2, 2004, p. 43, recuerda que no es una regulación *ex novo*, pues la implementación del Convenio se había realizado a través de tres órdenes ministeriales previas a la Constitución de 1978.

85 Sobre el seguro obligatorio de responsabilidad genérica por reclamaciones de Derecho marítimo del Convenio LLMC1976/1996, la Directiva 2009/20/CE y el Real Decreto, 1616/2011, vid SIERRA NOGUERO, E., *El seguro..., op. cit.*, pp. 137 y ss.

86 GILABERT GASCÓN, A., *Los contratos de utilización del buque y el seguro marítimo*, Marcial Pons, Barcelona, Madrid, Buenos Aires, São Paulo, 2024, p. 106.

damiento (cl. 17). El arrendatario se obliga contractualmente a mantener la embarcación asegurada a sus expensas contra los riesgos de protección e indemnización y cualquier riesgo contra el cual sea obligatorio asegurar por la operación del buque. Entre las coberturas obligatorias, se cuenta la de contaminación marítima por hidrocarburos desde el buque asegurado con arreglo al CRC 1992 u otra normativa que resulte aplicable.

El CRC 1992 no regula la relación privada asegurado-asegurador, por lo que dispondrá de sus propias normas<sup>87</sup>. Cualquier reclamación que tengan entre ambas partes del contrato de seguro es ajena al CRC 1992 y se rige por las normas que resulten de aplicación. Por ejemplo, en la sentencia de la Audiencia Provincial de Tarragona, Sección 1, 10 enero 2017, el asegurado reclamaba los daños y perjuicios producidos por el naufragio de su gabarra de suministro de combustible contra el club P&I que la aseguraba. La entidad asegurada asumió los gastos de prevención y limpieza del medio marino y otros buques afectados por el vertido y la Audiencia condena a la aseguradora al pago de todos los gastos abonados o comprometidos<sup>88</sup>.

## 15. ACCIÓN DE RECLAMACIÓN, PRESCRIPCIÓN Y COMPETENCIA JUDICIAL

Ocurrido un siniestro o una amenaza grave e inminente de contaminación marítima de hidrocarburos desde buques, procede su calificación para conocer si entra en el ámbito especial de aplicación del CRC 1992. Si es así, ninguna reclamación contra el propietario del buque puede llevarse en un Estado parte con arreglo a normas distintas del CRC 1992, con arreglo a su art. III.4: *“No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio”*. Este régimen especial es de aplicación tanto a las acciones civiles, como a la responsabilidad civil derivada de delito, por ejemplo, cometido por el capitán del buque<sup>89</sup>.

El art. VIII CRC 1992 establece que los derechos de indemnización estipulados en el presente Convenio prescribirán a menos que se interponga una acción en virtud de este dentro de un plazo de tres años, contados a partir de

---

87 MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M. I., “La responsabilidad civil...”, *op. cit.*, p. 590-591.

88 La Ley, ECLI: ES:APT:2017:39.

89 DEL OLMO GARCÍA, P. y PINGOS AGER, J., “Responsabilitat...”, *op. cit.*, p. 13 y RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., *La obligación...*, *op. cit.*, pp. 92-93.

la fecha en que se haya producido el daño. Y en ningún caso podrá interponerse acción alguna una vez transcurridos seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Cuando este suceso esté constituido por una serie de acaecimientos, el plazo de seis años se contará a partir de la fecha del primer acaecimiento. El *dies a quo* para entablar la acción es así desde el momento primero en que se ha producido el daño, aunque algunos de los daños ulteriores no se hayan producido<sup>90</sup>.

El art. IX.1 CRC 1992 emplea el llamado *forum delicti comissi*, por el cual son competentes los tribunales del lugar el daño<sup>91</sup>. Cuando un siniestro haya causado daños por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial o en la zona económica exclusiva o equivalente, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, “sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización antes los tribunales de ese o de esos Estados contratantes”. El art. IX.2 añade que cada Estado garantiza que sus tribunales tienen jurisdicción para entender de estas demandas de indemnización. Si la competencia judicial internacional depende del lugar donde se hayan ocasionado los daños por contaminación de hidrocarburos, de un mismo siniestro de un buque petrolero, por tanto, se pueden derivar múltiples tribunales competentes. La tarea de selección no es sencilla, pues exige en numerosas ocasiones establecer la competencia judicial respecto de cada demandado singularmente considerado<sup>92</sup>. Esto genera inseguridad jurídica, pues somete al propietario del buque a la posibilidad de ser demandado en diferentes Estados y, a su vez, ante distintos tribunales de un mismo Estado. El art. IX.3 CRC 1992 añade que, una vez que el propietario del buque ha constituido el fondo de limitación, los tribunales del Estado en que se haya constituido el fondo serán los únicos competentes para dirimir todas las cuestiones relativas al prorrato y distribución de este. Esto no supone una *vis atractiva* para este tribunal en materia jurisdiccional, no genera una pre-

90 En el mismo sentido, la opinión del Magistrado Lord Gill, en el caso *Gray & Anor v Braer Corporation & Ors* [1998] ScotCS 114, 29 diciembre 1998 (disponible en [bailii.org](http://bailii.org))

91 ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., “Las demandas ante los distintos tribunales de justicia; realidad, intereses y alternativas”, en GARCÍA RUBIO, M. P. y ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coords.), *La responsabilidad...*, *op. cit.*, pp. 262-263. También ÁLVAREZ RUBIO, S., “El siniestro del buque Prestige: realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades”, en *Cursos de Derecho internacional y relaciones internacionales*, núm. 1, Vitoria-Gasteiz, 2012, p. 306.

92 ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S., “Caso Prestige..., *op. cit.*, p. 288.

ferencia frente a otros tribunales que conozcan de reclamaciones del mismo siniestro. La competencia se refiere a la ejecución de reclamaciones reconocidas frente al fondo de limitación.

## 16. CONCLUSIONES

1. El régimen especial de responsabilidad civil está compuesto por el CRC 1992, complementado por el Convenio del Fondo 1992 y el Protocolo del Fondo Complementario de 2003. España es parte de los tres instrumentos internacionales. Para obtener la máxima cobertura de los daños, es preceptivo ser parte de todos. La razón por la cual algunos Estados son parte del CRC 1992, pero no del Convenio del Fondo 1992 y del Protocolo del Fondo Complementario, puede ser que suponga una carga financiera para sus empresas petroleras. No obstante, ello es a costa de la desprotección jurídica en la que queda el propio Estado ribereño y sus ciudadanos que no puedan optar al resarcimiento de los FIDAC.

2. El régimen especial es, en general, eficiente para garantizar una indemnización plena en la mayoría de siniestros, salvo en los carácter catastrófico. Podemos identificar tales como los que provocan más de 914 millones de euros, que es el límite del Fondo Complementario. Por encima de esta cuantía, los ciudadanos afectados por la marea negra soportarán la carga mayoritaria de los daños. Las únicas excepciones son que el propietario del buque haya incurrido en dolo o dolo eventual personal, pues no podrá beneficiarse de los límites de responsabilidad, de los cuales sí se beneficia siempre su asegurador de responsabilidad civil. En caso de marea negra, hay precedentes de condena también a armadores, fletadores, sociedades de clasificación y autoridades públicas, bien con arreglo al régimen especial, bien con arreglo al Derecho común u otro que sea aplicable.

3. Las cantidades asumidas por la industria armadora y aseguradora con arreglo al CRC 1992 son excesivamente bajas. Los clubs P&I tienen un potencial económico mayor y podrían ofrecer más cobertura en los siniestros de contaminación de hidrocarburos. Dos hechos lo acreditan. Por un lado, un club P&I del Grupo Internacional ofrece una suma asegurada más amplia cuando el buque petrolero inscrito entra en los Estados Unidos de Norteamérica, donde no es aplicable el régimen especial, sino la *Oil Pollution Act 1990*. Por otro lado, STOPIA y TOPIA son dos acuerdos voluntarios establecidos por los armadores y los P&I Clubs miembros del Grupo Internacional, para

indemnizar, hasta determinadas cantidades, a los FIDAC, respectivamente, por la indemnización que los Fondos hayan debido pagar. Desde el año 2000 no ha habido actualización de los límites de indemnización del CRC 1992.

4. El juez que conozca de una reclamación con arreglo al régimen especial no puede aplicar reglas de responsabilidad civil que contradigan lo dispuesto en el régimen jurídico especial internacional, por razón del principio *lex specialis derogat generali*. Por ejemplo, el Tribunal Supremo de los Países Bajos ha resuelto negativamente que se generen intereses moratorios entre la fecha del siniestro y la fecha de constitución del fondo de limitación del propietario del buque, al no prever el CRC 1992 dichos intereses moratorios.