



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

Trabajo Fin de Grado

Grado en Derecho

Curso 2021-2022

**VERTIDO DE CRUDO EN EL MAR MEDITERRÁNEO: ANÁLISIS JURÍDICO
DE LAS RESPONSABILIDADES DERIVADAS DEL SUCESO DE
CONTAMINACIÓN MARINA, ACCIDENTE LABORAL Y SEGUROS DE
RESPONSABILIDAD CIVIL Y DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN**

Alumno: Iago Pernás Mourenza

Tutora: María Rocío Quintáns Eiras

LISTADO DE ABREVIATURAS.....	4
SUPUESTO DE HECHO.....	5
INTRODUCCIÓN.....	7
1.LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SUJETOS IMPLICADOS	8
1.1 Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992	8
1.1.1 Alcance de la responsabilidad	9
1.1.2 Limitación responsabilidad del propietario	12
1.1.3 Daños resarcibles.....	14
1.1.4. Garantías.....	15
1.1.5. Prescripción	16
1.2. El Convenio de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos (FUND/92)	17
2. LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS SUJETOS IMPLICADOS	19
3.DELITO CONTRA EL MEDIO AMBIENTE.....	23
3.1 El bien jurídico protegido en el delito del artículo 325, primer inciso, del Código penal	23
3.2 El bien jurídico protegido en el delito del artículo 325, segundo inciso, del Código penal	24
4. LA COMPATIBILIDAD DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS Y PENALES.....	26
5.SEGURO DEL BUQUE.....	26
6.SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN.....	28
6.1. Derecho aplicable	28
6.2. Características.....	29
6.3. Riesgos cubiertos y alcance de la cobertura.	29
6.4. Obligaciones y deberes del asegurado.....	31
6.5. Obligaciones del asegurador.....	33
7.INMOVILIZACIÓN DEL BUQUE EN PUERTO	33
8. RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO RESPECTO EL ACCIDENTE DE UN TRABAJADOR.....	35
8.1. Responsabilidad administrativa.....	37
8.2. Responsabilidad laboral del accidente: recargo de prestaciones.....	38
8.3. Responsabilidad penal	38
8.4. Responsabilidad civil.....	39

9.DECLARACIÓN DE INCAPACIDAD PERMANENTE DEL TRABAJADOR Y SU CLASIFICACIÓN.....	41
CONCLUSIONES.....	43
Primera	43
Segunda	43
Tercera	44
Cuarta	44
Quinta	45
Sexta	46
REFERENCIAS	48
BIBLIOGRAFÍA	48
LEGISLACIÓN.....	49
JURISPRUDENCIA.....	50

LISTADO DE ABREVIATURAS

CC	Código Civil
Cdc	Código de comercio
CIAIM	Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos
CLC/92	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992
CP	Código Penal
FIDAC	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
FUND/92	El Convenio de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos
INSS	Instituto Nacional Seguridad Social
LEC	Ley Enjuiciamiento Civil
LGSS	Ley General Seguridad Social
LISOS	Ley sobre Infracciones y Sanciones en el orden Social
LJS	Ley reguladora de la jurisdicción social.
LNМ	Ley Navegación Marítima
LPЕMM	Ley Puertos del Estado y Marina Mercante
LPRL	Ley Prevención de Riesgos Laborales
MATEPSS	Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social
OMI	Organización Marítima Internacional
P&I	Protección e Indemnización
TS	Tribunal Supremo

SUPUESTO DE HECHO

El 24 de enero de 2021 el buque tanque “M/T MONTE FARO”, con pabellón de las Islas Marshall y propiedad de la empresa Smith Shipping C.O. se encontraba amarrado en el pantalán n.º 3 en la terminal de graneles líquidos de Cartagena, propiedad de ENERGY PLUS S.A., donde realizaba operaciones para la descarga de 30.000 toneladas métricas de petróleo crudo. Durante la fase final de esta operación, a las 13:40 hora local, se reportó un derrame del producto en una de las líneas de trasiego, desconociéndose el lugar y motivo exacto de dicha pérdida. Acto seguido, fueron activados los procedimientos de seguridad y el sistema de parada de emergencia, los cuales permitieron el aislamiento de la línea. Asimismo, fueron colocados skimmers y barreras anticontaminación. A las 13:50 hora local la fuga fue declarada como contenida. El alcance del vertido resultó en 10 toneladas métricas de crudo que fueron a parar a las aguas de la bahía de Cartagena. A consecuencia de este suceso, el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) de Cartagena movilizó a diversas empresas de lucha contra la contaminación, así como a los medios de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), a fin de intentar contener la mancha y proceder a las labores de limpieza. Asimismo, la terminal desplegó sus propios sistemas de lucha contra la contaminación. Por su parte, el Capitán Marítimo de Cartagena llevó a efecto la detención del buque “M/T MONTE FARO”, previa notificación del suceso a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). Paralelamente, la Fiscalía del área de Cartagena conoció los hechos a través de la prensa y de los informativos, y procedió a iniciar de oficio las investigaciones relativas al incidente de contaminación. Al mismo tiempo, tanto la terminal como la empresa propietaria del buque dieron traslado a sus compañías de responsabilidad civil y de P&I (Protection and Indemnity).

El día 20 de abril de 2021 se consiguió retirar la totalidad del vertido y el 30 de junio de 2021 se puso fin a la investigación del accidente por parte de la Capitanía Marítima. Paralelamente, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) inició su investigación con la toma de declaraciones. Finalmente, ambas líneas de investigación concluyeron que la fuga fue debida a un error humano por parte de la tripulación del “M/T MONTE FARO”, el cual superó el caudal máximo establecido en el Plan de Descarga. Sin embargo, al mismo tiempo se demostró que la terminal no actuó con la debida diligencia durante la operación, y a su vez se señala que las válvulas de la terminal se encontraban en un estado de deterioro avanzado, debido a una falta de mantenimiento generalizada por parte de ENERGY PLUS S.A. Las consecuencias derivadas del siniestro relativo al buque “M/T MONTE FARO” son numerosas. A continuación, se procede a la exposición de las mismas. El buque de referencia se mantuvo inmovilizado a consecuencia de su detención por parte de las autoridades en el pantalán n.º 3 de la terminal desde el 24 de enero de 2021 hasta el 16 de febrero de 2021. ENERGY PLUS S.A. procedió a reclamar a Smith Shipping C.O. el pago establecido en el contrato de amarre a razón de 5.000€ por día. Además, manifestó en todo momento que la responsabilidad habría de corresponder al buque, y dados los daños y costes causados a la terminal, se valora el embargo del mismo en aras a solicitar garantía a la empresa propietaria del buque, Smith Shipping C.O. Por su parte Smith Shipping C.O. alegó pérdida de flete y situación off hire de su buque durante ese periodo, por lo que se negó al pago. Además, Smith Shipping C.O. añadió que la detención de su buque ha sido injustificada por considerar que la fuga se produjo en las líneas de trasiego

del pantalán de la terminal y no en las de su buque, tratando de eximirse de dicha responsabilidad. Ante el posible embargo, alegó a su vez la entrega de carta de garantía. Durante las labores de limpieza, uno de los trabajadores de la ENERGY PLUS S.A. sufrió un accidente grave, causando baja médica el día 13 de abril de 2021, la cual fue acompañada de un informe del facultativo en el que se exponen las posibles causas de esta dolencia. Ante esta situación, la inspección de trabajo procedió a la investigación, y levantó acta frente a la terminal, en la cual no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, al tiempo que adolecía de una falta de plan de acción detallado junto al plan de prevención para casos similares al ocurrido. Frente a esto, se impuso a la terminal una sanción que ascendía al 30% de las prestaciones correspondientes al trabajador, la cual ha sido recurrida. A la vista de este último acontecimiento, el trabajador presentó reclamación por responsabilidad civil frente a la terminal. Se personó en la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades de la Seguridad Social (MATEPSS), encargada de tramitar el parte de enfermedad profesional, a fin de valorar el diagnóstico del accidente laboral, para, finalmente, acudir a un tribunal médico, encargado de dictaminar en última instancia si se trata o no de accidente laboral. Tras emitir el tribunal médico su veredicto se confirma que efectivamente se trató de un accidente laboral, el trabajador es finalmente incapacitado para trabajar, y por ello deberá recibir una pensión compensatoria. Con referencia a la contaminación producida, la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena alegó que el accidente en la terminal de ENERGY PLUS S.A. supuso daños irreparables a bancos de pesca y viveros, así como el cese de la actividad pesquera entre los días 24 de enero de 2021 y 15 de diciembre de 2021. Por todo ello, reclama 10 millones de euros a ENERGY PLUS S.A. Asimismo, en relación con los daños ambientales causados, una asociación ecologista y sin ánimo de lucro llamada Protección del Mediterráneo Org., manifestó que el vertido acaecido en la terminal de ENERGY PLUS S.A. ha provocado daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, ubicada a 12 millas marinas al norte de la terminal. Dicho espacio natural se encuentra protegido, pues abarca una superficie de 2.000 hectáreas de Posidonia oceánica. Por ello, se interpone una denuncia ante el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) contra ENERGY PLUS S.A., por un supuesto delito contra el medio ambiente.

INTRODUCCIÓN

Urquiola, Casón, Mar Egeo, Prestige. Todos estos eran buques petroleros que sufrieron accidentes de la navegación, vertiendo crudo en nuestras costas, con las devastadoras consecuencias ya sabidas, y todos ellos ocurrieron en un lapso de tiempo de menos de 40 años.

Mi motivación de elegir este supuesto también nace de la incertidumbre de conocer las consecuencias jurídicas de los accidentes marítimos, por ser los buques elementos de gran valor económico y relevancia internacional, pues no se puede obviar ya que el transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional, aglutinando más de un 80%. Históricamente el Derecho marítimo ha constado de cierta especialidad con respecto a las demás ramas del derecho por los riesgos de la aventura marítima, que dio lugar a instituciones exclusivas de esta materia como la limitación de la responsabilidad del naviero. Por ello y por el interés surgido al cursar la asignatura de Derecho Marítimo, la elección de este supuesto.

El presente estudio pretende analizar las consecuencias derivadas de un acto de contaminación, provocado por el vertido de crudo desde un buque-tanque, abordado desde los ámbitos civil, administrativo y penal, las posibles responsabilidades de los sujetos implicados, todo ello desde la órbita del Derecho Internacional, pues el transporte del crudo intercomunica países lejanos donde deben llegar a acuerdos, para establecer un marco jurídico a la hora de resolver los conflictos. Se analizará la función de los seguros en el ámbito marítimo, de especial relevancia por el enorme valor económico en juego, así como el proceder ante la inmovilización del buque en puerto. También se abordará desde la perspectiva del Derecho laboral como se ha de actuar ante el accidente sufrido por un trabajador y las prestaciones a las que tendrá derecho.

La metodología seguida para realizar este trabajo ha sido la resolución de las cuestiones planteadas a lo largo del texto, relacionando unas materias con otras, obteniendo así una perspectiva más completa del supuesto. Las fuentes consultadas para resolver el supuesto han sido principalmente manuales de Derecho Marítimo y publicaciones de profesores especialistas en la materia como podría destacar las obras de García- Pita, Arroyo Martínez, Gabaldón o Ruiz Soroa.

La seguridad marítima es la mayor preocupación de la comunidad internacional en cuanto a transporte marítimo, buscando la meta utópica de la navegación sin daños, prueba de ello el presente trabajo que girará en torno a todas las consecuencias derivadas de un siniestro, un siniestro afecto por la especial peligrosidad de la empresa marítima.

En innumerables ocasiones los grandiosos intereses económicos del transporte marítimo parecen obviar los posibles catastróficos daños provocados a los seres vivos, el medio ambiente y a nuestra propia salud. Es por ello que la contaminación por hidrocarburos es el aspecto más llamativo de la seguridad marítima, consecuentemente, el tratamiento jurídico debe ser global, debiendo potenciarse, en palabras de ARROYO MARTÍNEZ, la prevención por ser lo más económico y eficaz.

1.LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS SUJETOS IMPLICADOS

El derrame del buque tanque M/T MONTE FARO mientras descargaba crudo, substancia de notoria toxicidad, supuso un acto de contaminación, que causó daños irreparables en el medio marino, bancos de pesca y viveros, así como en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas. Convendrá ahora dilucidar quienes serán los responsables de asumir la indemnización por daños en el medio, el costo derivado de la limpieza del crudo y el amarre durante la inmovilización del buque, así como determinar las posibles responsabilidades penales de los causantes.

1.1 Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992

Para establecer la responsabilidad civil de los causantes debe acudir al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992. Este Convenio es aplicable a los daños por contaminación causados en el territorio de un Estado Parte, en este caso el puerto de Cartagena, Murcia. Como se demuestra en el Instrumento de adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992, España es un estado firmante de tal convenio, por lo que le será aplicable. En orden a una adecuada cooperación internacional, es necesario destacar que las Islas Marshall, estado de pabellón del buque M/T Monte Faro, también ha ratificado el presente convenio.

Desde el punto de vista material, el convenio solo se aplica a los daños derivados de derrames o descargas de hidrocarburos desde un buque tanque de navegación marítima, sean accidentales o deliberados. Siendo los buques tanques, aquellos buques o artefactos flotantes que hayan sido construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel, cuando efectivamente estén en condición de transportar hidrocarburos, excluyendo la navegación exclusivamente fluvial, y la contaminación provocada por el combustible de un buque de navegación marítima distinto de un buque-tanque. Circunstancias todas ellas que cumple el buque M/T Monte Faro, que transportaba en el presente siniestro 30.000 toneladas métricas de crudo.

El CLC/92 es un convenio internacional bajo el marco de la OMI que establece para los Estados parte de la responsabilidad civil del propio buque tanque causante de los daños sobre la base del principio de responsabilidad objetiva, el principio de acción directa contra el asegurador en lo referido a la responsabilidad civil del propietario debido a los daños ocasionados por la contaminación de vertidos de hidrocarburos y el principio de limitación de la responsabilidad del propietario del buque en función de su arqueo.

Los Estados firmantes de este Convenio, conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo internacional de hidrocarburos a granel, y de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación, pérdidas o daños causados fuera del barco que transporte

los hidrocarburos. Se aplicará con independencia a donde quiera que ocurran tales derrames o descargas, e incluye el costo de las medidas preventivas y las pérdidas o daños causados por tales medidas preventivas todas las medidas razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrir un siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

1.1.1 Alcance de la responsabilidad

El art. 3 del Convenio establece el alcance de la responsabilidad por el vertido contaminante. La obligación de indemnizar recae sobre quien sea propietario del buque en el momento de ocurrir el accidente, según disponga el registro donde esté matriculado. Esta atribución directa al propietario, con independencia de que sea también o no el naviero explotador del buque, es una de las máximas del CLC/92, y atiende a la necesidad de garantizar un pronto y efectivo resarcimiento de los daños a los perjudicados por el vertido. Mediante este mecanismo se evita la histórica opacidad de las relaciones entre propiedad y explotación del buque, que en muchas ocasiones hace imposible la persecución del naviero responsable de la explotación¹. Es por ello que indudablemente será responsable civilmente la compañía Smith Shipping C.O. propietaria del buque M.T. MONTE FARO.

Como resultado de estos principios, se sacrifican los intereses del propietario no naviero, considerando² que merecen mayor protección los intereses patrimoniales afectados por el vertido. Se estableció, por ello, que el sistema del CLC/92 descansa sobre el principio «quien contamina paga»³, siendo su finalidad principal la reparación indemnizatoria de los daños y perjuicios ocasionados.

Del art. 3 del Convenio se observa también el fundamento de la responsabilidad. Se insta un régimen de responsabilidad objetiva y limitada, pues una vez producido el daño el propietario debe responder hasta el límite fijado, con independencia de si concurrió culpa o negligencia de su parte, o de sus dependientes, o de los miembros de la tripulación del buque, si bien esa objetividad se atenúa según diversos criterios. Es por ello que no podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si se prueba que los daños resultaron de un acto de guerra, de una fuerza mayor, o que se produjo totalmente como consecuencia de la acción u omisión intencionada de un tercero, o por negligencia de las Autoridades responsables del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación. Además, el propietario podrá exonerarse o ver atenuada su responsabilidad si prueba que los daños resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada o negligente de la persona perjudicada. Ante estas exoneraciones, cierto sector doctrinal afirma, como GÓMEZ CALERO⁴, que se trata más de una responsabilidad por culpa con inversión de la carga de la prueba que de una auténtica responsabilidad objetiva.

La finalidad del Convenio es que la responsabilidad recaiga exclusivamente sobre el propietario del buque causante del vertido. Por ello, se establece expresamente que las

¹ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. 2002. «Manual del derecho de navegación». Madrid. pag.663

² RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag. 665

³ OLIVENCIA, 1993. «Responsabilidad por contaminación marina», en Derecho marítimo CGPJ. Madrid. Pag.200

⁴ GÓMEZ CALERO, 1992. «Derecho de las averías y de los accidentes marítimos». Madrid pag.209

acciones en reclamación de una indemnización no puedan dirigirse contra los empleados o agentes del propietario. Se pretende con ello que el régimen del Convenio sea el único cauce para exigir la responsabilidad civil, y que ésta se canalice totalmente sobre el propietario⁵, fomentándose así que éste tome todas las medidas y precauciones necesarias para eludir el siniestro. Este principio de la "canalización de la responsabilidad" sobre una única persona, ajeno a la idea de la relación de causalidad esencial en el Derecho de daños, tiende, además, a evitar los costes innecesarios que ocasiona la duplicación de garantías⁶. Ello no obstante, el propietario podrá dirigirse en vía de regreso contra el sujeto que sea culpable de la causación del siniestro, en cuyo caso serán aplicables las normas generales sobre responsabilidad contractual o extracontractual⁷.

El régimen jurídico del CLC/92 tiene carácter excluyente ya que según dispone su art. 3.4, no puede efectuarse ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación contra el propietario que no esté recogida en el Convenio, por lo que no podrá invocarse ninguna otra norma del Derecho interno o internacional.

Según el artículo 3.4 del CLC/92 «No podrá promoverse, contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. No podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra:

a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes b) el práctico o cualquier otra persona que sin ser tripulante preste servicios para el buque c) ningún fletador (como quiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente, e) ninguna persona que tome medidas preventivas; f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e);

Los sujetos no incluidos podrán ser también demandados directamente, si bien aplicando las normas generales de la responsabilidad civil y no el presente convenio. Como ocurrirá con ENERGY PLUS S.A.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que el CLC/92 no impide absolutamente la acción contra esos sujetos tasados, se podrá dirigir su acción contra los sujetos relacionados siempre que: *los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.*

Por tanto los perjudicados por la contaminación de hidrocarburos solo podrán demandar a las personas exceptuadas en el art. 3.4 del CLC/92, cuando éstas hayan actuado con carácter doloso. La imprudencia, ni aun en su modalidad más grave, será suficiente para dejar sin efecto la excepción. Esta interpretación es la más acorde con el espíritu del Convenio, porque en todo accidente marítimo, salvo el que se produzca por catástrofes naturales, existirá en la mayoría de los casos una negligencia, entendida esta como la omisión del cuidado debido en la realización de una tarea, que constituye un ilícito y genera responsabilidad, bien sea contractual o extracontractual. En este caso, al no existir contrato se dará lugar a responsabilidad extracontractual de ENERGY PLUS S.A.

⁵ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag. 666

⁶ GONZALEZ-LEBRERO. 1992 «Averías gruesas, realidad actual y futuro incierto». Tapia. Pag.615

⁷ ARROYO MARTINEZ. 2001. «Curso de derecho marítimo». Barcelona. Pags.748-749

Los trabajadores de Smith Shipping C.O. es evidente que no sobrepasaron el caudal máximo con intención de causar tamaño daño, sin incurrir así en dolo directo. Podría ser considerado su acto como dolo eventual en orden a que su diligencia profesional exige conocer que en caso de sobrepasarlo el riesgo de siniestro aumenta considerablemente, sin embargo, las líneas de trasiegos establecen un alto margen antes de que colapsen, por lo que un caudal superior al normal en ciertos momentos, no sería suficiente para su rotura, en caso de, como se demostró lo contrario, estuvieran en buen estado. Por todo ello considero exonerados de toda responsabilidad a los trabajadores de la sociedad Smith Shipping C.O. Debe considerarse la conducta de los trabajadores como imprudente.

La sociedad propietaria de la terminal de graneles líquidos de Cartagena, ENERGY PLUS S.A. , encuadrada dentro del art.3.4 b) como toda aquella persona que, sin ser tripulante, preste servicios al buque, no se observa dolo directo en su conducta, puesto que como es evidente no actuó con intención de causar tal daño, por irreparable y porque ella misma se vería perjudicada. El informe de la CIAIM demostró que la terminal no actuó con la debida diligencia durante la operación, sus trabajadores, por los motivos expuestos en el párrafo anterior no serán responsables. A su vez se señala que las válvulas de la terminal se encontraban en un estado de deterioro avanzado, debido a una falta de mantenimiento generalizada por parte de ENERGY PLUS S.A. Es necesario un escrupuloso mantenimiento y una revisión constante en toda la línea de trasiego, así como en las válvulas de la terminal, por la sensibilidad de la substancia transportada. Es evidente que esta falta de diligencia, y en orden a la esperada profesionalidad de la compañía, un estado incorrecto del material para el trasiego, consciente de ello por no haber sido revisado en tiempo, implica una alta probabilidad de que se produjera, y como efectivamente fue, un siniestro. Es evidente entonces que existió negligencia.

El artículo 1902 del CC establece que *el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia está obligado a reparar el daño causado.*

Es necesario entonces que se verifique la acción u omisión objetivamente imputable al agente, la culpa o negligencia por parte del agente, la realidad del daño causado y la relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño causado.

La expresión el que por acción u omisión, por lo tanto, se presupone una conducta positiva (acción) u omisiva (abstención) derivada de un obrar humano, con conciencia y voluntad, y en consecuencia imputable, como efectivamente ocurrió.

Con relación a la culpa se puede distinguir entre la concepción clásica, que la identifica con la falta de la diligencia exigible al agente, y una concepción moderna, que caracteriza a la culpa por notas distintas a la falta de diligencia, por lo que se llega a hablar de " culpa sin culpabilidad. En la concepción clásica la culpa se identifica con negligencia, en contraposición a la diligencia.

En cuanto al nexo causal es un requisito que se deriva del artículo 1902 del Código Civil *causa daño*, es la relación causa a efecto entre la acción u omisión y el resultado dañoso. Es por ello de que en caso de estar las válvulas en un correcto estado de conservación, no se produciría el vertido.

Por todo lo referido, considero a Smith Shipping C.O. responsable civilmente según lo estipulado en el CLC/92 con derecho a limitar su responsabilidad como establece el convenio. Considero a su vez que ENERGY PLUS S.A. respondería extracontractualmente, que deberá indemnizar a la Cofradía de pescadores por los daños ocasionados.

A su vez se estaría ante un caso de responsabilidad contractual entre Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A., pues mediaba contrato entre ambos, donde se obligaban la primera al pago del amarre en la terminal de ENERGY PLUS S.A. a razón de 5.000 € por día. Y esta última se comprometía a descargar el crudo procedente del buque M.T. MONTE FARO hasta la terminal mediante líneas de trasiego, al observarse una fuga en estas se paralizó la descarga, resultando ENERGY PLUS S.A. incumplidora. A su vez Smith Shipping C.O. resultó ser incumplidora al no pagar el amarre. Por ello dimanará una responsabilidad civil contractual del art.1901 CC, debiendo indemnizarse mutuamente.

1.1.2 Limitación responsabilidad del propietario

La limitación de la responsabilidad del propietario es otro de los ejes del Convenio. A modo de compensación por la instauración de una responsabilidad objetiva, ésta se limita cuantitativamente en los términos fijados en el art. 5. A grandes rasgos, el mecanismo de limitación de responsabilidad contenido en el CLC/92 reproduce las líneas esenciales de los convenios específicos sobre la materia vigentes en la actualidad en el ámbito marítimo, y en particular, las del Convenio de Bruselas de 1957 y las del Convenio de Londres de 1976, que se estudian con detalle en el lugar correspondiente de este Tratado.

El límite de responsabilidad se establece en función de las toneladas de arqueo del buque: tres millones de unidades de cuenta (el Derecho Especial de Giro del Fondo Monetario Internacional) para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades. Para buques de capacidad superior, por cada unidad de arqueo adicional se sumarán 420 unidades de cuenta a la cantidad anteriormente mencionada. Pero la cuantía total no podrá exceder en ningún caso de 59,7 millones de unidades de cuenta, límite máximo con cuya fijación se persigue hacer asegurable el transporte de hidrocarburos por mar⁸. Se instaura así un sistema "forfaitario", de valoración del buque a tanto alzado en función de su tonelaje, que limita la responsabilidad civil del sujeto responsable, poniendo un tope máximo cuantitativo a sus obligaciones indemnizatorias⁹.

La limitación de responsabilidad se calcula *respecto de cada suceso*, como establece el art. 5.1 CLC/92, cuando se producen varios siniestros con una cierta conexión entre ellos, por ejemplo porque acaecen durante el mismo viaje, se plantea el problema de determinar en qué casos nos encontramos ante sucesos efectivamente diferentes. Debe entenderse que se trata del mismo evento si existe un encadenamiento causal entre el comportamiento negligente y los sucesivos hechos dañosos¹⁰.

Ligada a la limitación de responsabilidad está la constitución de un fondo según el artículo 5.3. del CLC/92 por cuantía del límite de esa responsabilidad ante el Tribunal en el que se ejercita la reclamación del daño, que podrá hacerse mediante el depósito de esa suma, o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado contratante en que aquélla sea constituida. Este fondo debe

⁸ HILL, 1998.« Maritime Law.» London. Pag.422

⁹ GARCIA-PITA Y LASTRES. 1996. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)». Vitoria pags. 269-270

¹⁰ GARCIA-PITA Y LASTRES. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)».cit. Pag.271

establecerse incluso si no se ejercita ninguna acción, siendo un requisito previo e ineludible para el ejercicio del beneficio a la limitación de responsabilidad. Una vez constituido, el fondo será la única fuente de indemnización de los daños reclamados, distribuyéndose entre los acreedores en función de sus respectivas reclamaciones previamente aceptadas¹¹. Se ha dicho, por ello, que el mecanismo de distribución del fondo entre los acreedores presenta los caracteres de un procedimiento concursal, pues se efectúa sobre la base del principio de la par *conditio creditorum*, sin que se otorgue prioridad alguna a las fechas de las reclamaciones¹². Además, según se establece en el art. 9.3 del CLC/92 los Tribunales del Estado en que se haya consignado el fondo serán los únicos competentes para pronunciarse sobre cuestiones relativas a la distribución del mismo.

La constitución del fondo con arreglo al art. 5 CLC/92 conlleva la creación de un patrimonio especial o de afectación, exclusivamente vinculado al pago de los créditos sometidos a limitación. Se produce así una absoluta separación patrimonial¹³, de manera que no habrá lugar a resarcimiento alguno de daños por contaminación derivados del siniestro sobre los otros bienes del propietario. Por otra parte, los demás acreedores del constituyente no podrán ejecutar ese fondo para satisfacer sus propios créditos, debiendo concurrir sobre el resto del patrimonio del deudor. Además, una vez constituido el fondo, se produce como efecto complementario la liberación de los demás bienes del deudor que hubieran sido embargados como garantía para el resarcimiento de los daños, así como de cualquier fianza o caución consignada para evitar ese embargo¹⁴. No debe confundirse este fondo que deben constituir los propietarios de los buques causantes del vertido contaminante al objeto de ver limitada su propia responsabilidad, con el Fondo internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación marina, que responde de manera complementaria o suplementaria a este.

El derecho a la limitación de responsabilidad se pierde si se prueba que los daños se debieron a una acción u omisión del propietario del buque, realizada dolosa o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños (art. 5.2). El beneficio de la limitación se subordina así a la inexistencia de una conducta personalmente culpable del propietario del buque.

Según mención expresa del CLC, la falta que excluye el beneficio a la limitación de responsabilidad debe ser cometida personalmente por el propietario del buque. Por consiguiente, el comportamiento doloso o gravemente culposo del naviero explotador del buque, o de su capitán o tripulación no privará de esa facultad al propietario del mismo.

La atribución de culpa en el comportamiento del propietario del buque resulta problemática cuando éste es una persona jurídica. Pudiendo afirmarse, como lo hace RUIZ SOROA, que la falta que priva del beneficio de la limitación es la cometida por aquellas personas que, por su cargo, contribuyen a formar la voluntad rectora de la sociedad, o por las que la representan frente a terceros hasta el punto de poder

¹¹ Art. 5.4 CLC/92

¹² GARCIA-PITA Y LASTRES. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)». cit. Pags.317

¹³ GARCIA-PITA Y LASTRES. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)». cit. Pag. 300-302

¹⁴ Art. 6.1 CLC/92

considerarse el alter ego de la misma¹⁵ señala algunos ejemplos encontrados en la jurisprudencia anglo sajona: miembros del órgano de administración, factores o dependientes generales, la persona o personas a quienes haya sido delegada la reprenen y el uso de la firma social, o la gestión del buque.¹⁶

Sin embargo, el sistema de limitación de responsabilidad ha sido sometido a crítica, como hizo ARROYO MARTINEZ¹⁷, al considerarlo prácticamente inamovible porque solamente la actuación dolosa del propietario o el dolo eventual, no la negligencia grave, ni siquiera la de sus auxiliares, produce la pérdida del beneficio de la limitación.

El sistema convencional internacional de responsabilidad civil por contaminación marítima de hidrocarburos es insatisfactorio para las víctimas, porque, por un lado, la canalización del propietario deja fuera al titular de la carga, que potencialmente también es sujeto creador de riesgo contaminante, y por otro lado, el límite máximo cubre una mínima parte de los daños realmente sufridos. La solución debe venir por la ampliación primero de los sujetos legitimados pasivamente y en segundo lugar por la elevación de las sumas de limitación. Así mismo, la naturaleza objetiva o de responsabilidad sin causa no parece que consiga el efecto disuasorio, en contraste con el viejo criterio de la culpa, donde la valoración y consiguiente premio o penalización de la conducta resulta más efectivo en términos de prevención. Vista la experiencia quizás sería aconsejable repensar el sistema, volver al criterio tradicional de la culpa y exigir indemnizaciones ilimitadas.

1.1.3 Daños resarcibles

Con ocasión de un vertido al mar de hidrocarburos pueden causarse una gran cantidad de daños de naturaleza y consecuencias diversas. Además de los más tangibles y mensurables, como las pérdidas en el sector del turismo o en la pesca, pueden producirse otros de tipo moral o material, como el deterioro de la calidad de vida de la población costera e indirectamente del conjunto de los ciudadanos del planeta, o el daño a la flora y fauna marinos, que no pueden ser objeto de evaluación económica, y son aquellos que suelen denominarse "daños ecológicos".

Con ocasión de los trabajos preparatorios de los convenios CLC y FUND se estudió la posibilidad de incluir los daños ecológicos en el concepto de daños resarcibles como consecuencia de la contaminación marina. Esa propuesta, sin embargo, se enfrentaba a problemas de difícil solución como, por ejemplo, la exacta delimitación del concepto, el establecimiento de un sistema para fijar su valor económico, o la determinación de la persona legitimada para exigir su reparación y titular del derecho a la indemnización.¹⁸

En su redacción original, el CLC en su art. 1.6 sólo contemplaba el resarcimiento de las "pérdidas y daños", lo que parecía excluir el daño ecológico *stricto sensu*. Además, quedaba bajo competencia del Tribunal que aplicara el Convenio la interpretación que debía hacerse del alcance de esa expresión, lo que suponía una ruptura de la uniformidad

¹⁵ GARCIA-PITA Y LASTRES. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)». cit. Pags.225-226

¹⁶ RUIZ SOROA. 1990 «El buque, el naviero y el personal auxiliar». Vitoria. Pag.114

¹⁷ «ANUARIO DERECHO MARÍTIMO». 2003. Volumen XX. Gobierno Vasco. Pag.35

¹⁸ HILL, Maritime Law, cit. pags. 430-431

en la aplicación de la norma, con la consiguiente inseguridad jurídica. Para paliar esa indeseable dispersión, el propio Fondo estableció sus criterios de valoración que aun así, no siempre han sido respetados por los Tribunales nacionales¹⁹.

A raíz de la entrada en vigor del Protocolo de 1992 se produce una modificación del art. 1 CLC para introducir una mención expresa al daño medioambiental, si bien con un alcance limitado. Según el art. 1.6 CLC/92, debe entenderse como hace RUIZ SOROA Y GABALDÓN²⁰ por daño ocasionado por contaminación no sólo la pérdida de beneficios dimanante de la impurificación de las aguas marinas resultante de fugas o descargas de hidrocarburos, sino también la indemnización por deterioro del medio. Si bien, esta indemnización estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración necesarias. La finalidad que con ello se persigue es la introducción de algún elemento objetivo de valoración del daño al medio ambiente, que pueda facilitar su cálculo aproximado y, consecutivamente, la valoración del riesgo. Se pretende asimismo rechazar indemnizaciones basadas en medidas de restauración del medio ambiente puramente teóricas que nunca van a llevarse a cabo, o la valoración del daño conforme a modelos preestablecidos que pueden resultar especulativos y persigan cuantificaciones imposibles de realizar como el valor económico de la pérdida de riqueza de flora o fauna,., como los daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, alegados por la asociación Protección del Mediterráneo Org, ubicada a 12 millas marinas al norte de la terminal, que abarca una superficie de 2.000 hectáreas de Posidonia oceánica.

También constituye daño resarcible el coste de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas. Por medidas preventivas deben entenderse todas las razonables tomadas por cualquier persona después de ocurrido el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación. De ello se infiere que el régimen del CLC/92 se aplica incluso cuando no se ha producido derrame alguno, ya que en la definición que se hace de daños se incluyen las medidas preventivas adoptadas cuando exista una grave e inminente amenaza de daño²¹.

1.1.4. Garantías

Una de las innovaciones más importantes del CLC/92 es la instauración de mecanismos tendentes a evitar el riesgo de insolvencia de los propietarios de los buques tanques a la hora de hacer frente a las indemnizaciones fijadas en reparación de los daños causados por un vertido contaminante.

A tales efectos, en su art. 7 se establece que todo propietario de un buque matriculado en un Estado contratante, y que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, está obligado a suscribir un seguro u otra garantía financiera por importe suficiente para cubrir el límite de su posible responsabilidad por daños causados por contaminación con arreglo al propio Convenio. Como garantía financiera se admitirá

¹⁹ GABALDÓN GARCIA.1998. «Protección del medio ambiente y evolución del Derecho marítimo». ADM. Vol.XV. pag.324-325

²⁰ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag 669

²¹ GABALDÓN GARCIA. «Protección del medio ambiente y evolución del Derecho marítimo». cit. pag 322

la de un Banco o un certificado expedido por un fondo internacional de indemnizaciones, pero lo más frecuente es que sean los Clubes de Protección e Indemnización los que cubran tales riesgos.

A cada buque se le expedirá por las Autoridades competentes del Estado contratante un certificado acreditativo de la constitución de esas garantías, según modelo contenido en el Anexo del propio Convenio, que debe llevarse a bordo bajo la custodia del capitán, depositándose además una copia en el registro de matrícula del buque. Es entonces competencia del Estado en que esté matriculado el buque expedir y controlar la exactitud de los certificados expedidos conforme al art. 7 del Convenio, por lo que si el buque se arrienda a casco desnudo y accede temporalmente al registro de otro Estado, deberá ser éste el que extienda la certificación²².

En el Convenio se establece el contenido que debe tener ese certificado²³, que deberá estar redactado en el idioma del Estado contratante, más una traducción, en su caso, al inglés o al francés y su plazo de validez, que no debe exceder de la vigencia del seguro o la garantía.

Como medio de salvaguardar más eficientemente los intereses de los perjudicados, el CLC/92 permite la acción directa de éstos contra el asegurador o la entidad garante²⁴. En tales supuestos el demandado podrá oponer como excepción el límite de responsabilidad fijado en el propio Convenio (aunque el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad) y el dolo del propietario. Pero el asegurador o garante no podrá oponer como excepción la culpa o negligencia del propietario, ni ninguna otra de las excepciones personales que le asistan frente a él. Además de las obligaciones que asumen respecto a la instauración de las medidas de garantía, los Estados parte de CLC/92 se comprometen también a instaurar en su legislación interna la obligación de que todos los buques, con independencia de su pabellón, que entren o salgan de un puerto cualquiera de su territorio, o que arriben o zarpen de un fondeadero o estación terminal de su mar territorial, estén cubiertos por un seguro u otra garantía financiera según establece en el convenio.

La LPEMM establece en su art. 112 las medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino, además de calificar como infracción grave el incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos otras sustancias contaminantes [art. 115.4.b)].

1.1.5. Prescripción

El art. 8 CLC/92 establece el plazo de prescripción de las acciones dimanantes del Convenio, los derechos a una indemnización por daño causado por contaminación por hidrocarburos prescriben si la acción no se interpone dentro de los tres años a partir de la fecha en que ocurrió el daño. Sin embargo, también se establece que en cualquier caso, ninguna acción podrá interponerse después de transcurridos seis años desde la fecha del siniestro que causó el daño, plazo que se contará desde la fecha del primer acontecimiento en los supuestos en que el siniestro consista en una serie de sucesos. Se establece entonces que cuando haya daños inmediatamente tangibles las acciones para su reclamación prescriben a los tres años desde el acaecimiento de ese daño, pero que en los supuestos

²² GONZALEZ-LEBRERO. «Averías gruesas, realidad actual y futuro incierto». cit. Pag.617.

²³ Art. 7.2 CLC/92

²⁴ Art. 7.8 CLC/92

en que se produzcan daños que permanecieron inicialmente ocultos, o cuya cuantificación sólo se pudo llevar a cabo en un plazo mayor, el plazo de prescripción se amplía a seis años desde la producción del siniestro²⁵.

1.2. El Convenio de constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños causados por contaminación por hidrocarburos (FUND/92)

Por medio del FUND/92 se instaura el que suele denominarse segundo nivel de responsabilidad²⁶. Se trata de un Convenio complementario del CLC/92, en virtud del cual se persiguen dos objetivos²⁷: por un lado, asegurar a las víctimas de los daños por contaminación de hidrocarburos el cobro de una indemnización, y, por otro, distribuir las consecuencias económicas de su pago entre los intereses del buque y los de la carga. En virtud de lo dispuesto en el FUND se constituye el Fondo internacional de indemnización de los daños debidos a la contaminación marina, como un organismo internacional con personalidad jurídica y patrimonio propios. El Fondo, con sede en Londres, está formado por una Asamblea y una Secretaría, al frente de la cual habrá un Director.

La primera finalidad del Fondo es garantizar que los perjudicados por el vertido de hidrocarburos obtengan una reparación razonable, en la medida en que la indemnización fijada de acuerdo con el CLC/92 resulte insuficiente. A tal objeto, con sus aportaciones se complementa la responsabilidad de los propietarios de los buques en aquellos casos en que aquéllos no sean responsables conforme a ese Convenio, o bien resulten insolventes, o cuando debido a la aplicación del límite de responsabilidad fijado en el mismo, la indemnización pagada por los propietarios no cubra todos los daños²⁸. Así, según el art. 4.1 del Convenio, el Fondo tiene la obligación de indemnizar a las víctimas del siniestro que no hayan obtenido una indemnización plena y adecuada conforme al CLC/92, cuando por no prevea el CLC/92 responsabilidad alguna para el daño en cuestión, cuando el propietario responsable del daño y su garantía financiera sean incapaces de cubrir la indemnización prevista en el CLC/92, y, por último, cuando el daño exceda de los límites de responsabilidad establecidos en el art. 5.1 del citado Convenio.

La obligación de responder del Fondo no es absoluta, pues estará exento de ello si el Fondo prueba que el daño es consecuencia de un hecho de guerra, de hostilidades, insurrección, o fue ocasionado por un derrame o descarga de hidrocarburos procedente de un buque de guerra o de algún otro buque de Estado, así como si el demandante no puede demostrar que el daño sea consecuencia del siniestro de uno o más buques²⁹. Debe asimismo tenerse en cuenta que en virtud de lo dispuesto en el art. 4.3 del citado Convenio, si el Fondo prueba que los daños se debieron total o parcialmente a la acción u omisión dolosa o culposa de la persona que los sufrió podrá ser exonerado total o parcialmente de la obligación de indemnizar, salvo en lo relativo a las medidas de prevención. Por regla general, el Fondo será exonerado en la medida en que el propietario sea exonerado de acuerdo con lo dispuesto en el art. 3.3 CLC/92, aunque puede el Fondo, sin embargo, oponer frente a una reclamación las excepciones que quepa presentar al

²⁵ GONZALEZ-LEBRERO. «Averías gruesas, realidad actual y futuro incierto». cit. Pag. 618

²⁶ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag.667

²⁷ OLIVENCIA. «Responsabilidad por contaminación marina», en Derecho marítimo cit. pag 203

²⁸ Arts. 2.1 a 4.1 FUND/92

²⁹ Art. 4.2 FUND/92

propietario de acuerdo con el CLC/92³⁰, como la de que los daños sean debidos a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o a la acción u omisión intencionada de un tercero distinto de la víctima, o sean consecuencia de la negligencia o acto lesivo de Gobierno o Autoridad pública. Por con siguiente, el Fondo responde en algunos casos cuando no lo hace el propietario³¹.

Por otra parte, y pese a la declaración que se hace en su Exposición de Motivos y en el artículo 4.1 del FUND/92, la indemnización que puede obtenerse del Fondo no siempre responde al principio de reparación plena³², pues el mismo sólo queda obligado hasta un máximo de 135 millones de unidades de cuenta por suceso, incluida la suma efectivamente pagada en virtud del CLC/92³³. Esa suma será automáticamente elevada a 200 millones de unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres Estados parte respecto de los cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales Estados, durante el año civil precedente, haya sido superior o igual a 600 millones de toneladas, como establece el art. 4.4.c) FUND/92.

El Fondo tiene derecho a subrogarse en todos los derechos que, en virtud del CLC/92, correspondan a la víctima indemnizada contra el propietario o su fiador. Además, el Fondo gozará de un derecho análogo respecto de cualquier persona, tan favorable como el del asegurador de la víctima a quien haya sido pagada la indemnización³⁴.

El Convenio señala un plazo de prescripción de tres años, a contar desde la producción del daño, para el ejercicio del derecho a reclamar una indemnización del Fondo. Pese a que el propio Convenio califica a ese plazo como de caducidad, en realidad se trata de una prescripción, pues puede ser interrumpida mediante la iniciación de la acción judicial o por la notificación prevista en el art. 7.6 del mismo texto legal³⁵. A partir de la caducidad de las acciones, a los seis años desde la fecha del siniestro, no podrá tomarse ninguna acción judicial.

El FUND/92 también distribuye las consecuencias económicas de los siniestros entre los intereses del buque y los de la carga, con la finalidad de que la industria petrolífera, y no sólo el sector marítimo, soporte también parte de los riesgos derivados del transporte por mar de hidrocarburos³⁶. Aquellas personas que reciban hidrocarburos por mar en cantidades superiores a 150.000 toneladas por año civil y estén radicadas en los Estados parte quedan obligadas a pagar una contribución anual al Fondo, en función de la cantidad de mercancías recibida durante ese período. Se trata de una contribución que deben soportar exclusivamente los importadores de petróleo, y no los productores, y que, en última instancia, acaba trasladándose sobre los consumidores³⁷. Es por ello que

³⁰ Art. 3.2 CLC/92

³¹ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag.668

³² ARROYO MARTINEZ, «Curso de derecho marítimo». cit. Pag. 766

³³ Art. 4.4 FUND/92

³⁴ Art. 9.1 y 9.2 FUND/92

³⁵ GÓMEZ CALERO. «Derecho de las averías y de los accidentes marítimos». cit. pag. 214-215

³⁶ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit.pag.667

³⁷ ARROYO MARTINEZ, «Curso de derecho marítimo ».cit. Pag.765.

ENERGY PLUS S.A., la empresa receptora del crudo, deberá abonar también una contribución a dicho fondo.

Cada Estado contratante deberá tomar las medidas oportunas para que toda contribución adeudada al Fondo sea debidamente abonada. Cuando una persona obligada a pagar la contribución no cumpla en todo o en parte con su obligación, el Director tomará en nombre del Fondo todas las medidas apropiadas contra esa persona para cobrar la cantidad adeudada. No obstante, si el contribuyente es manifiestamente insolvente o si las circunstancias lo justifican, la Asamblea puede, a recomendación del Director, renunciar a toda acción contra él³⁸.

El establecimiento de una responsabilidad indirecta sobre los receptores del crudo transportado por mar se fundamenta en meras razones de oportunidad o conveniencia, pero no por ello puede clasificarse en principios jurídicos como el de la responsabilidad empresarial o por riesgo, que en su caso apuntaría forzosamente al buque y a su explotador que es quien controla el transporte, ni tampoco en el de responsabilidad de productos sin embargo, GONZÁLEZ-LEBRERO³⁹, considera que se trata de un sistema de responsabilidad por riesgo.

Por ello, se ha dicho⁴⁰ que el sistema opera como un esquema al margen de la responsabilidad civil en sentido estricto, basado más en la solidaridad que en la responsabilidad⁴¹. En cualquier caso, ese desplazamiento del riesgo desde la esfera de la industria naviera a la de los importadores de hidrocarburos ha sido posible gracias a las particulares circunstancias que concurren en el sector del tráfico de crudo, concretamente, al hecho de que con frecuencia los importadores de petróleo explotan su propia flota, y a la misma estructura de la industria de hidrocarburos, en la que operan cuantitativamente pocos empresarios, con un enorme peso económico.

2. LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS SUJETOS IMPLICADOS

En los Derechos internos han ido surgiendo una disciplina de carácter administrativo o penal destinada a sancionar las conductas dolosas o imprudentes que provocan actos contaminantes⁴². La represión de esas conductas infractoras constituye en un imperativo constitucional, según consagra el art. 45.3 de la Constitución que para aquellos que violen las normas medioambientales se establecerán por Ley sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

Si bien es cierto que en una política eficaz de medio ambiente deben primar las medidas preventivas, las disposiciones represivas cumplen un papel disuasorio ante el posible incumplimiento de las mismas, en particular en aquellos sectores, como el del tráfico marítimo, donde la aplicación de normas de interés general encuentra con frecuencia una

³⁸ Art.13 FUND/92

³⁹ GONZALEZ-LEBRERO. «Averías gruesas, realidad actual y futuro incierto». cit. Pag.613

⁴⁰ REMOND Y GOUILLOUD, «Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires », Droit Maritime Français. Num 527 pp. 254-255

⁴¹ RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. «Manual del derecho de navegación». cit. pag. 667

⁴² LOZANO CUTANDA, 2001. «Derecho ambiental administrativo». Madrid. pag. 394-395.

gran resistencia por parte de los importantes intereses económicos implicados, y es por ello que en el ámbito marítimo se haya producido un gran desarrollo de la potestad sancionadora pública. En España se reserva al Poder Judicial la represión de los ataques contra los bienes jurídicos que se consideran de mayor relevancia, encomendándose a la Administración el correctivo de las acciones antijurídicas de menor contenido ofensivo.

Para determinar la responsabilidad administrativa del siniestro ocurrido debe acudirse al Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Respecto al sistema jurídico-administrativo de protección del medio ambiente marino, la LPEMM tipifica como infracción administrativa la violación de las normas sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marítima, así como el vertido no autorizado desde buques o arte factos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos, que puede ser leve, según el art.306; grave, según el art.307; o muy grave según el art. 308. Además, se faculta a las Autoridades competentes, como son el Ministerio de Fomento, el Director General de Marina Mercante o el Capitán Marítimo para visitar, inspeccionar, condicionar el fondo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, para adoptar cuantas medidas se estimen necesarias respecto de los buques que encontrándose en aguas jurisdiccionales españolas puedan representar un peligro para la salvaguardia del medio marino o la seguridad en la navegación⁴³, como ocurre con el buque M.T. MONTE FARO; también será ámbito de aplicación de la LPEMM todos los buques civiles españoles, con independencia del lugar donde se encuentren⁴⁴.

La realización de alguna de esas conductas punibles puede conllevar, tras la instrucción del correspondiente expediente administrativo de acuerdo con lo dispuesto en Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la marina civil (RD 1772/1994, de 5 de agosto) a la imposición de la correspondiente sanción.

El hecho de que se produjera este vertido de hidrocarburos es constitutivo de Infracción muy grave, según el art.308.4 LPEMM, *la introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización*

Deben de acreditarse dos elementos para que proceda imponer la sanción⁴⁵, en primer lugar, vincular la mancha detectada al buque responsable y, en segundo lugar, comprobar que el vertido se corresponde con una sustancia y un volumen no permitido. En el presente asunto, ambos requisitos han sido acreditados, por la observancia de la fuga en el momento de la descarga, así como posteriormente quedó acreditado por la CIAIM que la fuga fue debida a un error humano por parte de la tripulación del “M/T MONTE FARO”, el cual superó el caudal máximo establecido en el Plan de Descarga. Además que la terminal no actuó con la debida diligencia durante la operación, y a su vez se señala que las válvulas de la terminal se encontraban en un estado de deterioro avanzado, debido a una falta de mantenimiento generalizada por parte de ENERGY PLUS S.A. Y

⁴³ art. 297 LPEMM

⁴⁴ art. 8 LPEMM

⁴⁵ STSJ M de 19 de octubre 2020 (ECLI:ES:TSJM:2020:9990) págs. 9 y 10.

el segundo es evidente y así resultó probado que el crudo, formado por hidrocarburos es una sustancia altamente contaminante, especialmente en el notorio volumen vertido, 10 toneladas cubicas; como alegó la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena que el accidente en la terminal de ENERGY PLUS S.A. supuso daños irreparables a bancos de pesca y viveros, así como el cese de la actividad pesquera entre los días 24 de enero de 2021 y 15 de diciembre de 2021. Asimismo, en relación con los daños ambientales causados, una asociación ecologista y sin ánimo de lucro llamada Protección del Mediterráneo Org., manifestó que el vertido acaecido en la terminal de ENERGY PLUS S.A. ha provocado daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, ubicada a 12 millas marinas al norte de la terminal. Dicho espacio natural se encuentra protegido, pues abarca una superficie de 2.000 hectáreas de Posidonia oceánica. Por ello, se interpone una denuncia ante el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) contra ENERGY PLUS S.A., por un supuesto delito contra el medio ambiente.

Para conocer quienes son los responsables del acto de contaminación ocurrido se debe acudir al artículo 310.2. d) LPEMM *de las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.*

Asimismo, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente

El plazo de prescripción⁴⁶ de esta infracción clasificada como muy grave será de cinco años, que comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

Como quedó acreditada la culpa compartida del personal del buque y el personal de la terminal de puerto, serán responsables solidarios de la sanción administrativa la empresa Smith Shipping C.O., el capitán del buque M.T MONTE FARO, el seguro de responsabilidad civil, la compañía Energy Plus S.A. y el asegurador de la actividad

De lo que derivará una sanción económica según el artículo 312.3 d) LPEMM por contaminación del medio marino, de hasta 3.005.000 euros, además, según el apartado 6 del mismo artículo para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera. Sin embargo la cuantía de las multas no es fija⁴⁷, sino que podrá ser actualizada o modificada por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.

Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, como establece el art.313 LPEMM, además de la imposición de la sanción que proceda a la

⁴⁶ Art.309 LPEMM

⁴⁷ Art. 315.2. LPEMM

restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior. A la indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, se refiere la Ley a los daños y perjuicios causados a la Administración pública, pues para la reparación de los daños y perjuicios ocasionados a particulares, será el Juez civil y no la Administración quien habrá de determinar y exigir el importe de las indemnizaciones correspondientes⁴⁸

Será el competente para imponer la presente sanción según establece el art. 315.f) de la LPEMM el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por ser una infracción muy grave, y en cuantía superior a 1.202.000 euros.

Según el artículo 316.1. de la LPEMM cuando la restitución y reposición al estado anterior al acto contaminante no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan. En su apartado tercero establece que cuando los daños fueran de difícil evaluación, la Autoridad Portuaria o Marítima fijará la indemnización según la cuantía de mayor valor entre el Coste teórico de la restitución y reposición, el valor de los bienes dañados y el beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

El Procedimiento sancionador⁴⁹ comenzará con el personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima formulando las denuncias, que a su vez tramitará las que se presenten, y resolverá las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes. El personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Para garantizar el cobro como se dispone en el artículo 318 apartados 1 y 2 tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas.

Es conveniente destacar que los capitanes de los buques están obligados a consignar⁵⁰ en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran

⁴⁸ LOZANO CUTANDA. «Derecho ambiental administrativo». cit. pag.414.

⁴⁹ Art. 317 LPEMM

⁵⁰ Art. 319 LPEMM

constituir alguna de las infracciones contempladas en la LPEMM. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

3.DELITO CONTRA EL MEDIO AMBIENTE

El mínimo necesario para la intervención penal es la existencia de una peligrosidad, apreciable en la propia conducta, para la vida y la salud de las personas, sin pretender convertir los delitos contra el medio ambiente en meros delitos contra la vida y salud de las personas⁵¹. Es evidente que el vertido de una sustancia de índole contaminante como es el crudo al medio marino, alrededor del cual transcurre la vida de gran cantidad de personas, ya sea por motivos laborales, de residencia o de abastecimiento de los productos del mar, pueda implicar peligrosidad para la salud e incluso su vida.

3.1 El bien jurídico protegido en el delito del artículo 325, primer inciso, del Código penal

En el artículo 325.1, inciso primero⁵², del Código penal, el legislador incorpora el equilibrio de los sistemas naturales como único bien jurídico protegido⁵³. Como indica SILVA SÁNCHEZ⁵⁴, por «equilibrio» no puede entenderse la situación en que los sistemas naturales se encuentren inalterados, pues apenas pueden encontrarse en el planeta⁵⁵. Se refiere entonces al estado del sistema natural anterior a la realización definitiva, de la conducta respecto de la cual se trata de determinar el hecho delictivo, sin embargo una mera alteración del estado anterior del ecosistema no basta para considerar lesionado el bien jurídico. Es por ello de especial dificultad distinguir los ilícitos administrativos de los constitutivos de delito, pues la gran mayoría de los actos de contaminación que superen los límites establecidos en la normativa administrativa presentan un riesgo ex ante de alteración del estado anterior.

⁵¹ SILVA SÁNCHEZ, JM. 1997. «¿Protección penal del medio ambiente? Texto y contexto del artículo 325 del Código Penal.» pag. 1716.

⁵² *Art.325.1 CP Será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años, multa de diez a catorce meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a dos años el que, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que, por sí mismos o conjuntamente con otros, cause o pueda causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas.*

⁵³ MATEOS RODRIGUEZ-ARIAS, 1998. «Los delitos relativos a la protección del medio ambiente». Madrid. pag.58

⁵⁴ SILVA SANCHEZ, 1999. «Delitos contra el medio ambiente». Valencia. pags. 80 y 83.

⁵⁵ PRAT GARCIA Y SOLER MATUTES. 2000 «El delito ecológico». Barcelona. pags. 37-38.

El equilibrio de los sistemas naturales ha de ser proporcional con la capacidad de regeneración del mismo, entendida como la rapidez con que un ecosistema vuelve a su estado anterior después de haber sido perturbado. Constituirán este tipo delictivo aquéllos actos de contaminación que sean aptos para producir un perjuicio grave en la capacidad de regeneración del ecosistema, debido a la dificultad de determinar la medida de la gravedad del perjuicio será apreciado por los Tribunales en cada caso .

Se entiende por ecosistema «cada una de las unidades funcionales básicas en que se divide la biosfera, constituida por un medio físico-químico y por el conjunto de organismos que en ella habitan»⁵⁶. El criterio para determinar el amplio significado del término «ecosistema» que interese al Derecho penal viene dado por la importancia de los ecosistemas a los que les sean inherentes determinadas funciones como fundamento para la vida de las generaciones presentes y futuras.

3.2 El bien jurídico protegido en el delito del artículo 325, segundo inciso, del Código penal

El artículo 325 del CP en su apartado segundo⁵⁷ prevé una pena agravada respecto del primero. Este inciso presenta, al igual que la del primero, dos fases. La primera consistente en la emisión de vertidos al medio; presenta diferencias en la segunda, pues si bien de acuerdo con lo establecido en el primer inciso la acción contaminante ha de poder perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales, en el segundo el riesgo de grave perjuicio se predica de bienes jurídicos individuales. La acción ha de ser en este caso peligrosa para la salud de las personas.

El segundo inciso del artículo 325.1 constituye un tipo agravado respecto del contenido en el primero⁵⁸ . El bien jurídico que se protege en el segundo inciso es el mismo que el protegido en el primero: el equilibrio de los sistemas naturales; cuando una conducta como las que se describen en el precepto sea apta para perjudicar gravemente la salud de las personas, se tratará de un comportamiento susceptible de causar una determinada afectación, más grave que la prevista en el inciso primero, al equilibrio de los sistemas naturales⁵⁹. Se concreta en que la acción sea peligrosa para la salud de las personas y se justifica la agravación desde el momento en que ellas son el elemento más importante del ecosistema.

⁵⁶ SILVA SANCHEZ «Delitos contra el medio ambiente». cit. pags. 81 y 82.

⁵⁷ *Artículo 325.2 CP Si las anteriores conductas, por sí mismas o conjuntamente con otras, pudieran perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales, se impondrá una pena de prisión de dos a cinco años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años.*

Si se hubiera creado un riesgo de grave perjuicio para la salud de las personas, se impondrá la pena de prisión en su mitad superior, pudiéndose llegar hasta la superior en grado.

⁵⁸ TERRADILLOS BASOCO.1992 «Protección penal del medio ambiente en el nuevo Código Penal», Madrid pag. 301.

⁵⁹ SILVA SÁNCHEZ, «¿Protección penal del medio ambiente? Texto y contexto del artículo 325 del Código Penal.» Cit pag. 96

Por otra parte, de este planteamiento se deriva, ciertamente, la imposibilidad de cometer por imprudencia el inciso segundo del artículo 325. El hecho no quedaría impune nunca, pues si el dolo del sujeto deja de abarcar sólo la circunstancia de que el acto de contaminación es apto para perjudicar gravemente la salud de las personas, pero dicha aptitud concurre como consecuencia de la inobservancia del cuidado objetivamente debido, concurriendo el dolo respecto de los elementos del tipo básico, se aplicará la pena prevista para éste. Si el dolo no abarca los elementos del tipo básico, pero se dan los requisitos del tipo imprudente, habrá que aplicar la pena inferior en un grado⁶⁰ a la prevista en el artículo 325.1 .

Respecto a los daños causados en el presente caso, la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena alegó que el accidente en la terminal de ENERGY PLUS S.A. supuso daños irreparables a bancos de pesca y viveros, además una asociación ecologista y sin ánimo de lucro llamada Protección del Mediterráneo Org., manifestó que el vertido acaecido en la terminal de ENERGY PLUS S.A. ha provocado daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, ubicada a 12 millas marinas al norte de la terminal. Dicho espacio natural se encuentra protegido, pues abarca una superficie de 2.000 hectáreas de Posidonia oceánica.

Como mencioné anteriormente para poder calificar esta conducta como delictiva, el perjuicio causado al medio natural ha de ser grave, si bien pueda parecer que 10 toneladas de crudo vertidas puedan causar daños irreparables es una cantidad insignificante respecto al vertido en el caso *Prestige*⁶¹, que alcanzó las 63.000 toneladas de crudo. Fue acusado penalmente el capitán del Prestige por asumir una navegación excedió con creces el riesgo permitido, con el inherente peligro para el entorno acuático, debido a la naturaleza altamente contaminante de la sustancia transportada. Perdió el control del buque, que continuó arrojando fueloil al mar hasta que, después de unos días, se partió. Incumplió en consecuencia el deber objetivo de cuidado que le incumbía al generar riesgos no permitidos y no neutralizar los provocados por otros. Y también el subjetivo, pues como capitán del buque estaba obligado a advertir la presencia del peligro grave que asumió. Contribuyó a agravar las consecuencias del vertido provocado en primera instancia por el fallo estructural del barco, en cuanto que dificultó las posibilidades de rescate del buque, y propició su acercamiento hacia la costa mientras derramaba fueloil de manera intensa, lo que incrementó el peligro que el potencial contaminante de éste suponía para el equilibrio del ecosistema, peligro que se concretó en los catastróficos resultados producidos.

El comportamiento del acusado fue mixto de acción en algunos aspectos y de omisión en otros, respecto a los que incumplió con el deber de garante que le incumbía ex artículo 11 del CP en relación con el transporte por mar de sustancias peligrosas que dirigía, y que le obligaba a neutralizar los riesgos que el mismo pudiera entrañar

Como mencioné anteriormente la cantidad de crudo vertido no es susceptibles de provocar daños graves, ni de carácter irreparable en el medio para ser constitutivo de delito, ello en parte gracias a que fueron colocados skimmers y barreras anticontaminación y 10 minutos después de apreciarse la fuga fue declarada como

⁶⁰ Art. 331 CP Los hechos previstos en este capítulo serán sancionados, en su caso, con la pena inferior en grado, en sus respectivos supuestos, cuando se hayan cometido por imprudencia grave.

⁶¹ España. Sentencia del Tribunal Supremo(Sala segunda de lo Penal) N° 865/2015 de 14 de enero de 2016 (ECLI:ES:TS:2016:11)

contenida. La reiterada jurisprudencia no apreció delito en los vertidos de hidrocarburos de pequeña cantidad respecto de la gran capacidad de los buque-tanque, como es el caso del buque “M.T. MONTE FARO”, pero si vertidos de gran envergadura como el Prestige. Es por ello que considero que no proceden responsabilidades penales contra Smith Shipping C.O., ni contra ENERGY PLUS S.A.

4. LA COMPATIBILIDAD DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS Y PENALES

Según establece el artículo 311.3 de la LPEMM, cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no haberse estimado la existencia de delito o falta, la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y la ordenación del tráfico marítimo, y para la prevención de la contaminación del medio marino, sin que la suspensión del procedimiento sancionador pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para establecer el orden jurídico vulnerado.

Al no observarse delito en los hechos que provocaron el vertido, la sanción se impondrá mediante el proceso administrativo sancionador, sin intervención penal alguna.

5.SEGURO DEL BUQUE

El seguro del buque tiene por objeto el interés económico que liga a cualquier persona con el buque. En el tráfico marítimo se pueden clasificar como seguro de cascos, frente al seguro de mercancías o seguro de facultades.

Los buques son elementos complejos, formado por un conjunto de elementos susceptibles de individualización y separación, el Código de Comercio permite asegurar separadamente el casco, aparejo, máquina, víveres, combustibles y demás accesorios que constituyen el armamento⁶². Cuando la póliza exprese que el seguro se hace sobre el buque, quedarán incluidos el casco y los demás elementos, y en general todo aquello adscrito al buque con excepción de la carga⁶³. La práctica actuarial marítima está dominada por el mercado de Londres y, concretamente, en esta modalidad es usual concertar el seguro de buques en las condiciones elaboradas por el Instituto de Aseguradores de Londres, que se deben destacar tres cuestiones principales. La primera hace referencia a que se entiende por buque, interpretándose por RODRÍGUEZ

⁶² Art. 743 y 744 Cdc

⁶³ Art. 745 Cdc

CARRIÓN⁶⁴ que será de aplicación a todo buque, por estar sometido a los peligros de la navegación. La segunda cuestión es la referente al valor del buque o del interés asegurado. Existen dos modalidades: la póliza estimada y la póliza abierta. La primera (value policy) contiene una declaración del valor del buque sin que pueda ser objeto de discusión el valor concreto al comienzo del riesgo; el valor asegurado es el valor estimado o concertado en la póliza. En el seguro marítimo esa es la regla general; así lo establece el artículo 752 Cdc a cuyo tenor la suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude o malicia. Por otra parte, en la póliza abierta (open value policy), el valor se calcula cuando se inicia el riesgo, es decir, incluye todos los gastos necesarios para poner el buque en condiciones de navegabilidad hasta el momento de iniciar el viaje; el valor está relacionado con el ámbito temporal de la cobertura, no debiendo confundirse el valor del seguro con el valor del buque en el mercado.

El seguro de la carga, cubre la relación económica o interés sobre las mercancías objeto del transporte marítimo, incluidos sus accesorios (envases, embalaje, etc.), cuando su valor sea autónomo y relevante o contribuyan a aumentar el valor de las mercancías. Por otro lado la designación del cargamento puede hacerse genéricamente, sin especificar cada una de las mercancías que lo integran. Como sucede en el seguro del buque, también aquí se discute el valor de las mercancías a los efectos del seguro; la posición de la Ley del contrato de seguro, aplicando el valor de destino cuando las mercancías están destinadas a la venta y el de la factura comercial cuando no lo están, choca con la práctica del seguro marítimo, que no admite esa distinción y aplica siempre el valor de la factura comercial más todos los gastos de embarque, flete y aduanas.(art. 754 Cdc)

El seguro de flete está regulado en el artículo 743.7 Cdc. En esta modalidad, el objeto está relacionado con el devengo del flete en el contrato de transporte marítimo. Concretamente la cobertura se proyecta en los supuestos en que el porteador pierde el derecho sobre el flete. Teniendo en cuenta que el flete se debe íntegramente si las mercancías llegan a su destino, y se pierde o reduce con la pérdida total o parcial o en proporción a la distancia recorrida por el buque cuando no se entrega la carga en el puerto de destino, entonces el interés asegurado comprende precisamente los supuestos de pérdida del flete. En la costumbre marítima, en el contrato de transporte es habitual concertar el flete a todo evento e incluso pagar lo por adelantado, recayendo el riesgo de pérdida de flete sobre el cargador, por lo que el titular del interés no será el porteador sino el titular de la mercancía.

Respecto a Smith Shipping C.O., alegó la pérdida de flete, de ello se deduce que no había concertado el flete a todo evento ni lo cobró por adelantado, es por ello que su seguro de flete se lo habría de abonar.

Este seguro presenta ciertas analogías con el seguro de crédito, no deben confundirse porque el seguro de crédito cubre el riesgo de insolvencia del deudor del asegurado, y aquí el riesgo no está en la insolvencia, sino en las hipótesis en las que el cargador no está obligado a pagar el flete. Finalmente, como el flete se devenga no sólo en el transporte marítimo sino en los demás contratos de utilización del buque, el problema se plantea en el flete perdido en los contratos de fletamento por tiempo y por viaje. El artículo 747 establece que en el seguro de flete se habrá de expresar la suma a que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento. La pólizas en uso

⁶⁴ RODRÍGUEZ CARRIÓN, 2003.« Derecho de la navegación». Vol.5 Los seguros marítimos y aéreos. Barcelona. Pag.480

introducen una variante, contraria al asegurado, que conviene subrayar, se trata de la exclusión por retraso o pérdida de tiempo lo que aplicado al contrato de fletamento reduce drásticamente la cobertura pues en esos supuestos interesa precisamente al fletante recuperar por el cauce del seguro lo que no percibe por la vía de la póliza de fletamento; para evitar ese problema de exclusión de cobertura conviene, bien abolir la cláusula citada o bien concertar un seguro adicional.

El seguro del beneficio esperado cubre el interés relativo al lucro o ganancia que espera el asegurado con la llegada feliz de las mercancías al puerto de destino. Ha habido una importante evolución histórica en esta modalidad. El beneficio probable significa la ganancia que el asegurado espera obtener de la venta de las mercancías y comprende cualquier aumento del valor que experimenten las mercancías por su llegada al puerto. Aunque se rige por los pactos convenidos, el Código exige que la póliza especifique el beneficio que espera obtener el asegurado (arts. 743.7 y 748). El siniestro consiste en la disminución del precio de las mercancías en destino por alguno de los riesgos objeto de la cobertura, ya sea pérdida, daño o retraso.

Y por último, el seguro de responsabilidad civil del naviero por daños a terceros, que por su importancia en el presente caso, en relación de los cuantiosos daños causados a terceros, merece un epígrafe a parte para su análisis.

6.SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Este es una modalidad del seguro marítimo, conocido comúnmente con las siglas P&I, que debe entenderse como el seguro de responsabilidad civil del naviero. Cuando los riesgos derivados del tráfico marítimo son asumidos directamente por los asegurados, implica que estamos ante un seguro mutuo. No es objeto de este seguro la aportación de una prima fija, sino de contribuir entre todos a paliar la totalidad de los daños recibidos por cualquiera de ellos. Así el mutualista abonará normalmente una cuantía inicial, de carácter provisional que, de no ser suficiente al final del ejercicio o período estipulado, le hará desembolsar otra cuantía posterior, al objeto de que, al final y entre todos, sean cubiertas las consecuencias económicas del daño sufrido por uno de ellos. Al contrario de lo que ocurre con el seguro a prima fija, en el que los socios pretenden un lucro mediante el reparto de las primas recaudadas, no se busca beneficio o lucro alguno, sino que se busca aportar entre todos los mutualistas las cuantías necesarias para paliar los daños del siniestro. De lo expuesto, implica que cada mutualista es a la vez asegurado y asegurador de los demás mutualistas⁶⁵.

6.1. Derecho aplicable

Aunque carece de regulación específica en nuestro derecho, la legislación española ha señalado la obligatoriedad de su contratación en el art. 78 de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante para las responsabilidades que puedan derivar de la explotación de los buques.

⁶⁵ HILL PRADOS. 1992. «Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo». Barcelona. Pag. 28

Independientemente de la nacionalidad del naviero que suscriba la póliza de seguro, lo hará conforme a la cláusula de arbitraje de Londres, se someterá a la legislación inglesa y consecuentemente a los tribunales ingleses. Así se explica la inexistencia de jurisprudencia española en materia de seguro de P&I. Esta sumisión, en función del riesgo asegurado, es excepto que se demuestre lo contrario, válida, y según establece la Ley del Contrato de Seguro en su artículo 107.2, *en los contratos de seguro por grandes riesgos las partes tendrán libre elección de la ley aplicable*. Es por ello que la mayor parte de los navieros se aseguran directamente en el mercado londinense.

6.2. Características

Tres son las características que definen este seguro, es un seguro de responsabilidad frente a terceros, por tanto el objeto de la cobertura será la responsabilidad extracontractual en que incurra el naviero frente a terceros. A diferencia del seguro marítimo de cascos (buque) o de facultades (mercancías), el seguro P&I satisface la indemnización al asegurado, no al tercero perjudicado. Tiene carácter adicional porque cubre las responsabilidades no cubiertas por el seguro marítimo ordinario, de carácter obligatorio; esta característica encuentra su razón en su mismo origen pues nació precisamente como complemento a las insuficientes coberturas que otorgaba el seguro de cascos. Es un seguro de base mutualista, son los propios armadores, los que normalmente se organizan mediante mutuas o clubs para dar cobertura a sus propios miembros los mutualistas-asegurados.

6.3. Riesgos cubiertos y alcance de la cobertura.

Los riesgos cubiertos no encuentran su fundamento en ninguna norma, sino que obedecen a la experiencia de la empresa marítima, es por ello que carecen de rigidez evitando así que algún riesgo pueda quedar sin cobertura por no encajar en ninguno de los riesgos objeto de cobertura: los de protección, indemnización y defensa. Este mecanismo se conoce como *Omnibus Rule*, que prevé la cobertura de riesgos no recogidos en los anteriores cuando lo permita la Junta general de Gobierno del Club.

En la modalidad Protección se cubren las responsabilidades por muertes, lesiones, enfermedades de la tripulación pasajeros, estibadores y personal auxiliar del naviero, el veinticinco por ciento de la responsabilidad por abordaje, no cubierto por la póliza de cascos y los daños a objetos fijos. Entraría entonces en esta categoría la responsabilidad derivada del accidente laboral sufrido por un trabajador de ENERGY PLUS S.A., que posteriormente analizaré. En la categoría Indemnización la cobertura alcanza a las responsabilidades derivadas de la explotación o utilización del buque a consecuencia del transporte cubre, por tanto, los daños al cargamento, por los que el naviero deba responder. Como efectivamente fue el cargamento de crudo perdido. La modalidad de Defensa da cobertura a todos los gastos y honorarios que conlleva la defensa judicial del naviero en los supuestos de responsabilidad. Así mismo se va extendiendo cubriendo también las acciones de reclamación del naviero para recuperar los fletes, estadías y otros créditos que le sean debidos, con lo que el club toma una posición activa de defensa de los créditos del naviero. Las coberturas se siguen ampliando, creando nuevos capítulos, tales como la de riesgos de guerra (War Risks) o de retrasos y huelgas (Delay by Strikes) y sobre todo, una parte importante de las responsabilidades derivadas de contaminación, aunque por su envergadura la industria petrolera tiene seguros especiales para atender las reclamaciones crecientes por esa cobertura.

Respecto al alcance de la cobertura de responsabilidad, el valor asegurable y la suma asegurada no se fijan en la póliza ni en el certificado de entrada. La explicación está en la naturaleza especial de los seguros de responsabilidad en los que el interés del asegurado -objeto del contrato- no sirve para satisfacer el principio indemnizatorio. En el momento de la contratación no se conoce el valor del interés asegurable, ni tampoco la suma límite, porque se asegura la responsabilidad que genera el daño que se pueda causar a terceros. Por consiguiente, la cobertura es ilimitada, como dispone la cláusula tipo -si un asociado es declarado responsable tendrá derecho a recuperar de los fondos de la Asociación en el importe de dicha responsabilidad-. Evidentemente la cobertura ilimitada no es contraria al seguro de responsabilidad pero puede plantear problemas de solvencia; la solución depende de del sistema de derramas, común a toda modalidad de seguro mutuo, y la limitación de responsabilidad del naviero, específico del Derecho marítimo. La derrama permite repercutir entre los miembros asegurados las pérdidas extraordinarias, cuando resultan insuficientes las cuotas ordinarias; los estatutos del Club lo prevén expresamente y todos los miembros están obligados a contribuir. De otro lado, la limitación de la responsabilidad del naviero es un beneficio que reconocen las leyes y los Clubs P&I pretenden acogerse a su beneficio. Por parte, porque la cobertura, si bien ilimitada, se contrae a la responsabilidad de un asociado por el importe en que esta responsabilidad pueda ser fijada ulteriormente por la ley-; esa cláusula se completa con otros artículos de la asociación en los que se excluye la responsabilidad del club por importes superiores a los límites de responsabilidad fijados legalmente en beneficio del naviero; en la práctica significa que la responsabilidad es limitada, coincidente con la suma límite que se determinará posteriormente.

Por otra parte, la cobertura se refiere a la responsabilidad del miembro en su condición de naviero, en relación al buque inscrito y por la explotación de dicho buque. De forma que excluye así la responsabilidad civil y subsidiaria del naviero por hecho de sus colaboradores autónomos terrestres. Es discutible que esa exclusión alcance también a la responsabilidad derivada de hechos de los auxiliares por los que el naviero deba responder (capitán y miembros de la tripulación). Una cuestión adicional gravita sobre los navieros no propietarios, titulares de la empresa de navegación, que no pueden beneficiarse de la limitación, bien por que pertenecen a un Estado que no es parte del CLC/92 o porque hay supuestos y responsabilidades excluidas de la limitación. La doctrina ha señalado el caso de los fletadores por tiempo norteamericanos Estados Unidos no es país firmante de los Convenios o los mismos fletadores en supuestos de responsabilidad por contaminación, por estar excluidos del Convenio. Las reglas de los clubs suelen regular ese supuesto otorgando discrecionalidad al Comité para decidir el importe de la cobertura, que no excederá a la que pudiera corresponder si fuera titular del beneficio.

Dentro de las coberturas de Protección debo destacar aquellas relacionadas con terceras personas, en la que se cubrirían las indemnizaciones en concepto de daños y perjuicios, gastos médicos y hospitalización causados a personal ajeno al buque, como es el trabajador accidentado de la compañía Energy Plus S.A., de la terminal donde el buque descargó. Es por ello que el seguro de Protección e Indemnización cubrirá todos los gastos y la eventual indemnización al accidentado. También se cubrirían dentro de este los daños ocasionados a cuerpos fijos o flotantes, como son muelles, espigones, diques o atracaderos,. Está cubierto por los Clubs de P&I ya que no se trata de un supuesto de abordaje, que sería asumido por el seguro de cascos. Dentro de esta indemnización se comprenden tantos los daños físicos causados como los perjuicios sufridos por el titular de los cuerpos físicos y las posibles sanciones administrativas. Será entonces asumido por

el seguro de P&I los daños causados por el buque M.T. MONTE FARO en la terminal de grandes líquidos propiedad de Energy Plus S.A.

Dentro de la Cobertura de Indemnización, en relación con el cargamento transportado se cubren las pérdidas, daños o retrasos de las mercancías cargadas a bordo del buque perteneciente al Club. Sin embargo, la presentación del conocimiento de embarque es *conditio sine qua non* para que se de esta facultad. No quedarían protegidas por la cobertura de indemnización cuando se diesen desviaciones geográficas no justificables, embarque sobre cubierta no reflejado en el conocimiento de embarque, entrar en dique seco con carga a bordo, transbordar las mercancías a otro buque, sin consentimiento del Cargador, descripción incorrecta de las mercancías en el conocimiento de embarque, emisión de conocimientos de embarque ante o post fechado, no descargar el total de las mercancías embarcadas.

También quedarían cubiertos dentro de esta categoría los gastos complementarios de descarga, así como de eliminación, de mercancías siniestradas o sin valor, que correspondan al armador del buque, así como aquellos gastos correspondientes a la descarga y reestiba de mercancías. Es por ello que los gastos derivados de contener el vertido de crudo y limpieza de la mancha quedarán cubiertos por el seguro de P&I.

Respecto a la imposición de multas, los Clubes cubren las multas impuestas al Miembro, o dependiente suyo, para con quien el Miembro sea legalmente responsable de abonar, por razón del buque inscrito, por las autoridades de Inmigración, Aduanas y conducta dolosa de la tripulación del buque. Dentro de esta categoría se encuentran las multas impuestas por las Autoridades Aduaneras como consecuencia de la infracción de la normativa aduanera y las multas relacionadas con la seguridad del buque, personas y puerto. Se trata de infracciones administrativas en los ámbitos de la Marina Mercante y portuario. Quedan recogidas en los Capítulos III y IV de la LPEMM, como es el caso de las sanciones administrativas al buque M/T MONTE FARO, siendo responsables el seguro del pago de la sanción económica, además de la posible detención del buque en puerto en el que a su vez, será el seguro de P&I el responsable de abonar los gastos de amarre durante ese período.

Por todo ello el sujeto responsable de asumir el abono de la cuantía derivada de la responsabilidad civil del vertido de hidrocarburos, según establece el CLC/92 será el seguro de Protección e Indemnización, que responderá de la responsabilidad impuesta a Smith Shipping C.O. respetando los límites del convenio y las cláusulas de la póliza.

Los seguros de Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A. serán los responsables de abonarse mutuamente las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad contractual, y el seguro de ENERGY PLUS S.A. deberá abonar la indemnización por responsabilidad extracontractual a la Cofradía de pescadores por los daños ocasionados, atendiendo siempre a lo establecido en las pólizas.

6.4. Obligaciones y deberes del asegurado

La obligación principal del asegurado es la de pagar la cuota en el tiempo, lugar y modo convenidos (art. 738.13. Cdc). No existe un porcentaje estándar, sino que cada contribución es diferente, al ofrecer factores también diferentes, pero basado en una determinada cantidad por Tonelada de Registro Bruto correspondiente a cada buque propiedad del Miembro.

Cada Miembro abonaba una parte de las reclamaciones de los demás, cuando se presentaba una reclamación contra cada uno de ellos. Es decir, que sólo se pagaba la cuota cuando surgía la reclamación. Actualmente se utilizó el sistema de solicitar una cuota inicial, para obtener fondos con los que ir liquidando las reclamaciones que vayan surgiendo, y una cuota adicional una vez que el coste total de las reclamaciones haya sido cuantificado con más exactitud, y comprobado que la cuota inicial no ha sido suficiente.

Las contribuciones al Club se llevan a cabo mediante el abono de cuotas: inicial, que se suele fraccionar en dos partes, cuyo importe decide anualmente el Comité del Club, abonándose en 20 de febrero y 20 de agosto; y otra adicional, para aquellos casos, como ya indiqué, en que no son suficientes las cuotas iniciales para hacer frente a las reclamaciones surgidas durante ese período.

Es obligación del asegurado manifestar con exactitud y de forma completa las circunstancias influyentes en la valoración del riesgo; las declaraciones inexactas están prohibidas, pudiendo incluso implicar la rescisión del contrato. Además de comunicar a los demás seguros concertados sobre el mismo interés asegurado; se trata de un deber regulado en el artículo 800 del Código de comercio sancionando el incumplimiento con la pérdida del derecho a la indemnización si observó mala fé en la omisión; en los demás casos se reducirá proporcionalmente a los valores sobreasegurados.

El asegurado deberá además poner en conocimiento del asegurador las incidencias de la navegación y principalmente las que puedan agravar el riesgo. La doctrina suele distinguir dos tipos de agravación del riesgo, cambio de buque y el cambio de derrotero o viaje. En rigor, el primero es un cambio en el Interés asegurado mientras que el segundo es una alteración del riesgo propiamente dicho. El asegurado no puede cambiar el buque asegurado a no ser que medie el consentimiento expreso del asegurador pues representa una exclusión del riesgo y en caso de siniestro el asegurador queda liberado de la obligación de resarcimiento⁶⁶; circunstancia que también se aplicaría al cambio de las mercancías. La segunda hipótesis se compone a su vez dos situaciones diferentes, el cambio de derrota y el cambio de viaje. Cuando el buque altera la derrotara, pero se mantiene si fuese ajeno a la voluntad del asegurado. Por otro lado, el cambio de viaje significa que el buque llega a otro puerto distinto al del puerto de destino, con la consecuencia de la nulidad del seguro, según los artículos 756.1 y 3 en relación con el artículo 781.7 del Código de comercio.

Una vez ocurrido el siniestro, el asegurado deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del asegurador por el medio más rápido⁶⁷. Las pólizas suelen dulcificar ese régimen estableciendo validez del contrato siempre que se avise inmediatamente al asegurador y el asegurado acepte la correspondiente modificación de prima de seguro. Es destacable la sentencia del Tribunal Supremo de 30 de abril de 1988, que afirmó que respecto de las cláusulas contractuales resulta evidente que la póliza cubría el importe de los fletes devengados en el transporte de las mercancías desde el puerto intermedio hasta el de destino final estos fletes significan un gasto menor que aquel que supondría transportar las mercancías al más alejado puerto de destino, y en fin va el Código de comercio los incluye en el seguro marítimo, de con formidad con lo dispuesto en el artículo 764 Cdc.

Es de obligado cumplimiento por el asegurado actuar diligentemente para disminuir el daño. El Código no con tiene una formulación genérica de este deber sino que lo

⁶⁶ Art. 756.1 Cdc

⁶⁷ Art. 765 Cdc

contempla en supuestos específicos significando con ello que el asegurado, una vez producido el siniestro, debe tomar cuantas medidas sean posibles para aminorar la importancia, gravedad o consecuencias del mismo. En la práctica se plantean situaciones en las que el asegurado quiere saber hasta dónde llega su obligación pues cuando cumple con ese deber tiene derecho al reembolso de los gastos incurridos. Las pólizas son prolíficas en esta última cuestión y delimitan con bastante exactitud el alcance del reembolso mediante las denominadas cláusulas de aminoración o salvamento, no se establece un criterio rígido, sino el más elástico de la razonabilidad.

Además se puede requerir la intervención de peritos para comprobar las circunstancias y entidad del siniestro. Se trata de un deber que suele figurar expresamente en las pólizas, exigiendo la intervención de un Comisario de averías designado al efecto, elaborando un dictamen o peritaje sobre la relación de daños, su cuantificación o valoración y las causas del siniestro. Si bien la prueba no es definitiva y está sometida al principio contradictorio. Y deberá también colaborar en la subrogación de la acción de daños contra el causante del siniestro.

6.5. Obligaciones del asegurador

Como sucede con el asegurado, es necesario distinguir entre obligaciones y deberes del asegurador. Las obligaciones se posponen hasta la producción del siniestro y los deberes son anteriores a la realidad del daño. La realización del siniestro implica la obligación fundamental de indemnizar el daño producido a los intereses asegurados en el lugar, plazo y forma convenidos, como establece el art. 738.15 y 16 del Cdc.

No quiere decir que sea una consecuencia automática a la notificación del siniestro, es cierto que el asegurador tiene derecho a contradecir la versión del asegurado, discutiendo la cobertura, afirmando la exclusión del riesgo, negando la extensión de los daños o alegando la extemporaneidad de la notificación del asegurado. El Código de comercio en orden proteccionista del asegurado establece dos medidas de singular trascendencia en el seguro marítimo. Por una parte, el pago, salvo disposición contraria en la póliza, debe hacerse en el plazo de quince días, contados desde que el asegurador haya recibido los documentos exigidos. Por otra parte, el asegurador que rechace el siniestro debe contradecirlo judicialmente y el Juez decidirá, en trámite previo de comparecencia, si el asegurador está obligado a depositar la cantidad que resulte de los justificantes o deberá entregarla al asegurado mediante fianza suficiente (art. 770).

7. INMOVILIZACIÓN DEL BUQUE EN PUERTO

El buque de referencia se mantuvo inmovilizado a consecuencia de su detención por parte de las autoridades en el pantalán n.º 3 de la terminal desde el 24 de enero de 2021 hasta el 16 de febrero de 2021. ENERGY PLUS S.A. procedió a reclamar a Smith Shipping C.O. el pago establecido en el contrato de amarre a razón de 5.000€ por día. Además,

manifestó en todo momento que la responsabilidad habría de corresponder al buque, y dados los daños y costes causados a la terminal, se valora el embargo del mismo en aras a solicitar garantía a la empresa propietaria del buque, Smith Shipping C.O. Por su parte Smith Shipping C.O. alegó pérdida de flete y situación off hire de su buque durante ese periodo, por lo que se negó al pago. Además, Smith Shipping C.O. añadió que la detención de su buque ha sido injustificada por considerar que la fuga se produjo en las líneas de trasiego del pantalán de la terminal y no en las de su buque, tratando de eximirse de dicha responsabilidad. Ante el posible embargo, alegó a su vez la entrega de carta de garantía.

Según el art. 320 de la LPEMM, el Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones derivadas de las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques o plataformas fijas o flotantes. Sin perjuicio de que la retención pueda ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves, como es el presente caso de contaminación. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario. Excepcionalmente, por las circunstancias del caso se requiera una retención inmediata del buque, ésta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

Para levantar la detención del buque se exige el pago de la garantía económica fijada, en orden de asegurar la colaboración del procedimiento sancionador por la infracción cometida por buque. Es decir se sustituye la medida cautelar de la detención del buque por una garantía económica que garantizará la presencia de la sociedad armadora en el procedimiento, en caso contrario, perdería el importe dado en garantía.

En caso de demostrarse que no se observó infracción por el vertido, aquel que haya ingresado la cuantía económica en concepto de garantía, solicitará su devolución y siguiendo el criterio del artículo 1101 del Código Civil⁶⁸ se verá incrementando el importe según el interés legal del momento.

También procederá la inmovilización del buque en puerto según lo establecido en el artículo 19 del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Cuando las deficiencias detectadas en el buque sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el capitán marítimo procederá a inmovilizar el buque. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o puede

⁶⁸ Art.1101 del CC, si la obligación consistiere en el pago de una cantidad de dinero, y el deudor incurriere en mora, la indemnización de daños y perjuicios, no habiendo pacto en contrario, consistirá en el pago de los intereses convenidos, y a falta de convenio, en el interés legal

reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino Estado cuyo pabellón enarbole el buque, de todas las circunstancias por las que se estimó necesario intervenir. Como efectivamente ocurrió en el caso del vertido, que debió permanecer el buque inmovilizado por este cauce mientras no se esclareció de donde procedía el vertido ni se podía confirmar la seguridad de la navegación.

El procedimiento a seguir⁶⁹ ante la inmovilización comienza con el capitán marítimo adoptará el acuerdo de iniciación del mismo, indicando los hechos y circunstancias en los que se fundamenta la medida a tomar, identificando los posibles responsables y haciendo constar que es el órgano competente para resolver el expediente. Se permitirá la audiencia única al interesado, comunicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba, y se acordará la retención del buque como medida cautelar. Podría proceder a su vez la apertura de un periodo de pruebas, si no hubiera prosperado el capitán marítimo decretará la retención o la suspensión cautelar de la misma.

El acuerdo de inmovilización adoptado por el capitán marítimo, serán recurribles en alzada ante el Director general de la Marina Mercante, si bien el recurso no suspenderá la inmovilización.

8. RESPONSABILIDAD DEL EMPRESARIO RESPECTO EL ACCIDENTE DE UN TRABAJADOR

Durante las labores de limpieza, uno de los trabajadores de la ENERGY PLUS S.A. sufrió un accidente grave, causando baja médica el día 13 de abril de 2021, la cual fue acompañada de un informe del facultativo en el que se exponen las posibles causas de esta dolencia. Ante esta situación, la inspección de trabajo procedió a la investigación, y levantó acta frente a la terminal, en la cual no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, al tiempo que adolecía de una falta de plan de acción detallado junto al plan de prevención para casos similares al ocurrido. Frente a esto, se impuso a la terminal una sanción que ascendía al 30% de las prestaciones correspondientes al trabajador, la cual ha sido recurrida. A la vista de este último acontecimiento, el trabajador presentó reclamación por responsabilidad civil frente a la terminal. Se personó en la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades de la Seguridad Social (MATEPSS), encargada de tramitar el parte de enfermedad profesional, a fin de valorar el diagnóstico del accidente laboral, para, finalmente, acudir a un tribunal médico, encargado de dictaminar en última instancia si se trata o no de accidente laboral. Tras emitir el tribunal médico su veredicto se confirma que efectivamente se trató de un accidente laboral, el trabajador es finalmente incapacitado para trabajar, y por ello deberá recibir una pensión compensatoria.

⁶⁹Art. 20 Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

Para analizar la responsabilidad laboral derivada del accidente en las tareas de limpieza se debe acudir a la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, por objeto promover la seguridad y la salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo. Será aplicable, como establece el estatuto de los trabajadores, a los trabajadores que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario. Circunstancia que se cumple, en la que el operario accidentado, presta sus servicios retribuidos a ENERGY PLUS S.A.

La normativa establece para los sujetos intervinientes en la relación laboral, dentro de sus respectivos ámbitos, una serie de obligaciones tendentes a garantizar la seguridad y la salud en el trabajo. Determinar la responsabilidad en caso de accidente laboral es especialmente complejo, desde el momento del accidente, la concurrencia de acciones u omisiones de empresa o persona trabajadora, la cuantificación de la indemnización, la delimitación de la vía jurisdiccional competente, el plazo de prescripción, o la compatibilidad entre las eventuales responsabilidades en ámbitos laboral, administrativo, civil o penal.

Se debe acudir al art. 42.1 de la LPRL, señala que *«el incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales dará lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento»*.

A su vez en el apartado 3, dispone que *«las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador serán compatibles con las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados y de recargo de prestaciones económicas del sistema de la Seguridad Social que puedan ser fijadas por el órgano competente de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora de dicho sistema»*..

La ley 36/2011, de 10 de octubre, reguladora de la jurisdicción social(LJS en adelante), que establece el marco legal de los órganos jurisdiccionales en materia de Derecho Laboral. Que será objeto de aplicación para garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales y convencionales en materia de prevención de riesgos laborales, incluida la reclamación de responsabilidad derivada de los daños sufridos como consecuencia del incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales que forma parte de la relación laboral.⁷⁰

«En los procesos sobre responsabilidades derivadas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales corresponderá a los deudores de seguridad y a los concurrentes en la producción del resultado lesivo probar la adopción de las medidas necesarias para prevenir o evitar el riesgo, así como cualquier factor excluyente o minorador de su responsabilidad».⁷¹

Para que pueda darse lugar a la responsabilidad empresarial derivada de accidente de trabajo es menester que concurren una serie de requisitos⁷². En primer lugar, es necesario la existencia de daños a la persona trabajadora, que resultaron probados en el informe facultativo que acompañó al expediente de baja médica el día 13 de abril de 2021. Debe

⁷⁰ Art.2. e) LJS

⁷¹ Art. 96.2 LJS

⁷² STSJ de Castilla y León, n.º 693/2021, de 21 de diciembre de 2021, ECLI:ES:TSJCL:2021:4656

observarse una acción u omisión en el incumplimiento de obligaciones de seguridad, que podrá observarse en la infracción de cualquiera de las obligaciones establecidas en la normativa específica de seguridad como a la obligación general que pesa sobre el empresario de garantizar la seguridad y la salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo, mediante la adopción de las medidas necesarias. Como también fue probado por la inspección de trabajo que procedió a la investigación del suceso acaecido, y levantó acta frente a la terminal, en la cual no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, al tiempo que carecía de una falta de plan de acción.

A su vez, la inspección de trabajo permitió probar también el último requisito, culpa o negligencia empresarial. Es decir, la presencia de un elemento culpabilístico resulta insoslayable, en la medida en que la mayoría de las sentencias sociales, en esta materia, parten de la rotunda negación de la responsabilidad objetiva del empresario. Es decir, no estamos ante una responsabilidad fundamentada en el riesgo laboral, como sucede en la infracción administrativa, sino que al menos ha de hallarse cierta culpa en el comportamiento empresarial. Es entonces la negligencia la *conditio sine qua non* para que pueda proceder la responsabilidad, negligencia que se observa en la conducta del empresario al no proveer al trabajador de las medidas de prevención y seguridad laboral, que de haber existido, no se habría producido el accidente laboral.

8.1. Responsabilidad administrativa

La responsabilidad empresarial administrativa procederá cuando se produzca el incumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias, por lo que esta responsabilidad surge de las acciones u omisiones de los empresarios en el incumplimiento de normas, pudiendo diferenciar dentro de estas dos variables distintas, como son la responsabilidad administrativa en materia de prevención de riesgos laborales y la responsabilidad en el pago de prestaciones derivada directamente de la omisión de los deberes laborales administrativos del empresario como son la afiliación, alta y cotización.

En la sección 2.^a de la LISOS, bajo el epígrafe «Infracciones en materia de prevención de riesgos laborales» se tipifican como infracciones, las acciones u omisiones de los empresarios que incumplan la normativa.

Procederá imponer la sanción tipificada en el artículo 12.6. de la LISOS al *Incumplir la obligación de efectuar la planificación de la actividad preventiva que derive como necesaria de la evaluación de riesgos, o no realizar el seguimiento de la misma, con el alcance y contenido establecidos en la normativa de prevención de riesgos laborales.*

Las sanciones económicas a la que deberá hacer frente ENERGY PLUS S.A. , oscilará según el art. 40.2 de la LISOS entre, Las graves con multa, en su grado mínimo, de 2.451 a 9.830 euros en su grado mínimo; en su grado medio, de 9.831 a 24.585 euros; y en su grado máximo, de 24.586 a 49.180 euros, por ser tipificada como infracción grave.

Excepcionalmente por la gravedad de los hechos, la sanción puede consistir, además en la suspensión de las actividades laborales por un tiempo determinado, incluso el cierre del centro de trabajo (art. 53 de la LPRL). Así como la prohibición de contratar con la Administración Públicas cuando se hayan cometido infracciones administrativas muy graves en materia de seguridad y salud en el trabajo, o aquellas constitutivas de delito.

8.2. Responsabilidad laboral del accidente: recargo de prestaciones

Desde el punto de vista laboral de la responsabilidad, encontramos otra sanción de naturaleza administrativa, regulada en el art. 164 de la Ley General de la Seguridad Social:

«1. Todas las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional se aumentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50 por ciento, cuando la lesión se produzca por equipos de trabajo o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los medios de protección reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad y salud en el trabajo, o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador.

2. La responsabilidad del pago del recargo establecido en el apartado anterior recaerá directamente sobre el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o trasmitirla.

3. La responsabilidad que regula este artículo es independiente y compatible con las de todo orden, incluso penal, que puedan derivarse de la infracción».

Se impuso a la terminal una sanción que ascendía al 30% de las prestaciones correspondientes al trabajador, que es conforme al apartado 1 del artículo 164 de la LGSS, pudiendo ser aumentado hasta alcanzar el 50%.

8.3. Responsabilidad penal

El mero hecho de que ocurra un accidente de notoria gravedad implica que se inicien diligencias previas por los juzgados de instrucción para determinar si pueden existir responsabilidades penales. Se tipifican en el Código Penal diversos delitos en los que el empresario puede incurrir ante el incumplimiento de su deber de protección de la seguridad y salud de los trabajadores.

Por un lado, infracción de las normas de prevención con peligro para la vida o integridad física de los trabajadores (art. 316 del CP). No se exige en este caso que se produzcan daños, sino que es suficiente el hecho de haber generado y aceptado la situación de peligro. Y a su vez la infracción de las normas de prevención por imprudencia grave con peligro para la vida o integridad física de los trabajadores (art. 317 del CP).

Accesorio a este tipo de penas, la Autoridad Laboral podría instar el cierre temporal o definitivo de la empresa o sus locales e incluso ordenar la disolución de la persona jurídica.

En relación con la atribución del delito a las personas jurídicas, el art. 318 del Código Penal, indica:

«Cuando los hechos previstos en los artículos de este título se atribuyeran a personas jurídicas, se impondrá la pena señalada a los administradores o encargados del servicio que hayan sido responsables de los mismos y a quienes, conociéndolos y pudiendo remediarlo, no hubieran adoptado medidas para ello. En estos supuestos la autoridad

judicial podrá decretar, además, alguna o algunas de las medidas previstas en el artículo 129 de este Código».

Lo anterior, teniendo presente lo establecido en el art. 31 del Código Penal sobre la responsabilidad solidaria en las penas de multa de la persona jurídica:

«El que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurran en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente figura de delito requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre».

8.4. Responsabilidad civil

La obligación de indemnizar de carácter civil al trabajador por los daños y perjuicios ocasionados en un accidente de trabajo tan sólo pueden imponerse al empresario, según lo establecido en el art. 1902 del Código Civil, cuando haya incurrido en una conducta culposa o negligente, no siendo posible acudir a criterios de responsabilidad objetiva ni erigir al riesgo en fundamento único de la obligación de resarcir.

La responsabilidad civil, es compatible con la administrativa, la penal y con la derivada del recargo en las prestaciones.

Referido a la cuantía reclamada judicialmente, debe atenderse a lo dispuesto en el art. 219 de la LEC, que determina que,

«cuando se reclame en juicio el pago de una cantidad de dinero determinada o de frutos, rentas, utilidades o productos de cualquier clase, no podrá limitarse la demanda a pretender una sentencia meramente declarativa del derecho a percibirlos, sino que deberá solicitarse también la condena a su pago, cuantificando exactamente su importe, sin que pueda solicitarse su determinación en ejecución de sentencia, o fijando claramente las bases con arreglo a las cuales se deba efectuar la liquidación, de forma que ésta consista en una pura operación aritmética. (..) La sentencia de condena establecerá el importe exacto de las cantidades respectivas, o fijará con claridad y precisión las bases para su liquidación, que deberá consistir en una simple operación aritmética que se efectuará en la ejecución».

Es decir, la demanda interpuesta no podrá tan solo solicitar que se declare el derecho a percibir una indemnización, si no que esa indemnización ha de ser determinada o determinable y el tribunal ha de condenar al responsable a su pago.

En este sentido, es preciso considerar la STS, n.º 993/2006, de 4 de octubre de 2006, , que se pronuncia acerca de la cuantificación de la indemnización ante el resarcimiento de un daño moral, matiza que *«la determinación de la cuantía por indemnización por daños morales, como es la que se impugna en el recurso, debe ser objeto de una actividad de apreciación por parte del juzgador, habida cuenta de la inexistencia de parámetros que permitan con precisión traducir en términos económicos el sufrimiento en que el daño moral esencialmente consiste. En efecto, se viene manteniendo que la reparación del daño o sufrimiento moral, que no atiende a la reintegración de un patrimonio, va dirigida, principalmente, a proporcionar en la medida de lo humanamente posible una*

satisfacción como compensación al sufrimiento que se ha causado, lo que conlleva la determinación de la cuantía de la indemnización apreciando las circunstancias concurrentes».

Es conveniente destacar que cuando en la producción del daño intervienen varios autores, se produce una obligación de carácter solidario⁷³. *«el reconocimiento de esta responsabilidad in solidum (con carácter solidario), responde a razones de seguridad e interés social, en cuanto constituye un medio de protección de los perjudicados adecuado para garantizar la efectividad de la exigencia de la responsabilidad extracontractual, pero exige para su aplicación que no sea posible individualizar los respectivos comportamientos ni establecer las distintas responsabilidades».*

Para que surja la responsabilidad de ENERGY PLUS S.A. frente al trabajador que ha sufrido el accidente laboral, deben concurrir los siguientes requisitos⁷⁴:

1. La existencia real de una situación generadora de daños y perjuicios, es decir, la producción de un daño que ha de ser cierto, realmente existente y medible económicamente.
2. Su acreditación en el proceso que se inicie instando su resarcimiento.
3. Un incumplimiento probado por parte del empresario, determinante de aquella situación.
4. Existencia de una relación o nexo causal entre el comportamiento y el daño, valorando, en cada caso concreto, si el antecedente se presenta como causa necesaria del efecto lesivo producido, de tal manera que el cómo y el por qué se produjo éste constituyen elementos definitorios del contenido de aquella relación causal.
5. Existencia de un criterio que permita imputar la responsabilidad al empresario. El criterio normal de imputación es la culpabilidad. Sobre este último aspecto, el artículo 1.902 del CC, consagra un principio de responsabilidad subjetiva, conforme al cual solo surge la obligación de reparar el daño causado cuando ha intervenido culpa o negligencia. Sin embargo, la jurisprudencia ha evolucionado progresivamente hacia una objetivación de la culpa, dando lugar a la denominada responsabilidad por riesgo, que conlleva una inversión de la carga de la prueba, de forma que es el autor de los daños quien ostenta la carga de probar que en el ejercicio de sus actos lícitos obró con toda la prudencia y diligencia precisa para evitarlos.

Por haberse cumplido todos estos requisitos como quedó probado, dará lugar a la indemnización de carácter civil.

⁷³ STS, n.º 1340/2007, de 2 de enero de 2007 (ECLI:ES:TS:2007:172)

⁷⁴ <https://www.iberley.es/temas/tipos-responsabilidades-indemnizaciones-asociadas-accidente-trabajo-enfermedad-profesional-62907>

9.DECLARACIÓN DE INCAPACIDAD PERMANENTE DEL TRABAJADOR Y SU CLASIFICACIÓN.

Como confirmó el tribunal médico se trató de un accidente laboral, el trabajador fue finalmente incapacitado para trabajar, y por ello recibirá una pensión compensatoria. Sin embargo conviene clasificar la incapacidad del trabajador para poder cuantificar la correspondiente pensión compensatoria.

Se elaborará dictamen-propuesta del equipo de valoración de incapacidades que contendrá la «calificación de estas situaciones en sus distintos grados». Según el artículo 146.1 de la LGSS *la incapacidad permanente, cualquiera que sea su causa determinante, se clasificará, en función del porcentaje de reducción de la capacidad de trabajo del interesado, valorado de acuerdo con la lista de enfermedades que se apruebe reglamentariamente en los siguientes grados: Incapacidad permanente parcial, Incapacidad permanente total, Incapacidad permanente absoluta y Gran invalidez.*

Es la incapacidad permanente parcial para la profesión habitual aquella que ocasione al trabajador una disminución superior al 33% en su rendimiento normal para dicha profesión, sin impedirle la realización de las tareas fundamentales de la misma.

Se clasificará en incapacidad permanente total para la profesión habitual la que inhabilite al trabajador para la realización de todas o de las fundamentales tareas de dicha profesión, siempre que pueda dedicarse a otra distinta.

La incapacidad permanente absoluta para todo trabajo será la que inhabilite por completo al trabajador para toda profesión u oficio.

Se entenderá por gran invalidez la situación del trabajador afecto de incapacidad permanente y que, por consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales, siendo dependiente de otra persona para realizar sus funciones vitales.

Una vez acaba su actuación, el equipo de valoración de incapacidades elevará su dictamen propuesta al Director Provincial del INSS. Aunque este dictamen-propuesta no es vinculante, sino meramente preceptivo, generalmente es aceptado por el Director Provincial de la entidad gestora. Y supuesto que el beneficiario reúna los requisitos legalmente exigibles se procederá a dictar resolución administrativa reconociéndole el derecho a percibir las prestaciones económicas correspondientes.

En el caso de la incapacidad permanente parcial, la prestación económica consistirá en un importe equivalente a 24 mensualidades de la base reguladora que haya servido para determinar la prestación por de la que se derive la invalidez.

En el caso de la incapacidad permanente total, la prestación económica consistirá en una pensión vitalicia, que tendrá un mínimo garantizado si deriva de enfermedad común del 55% a la base reguladora correspondiente, la cual varía en función de que la contingencia haya sido causada por una enfermedad común, por un accidente no laboral o por riesgos profesionales (accidente de trabajo o enfermedad profesional). Cabrá incrementar este porcentaje en un 20% más —alcanzando, en consecuencia, el 75% de la base reguladora correspondiente—, cuando por su edad, falta de preparación general o especialización y circunstancias sociales y laborales del lugar de residencia, se presuma la especial dificultad de obtener empleo en actividad distinta de la que venía desarrollando, en cuyo caso se habla doctrinal y jurisprudencialmente de que existe una incapacidad permanente total «cualificada».

En el caso de la incapacidad permanente absoluta, la prestación económica se cuantifica en una pensión vitalicia, por importe del 100% de la base reguladora correspondiente, calculada, si el beneficiario se encontrase en alta o en situación asimilada a la de alta de idéntica manera que en los casos de incapacidad permanente total.

Finalmente la clasificación de incapacidad permanente más grave, es el caso de la gran invalidez, en la que el beneficiario tendrá derecho a una pensión vitalicia según lo establecido en los apartados anteriores (pensión vitalicia por incapacidad permanente total y por incapacidad permanente absoluta), viéndose incrementada su cuantía con un complemento, destinado a que el clasificado dentro de la gran invalidez pueda sufragar los gastos de ayuda a su situación de dependencia, que será el equivalente al resultado de sumar el 45% de la base mínima de cotización vigente en el momento del hecho causante y el 30% de la última base de cotización del trabajador correspondiente a la contingencia de la que derive la situación de incapacidad permanente.

CONCLUSIONES

Primera

El vertido de hidrocarburos en una de las líneas de trasiego del buque M.T. MONTE FARO mientras descargaba en la terminal de grandes líquidos de ENERGY PLUS S.A. supuso un acto de contaminación susceptible de aplicación del Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.

Por todo lo referido, considero a Smith Shipping C.O. responsable civilmente según lo estipulado en el CLC/92 con derecho a limitar su responsabilidad como establece el convenio. Considero a su vez que ENERGY PLUS S.A. respondería extracontractualmente, que deberá indemnizar a la Cofradía de pescadores por los daños ocasionados.

A su vez se estaría ante un caso de responsabilidad contractual entre Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A., pues mediaba contrato entre ambos, donde se obligaban la primera al pago del amarre en la terminal de ENERGY PLUS S.A. a razón de 5.000 € por día. Y esta última se comprometía a descargar el crudo procedente del buque M.T. MONTE FARO hasta la terminal mediante líneas de trasiego, al observarse una fuga en estas se paralizó la descarga, resultando ENERGY PLUS S.A. incumplidora. A su vez Smith Shipping C.O. resultó ser incumplidora al no pagar el amarre. Por ello dimanará una responsabilidad civil contractual del art.1901 CC, debiendo indemnizarse mutuamente.

Segunda

Respecto a las sanciones administrativas, la producción de un vertido de sustancias contaminantes, que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, está tipificado como infracción muy grave según el artículo 308.4 de la LPEMM.

Para que proceda imponer la sanción se debe vincular la mancha detectada al buque responsable y comprobar que el vertido se corresponde con una sustancia y un volumen no permitido, como efectivamente sucedió. Como quedó acreditada la culpa compartida del personal del buque y el personal de la terminal de puerto, serán responsables solidarios de la sanción administrativa la empresa Smith Shipping C.O., el capitán del buque M.T. MONTE FARO, el seguro de responsabilidad civil, la compañía Energy Plus S.A. y el asegurador de la actividad.

De lo que derivará una sanción económica según el artículo 312.3 d) LPEMM por contaminación del medio marino, de hasta 3.005.000 euros, además, según el apartado 6 del mismo artículo para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera. Sin embargo la cuantía de las multas no es fija, sino que podrá ser actualizada o modificada por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.

Tercera

La cantidad de crudo vertido no es susceptible de provocar daños graves, ni riesgo en la vida de las personas, ni daños de carácter irreparable en el medio para ser constitutivo de delito contra el medio ambiente tipificado en el artículo 325 CP. La reiterada jurisprudencia no apreció delito en los vertidos de hidrocarburos de pequeña cantidad respecto de la gran capacidad de los buque-tanque, como es el caso del buque “M.T. MONTE FARO”, pero sí vertidos de gran envergadura como el Prestige. Es por ello que considero que no proceden responsabilidades penales contra Smith Shipping C.O., ni contra ENERGY PLUS S.A.

Según establece el artículo 311.3 de la LPEMM, cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

Al no observarse delito en los hechos que provocaron el vertido, la sanción se impondrá mediante el proceso administrativo sancionador, sin intervención de la jurisdicción penal alguna.

Cuarta

Respecto a la intervención de los seguros se deben diferenciar los distintos ámbitos de su aplicación.

El seguro de flete está regulado en el artículo 743.7 Cdc, la cobertura se proyecta en los supuestos en que el porteador pierde el derecho sobre el flete. En la costumbre marítima, en el contrato de transporte es habitual concertar el flete a todo evento e incluso pagar lo por adelantado, recayendo el riesgo de pérdida de flete sobre el cargador, por lo que el titular del interés no será el porteador sino el titular de la mercancía. Respecto a Smith Shipping C.O., alegó la pérdida de flete, de ello se deduce que no había concertado el flete a todo evento ni lo cobró por adelantado, es por ello que su seguro de flete se lo habría de abonar.

Dentro de las coberturas de Protección debo destacar aquellas relacionadas con terceras personas, en la que se cubrirían las indemnizaciones en concepto de daños y perjuicios, gastos médicos y hospitalización causados a personal ajeno al buque, como es el trabajador accidentado de la compañía Energy Plus S.A., de la terminal donde el buque descargó. Es por ello que el seguro de Protección e Indemnización cubrirá todos los gastos y la eventual indemnización al accidentado.

Dentro de este se cubrirán también los daños ocasionados a cuerpos fijos o flotantes, como son muelles, espigones, diques o atracaderos. Será entonces asumido por el seguro de P&I los daños causados por el buque M.T. MONTE FARO al pantalán y a la terminal de grandes líquidos propiedad de Energy Plus S.A.

También quedarían cubiertos todos los gastos complementarios a la descarga, así como de eliminación, de mercancías siniestradas o sin valor, que correspondan al armador del buque, así como aquellos gastos correspondientes a la descarga y reestiba de mercancías. Es por ello que los gastos derivados de contener el vertido de crudo y limpieza de la mancha quedarán cubiertos por el seguro de P&I.

Respecto a la imposición de multas, los Clubes cubren las multas impuestas al Miembro, Dentro de esta categoría se encuentran las multas impuestas por las Autoridades Aduaneras como consecuencia de la infracción de la normativa aduanera y las multas relacionadas con la seguridad del buque, personas y puerto. Se trata de infracciones administrativas en los ámbitos de la Marina Mercante y portuario. Como es el caso de las sanciones administrativas al buque M/T MONTE FARO, siendo responsables el seguro del pago de la sanción económica, además de la posible detención del buque en puerto en el que a su vez, será el seguro de P&I el responsable de abonar los gastos de amarre durante ese período. A su vez, el seguro de ENERGY PLUS S.A. también será el responsable de hacer frente a la sanción administrativa impuesta.

Por todo ello el sujeto responsable de asumir el abono de la cuantía derivada de la responsabilidad civil del vertido de hidrocarburos, según establece el CLC/92 será el seguro de Protección e Indemnización, que responderá de la responsabilidad impuesta a Smith Shipping C.O. respetando los límites del convenio y las cláusulas de la póliza.

Los seguros de Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A. serán los responsables de abonarse mutuamente las indemnizaciones derivadas de la responsabilidad contractual, y el seguro de ENERGY PLUS S.A. deberá abonar la indemnización por responsabilidad extracontractual a la Cofradía de pescadores por los daños ocasionados, atendiendo siempre a lo establecido en las pólizas.

Quinta

El buque de referencia se mantuvo inmovilizado a consecuencia de su detención por parte de las autoridades en el pantalán n.º 3 de la terminal desde el 24 de enero de 2021 hasta el 16 de febrero de 2021, según el art. 320 de la LPEMM, el Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones derivadas de las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques o plataformas fijas o flotantes. Sin perjuicio de que la retención pueda ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.

Para levantar la detención del buque se exige el pago de la garantía económica fijada, en orden de asegurar la colaboración del procedimiento sancionador por la infracción cometida por buque. Es decir se sustituye la medida cautelar de la detención del buque por una garantía económica que garantizará la presencia de la sociedad armadora en el procedimiento, en caso contrario, perdería el importe dado en garantía.

También procederá la inmovilización del buque en puerto según lo establecido en el artículo 19 del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Cuando las deficiencias detectadas en el buque sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el capitán marítimo procederá a inmovilizar el buque. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o puede reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

Sexta

Respecto al accidente sufrido por el trabajador de la compañía Energy Plus S.A. en las labores de limpieza, para que pueda darse lugar a la responsabilidad empresarial derivada de accidente de trabajo es menester que concurren una serie de requisitos. En primer lugar, es necesario la existencia de daños a la persona trabajadora, que resultaron probados en el informe facultativo que acompañó al expediente de baja médica el día 13 de abril de 2021. Debe observarse una acción u omisión en el incumplimiento de obligaciones de seguridad, que podrá observarse en la infracción de cualquiera de las obligaciones establecidas en la normativa específica de seguridad como a la obligación general que pesa sobre el empresario de garantizar la seguridad y la salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo, mediante la adopción de las medidas necesarias. Como también fue demostrado por la inspección de trabajo que procedió a la investigación del suceso acaecido, y levantó acta frente a la terminal, en la cual no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, al tiempo que carecía de una falta de plan de acción.

A su vez, la inspección de trabajo permitió probar también el último requisito, culpa o negligencia empresarial. Es decir, la presencia de un elemento culpabilístico resulta insoslayable, en la medida en que la mayoría de las sentencias sociales, en esta materia, parten de la rotunda negación de la responsabilidad objetiva del empresario. Es decir, no estamos ante una responsabilidad fundamentada en el riesgo laboral, como sucede en la infracción administrativa, sino que al menos ha de hallarse cierta culpa en el comportamiento empresarial. Es entonces la negligencia la *conditio sine qua non* para que pueda proceder la responsabilidad, negligencia que se observa en la conducta del empresario al no proveer al trabajador de la medidas de prevención y seguridad laboral, que de haber existido, no se habría producido el accidente laboral.

La obligación de indemnizar de carácter civil al trabajador por los daños y perjuicios ocasionados en un accidente de trabajo tan sólo pueden imponerse al empresario, según lo establecido en el art. 1902 del Código Civil, cuando haya incurrido en una conducta culposa o negligente.

Así para que surja la responsabilidad de ENERGY PLUS S.A. frente al trabajador que ha sufrido el accidente laboral, debe probarse la existencia real de una situación generadora de daños y perjuicios, la existencia de nexo causal entre el comportamiento y el daño, y la existencia de un criterio que permita imputar la responsabilidad al empresario. El criterio normal de imputación es la culpabilidad, como establece el 1902 CC. Por haberse cumplido todos estos requisitos como quedó probado, dará lugar a la indemnización de carácter civil.

Administrativamente procederá imponer la sanción tipificada en el artículo 12.6. de la LISOS al *Incumplir la obligación de efectuar la planificación de la actividad preventiva que derive como necesaria de la evaluación de riesgos, o no realizar el seguimiento de la misma, con el alcance y contenido establecidos en la normativa de prevención de riesgos laborales.*

Las sanciones económicas a la que deberá hacer frente ENERGY PLUS S.A. , oscilará según el art. 40.2 de la LISOS entre, Las graves con multa, en su grado mínimo, de 2.451

a 9.830 euros en su grado mínimo; en su grado medio, de 9.831 a 24.585 euros; y en su grado máximo, de 24.586 a 49.180 euros, por ser tipificada como infracción grave.

Como el trabajador ha sido incapacitado permanentemente para trabajar tendrá derecho en función de la clasificación dentro de esta de una parcial, la prestación económica consistirá en un importe equivalente a 24 mensualidades de la base reguladora que haya servido para determinar la prestación por de la que se derive la invalidez si fuese parcial, hasta una pensión vitalicia por la totalidad de la última base reguladora aumentada el equivalente al resultado de sumar el 45% de la base mínima de cotización vigente en el momento del hecho causante y el 30% de la última base de cotización del trabajador en caso de gran invalidez y situación de dependencia.

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- «ANUARIO DE DERECHO MARÍTIMO». 2003. Volumen XX. Gobierno Vasco
- ARROYO MARTÍNEZ. 2001. «Curso de derecho marítimo». Barcelona
- GABALDON GARCÍA Y RUIZ SOROA. 2002.«Manual de derecho de la navegación». Barcelona
- GABALDÓN GARCIA.1998. «Protección del medio ambiente y evolución del Derecho marítimo». ADM. Vol.XV
- GARCIA-PITA Y LASTRES. 1996. «La limitación de la responsabilidad civil del naviero (Análisis sistemático del Derecho comparado y perspectivas de reforma del del Derecho español)». Vitoria
- GÓMEZ CALERO, 1992. «Derecho de las averías y de los accidentes marítimos». Madrid
- GONZALEZ-LEBRERO. 1992 «Averías gruesas, realidad actual y futuro incierto». Tapia
- HILL, 1998.« Maritime Law.» London
- MATEOS RODRIGUEZ-ARIAS. 1998. «Los delitos relativos a la protección del medio ambiente». Madrid
- OLIVENCIA, 1993. «Responsabilidad por contaminación marina», en Derecho marítimo CGPJ. Madrid
- PRAT GARCIA Y SOLER MATUTES 2000 «El delito ecológico». Barcelona
- REMOND-GOUILLOUD,1993.« Droit maritime ». Paris
- RODRÍGUEZ CARRIÓN. 1998. «Responsabilidad del naviero y su limitación: Cuestiones actuales». II Jornadas de Derecho marítimo de San Sebastián Donostia 1998.
- RUIZ SOROA Y GABALDON GARCÍA. 2002. «Manual del derecho de navegación». Madrid.
- RUIZ SOROA. 1990 «El buque, el naviero y el personal auxiliar». Vitoria
- SILVA SÁNCHEZ. 1997. «¿Protección penal del medio ambiente? Texto y contexto del artículo 325 del Código Penal».
- SILVA SANCHEZ. 1999. «Delitos contra el medio ambiente». Valencia
- TERRADILLOS BASOCO. 1992. «Derecho penal del medio ambiente». Madrid

LEGISLACIÓN

Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar de 10 de diciembre de 1982.

Convenio de Bruselas sobre competencia jurisdiccional y ejecución de decisiones en materia civil y mercantil de 27 de septiembre de 1968.

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

Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causado por la contaminación de hidrocarburos de 1971.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992.

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques de 2001.

Instrumento de adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969.

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. Publicado en «BOE» núm. 7, de 8 de enero de 2000 (<https://www.boe.es/eli/es/l/2000/01/07/1/con>)

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales. Publicado en «BOE» núm. 269, de 10 de noviembre de 1995 (<https://www.boe.es/eli/es/l/1995/11/08/31/con>)

Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social. Publicado en el «BOE» núm. 245, de 11 de septiembre de 2011 (<https://www.boe.es/eli/es/l/2011/10/10/36/con>)

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Manual de reclamaciones, Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, edición de octubre de 2016.

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

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

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Publicado en: «BOE» núm. 317, de 30 de diciembre de 2010 (<https://www.boe.es/eli/es/rd/2010/12/23/1737>)

Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio.

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

Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. Publicado en el «BOE» núm. 189, de 08 de agosto de 2000 (<https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2000/08/04/5/con>)

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Publicado en el «BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015 (<https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/8/con>)

JURISPRUDENCIA

España. Sentencia del Tribunal Supremo(Sala segunda de lo Penal) N° 865/2015 de 14 de enero de 2016 (ECLI:ES:TS:2016:11)

España. Sentencia Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Sala de lo Contencioso) N° 714/2020 19 de Octubre de 2020 (ECLI:ES:TSJM:2020:9990)

España. Sentencia Tribunal Supremo, n.º 1340/2007, de 2 de enero de 2007, (ECLI:ES:TS:2007:172)

España. Sentencia Tribunal Supremo, n.º 993/2006, de 4 de octubre de 2006, (ECLI:ES:TS:2006:5695)