



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

---

**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**

**VERTIDO DE CRU NO MAR MEDITERRÁNEO: ANÁLISE XURÍDICA DAS RESPONSABILIDADES DERIVADAS DO SUCESO DE CONTAMINACIÓN MARIÑA, ACIDENTE LABORAL E SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL E DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN**

**OIL SPILL ON THE MEDITERRANEAN SEA: LEGAL ANALYSIS OF THE LIABILITY ON MARITIME POLLUTION, OCCUPATIONAL ACCIDENT AND LIABILITY AND PROTECTION AND INDEMNICITY INSURANCE**

---

TRABAJO FIN DE GRADO

AÑO ACADÉMICO 2021-2022

Grado en Derecho

*Alumna: Sara Corraliza Aba  
Tutora: Marta Cernadas Lázare*

## Índice

Abreviaturas .....	2
Supuesto de hecho .....	4
<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>6</b>
<b>II. ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS RESPONSABILIDADES DERIVADAS DEL SUCESO Y DE LA CONTAMINACIÓN .....</b>	<b>8</b>
<b>II.1 Normativa aplicable en España en materia de vertidos de hidrocarburos, calificación jurídica de los hechos .....</b>	<b>11</b>
<b>II.2 Responsabilidades derivadas del suceso .....</b>	<b>12</b>
<b>II.2.a Responsabilidad civil .....</b>	<b>12</b>
<b>II.2.c Responsabilidad penal .....</b>	<b>19</b>
<b>III. SEGUROS OBLIGATORIOS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN RELACIÓN CON LOS DAÑOS PROVOCADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS .....</b>	<b>25</b>
<b>III.1 Particularidades del seguro de P&amp;I .....</b>	<b>26</b>
<b>III.2 Acción directa y responsabilidades del asegurador en supuestos de daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos en el medio marino.....</b>	<b>28</b>
<b>IV. DETENCIÓN DE BUQUES. EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES SEGÚN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA .....</b>	<b>31</b>
<b>V. CUESTIONES RELATIVAS AL ACCIDENTE LABORAL.....</b>	<b>35</b>
<b>V.1 Sanción y recargo de prestaciones sobre la empresa Energy Plus S.A.....</b>	<b>35</b>
<b>V.2 Reclamación por responsabilidad civil del trabajador .....</b>	<b>38</b>
<b>V.2.a Responsabilidad a cargo de la compañía .....</b>	<b>38</b>
<b>V.2.b Responsabilidad a cargo de la compañía aseguradora.....</b>	<b>40</b>
<b>VI. CONCLUSIONES .....</b>	<b>42</b>
<b>VII. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>44</b>
<b>VIII. APÉNDICE LEGISLATIVO .....</b>	<b>47</b>
<b>IX. APÉNDICE JURISPRUDENCIAL .....</b>	<b>49</b>

## Abreviaturas

AIE: Asociación de Interés Económico

CC: Código Civil

CE: Constitución Española

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

CEPB: Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques

CIAIM: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos

CLC/92: Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos 1992

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

CP: Código Penal

DEG: Derechos Especiales de Giro

DIPr: Derecho Internacional Privado

ER: Estado Ribereño

ET: Estatuto de los Trabajadores

FIDAC: Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos

FIDAC: Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos

FMI: Fondo Monetario Internacional

FOND/92: Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos

GT: *Gross Tonnage*

INSS: Instituto Nacional de la Seguridad Social

LC: Ley de Costas

LCS: Ley de Contrato de Seguro

LEC: Ley de Enjuiciamiento Civil

LGSS: Ley General de la Seguridad Social

LNM: Ley de Navegación Marítima

LOPJ: Ley Orgánica del Poder Judicial

LPEMM: Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

LPRS: Ley de Prevención de Riesgos Laborales

LRCSVM: Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor

LRJS: Ley Reguladora de la Jurisdicción Social

MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques

OMI: Organización Marítima Internacional

ONU: Organización de las Naciones Unidas

P&I: *Protection and Indemnity*

SEPRONA: Servicio de Protección de la Naturaleza

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

TFG: Trabajo de Fin de Grado

TFUE: Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

TS. Tribunal Supremo

TSJ: Tribunal Superior de Justicia

## 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.

## I. INTRODUCCIÓN

El desarrollo de las civilizaciones, tal y como se concibe, no hubiese podido alcanzar el escenario actual en el que vivimos si no fuese por la existencia del transporte marítimo, el cual ha crecido y evolucionado en una simbiosis armónica con el comercio y con la propia humanidad. A comienzos del siglo XX tiene lugar un punto de inflexión para el caso que nos ocupa, pues el motor de combustión interna es incorporado como medio de propulsión en los buques. Se da comienzo pues a una era que data hasta el presente, en la que se deja atrás la combustión del carbón –empleado en las calderas de vapor– y se reemplaza por otros combustibles de origen fósil, siendo aquellos productos derivados del petróleo los más empleados. Pese a que, en la actualidad, las agendas climáticas de las naciones aúnan fuerzas a fin de minimizar las emisiones a la atmósfera, los combustibles oleosos persisten en el transporte marítimo.

Por otro lado, la expansión de ciertos sectores de la industria tales como el energético, el textil o el petroquímico, entre otros; así como la incorporación del automóvil a la vida de las personas; pasando por el transporte terrestre –tanto ferroviario como por carretera– produjeron que la demanda de productos petrolíferos no se acotase exclusivamente al seno de la propulsión de buques en lo que al sector marítimo se refiere. Sin ánimo de profundizar en materia de economía de escala, la demanda de petróleo y de sus productos derivados por parte de la humanidad implicó que el modo de transporte resultase más viable por vía marítima en lo que a comercio internacional respecta, teniendo como único competidor directo el trasiego marítimo/terrestre a través de oleoductos. El proceso de transporte del petróleo comienza en el yacimiento del cual se extrae el crudo. Seguidamente, es conducido al lugar de transformación, donde se obtienen sus distintas fracciones o productos tras el proceso de refinado. Finaliza en el momento en que se hacen llegar dichos productos a los puntos de consumo. El itinerario anterior acostumbra a ser geográficamente disperso e implica una serie de operaciones –carga, descarga y trasiegos, entre otras– las cuales, de manera inevitable, dejan una huella muy significativa sobre el medioambiente y suponen un riesgo para la salud de las personas que se realizan profesionalmente en este sector.

En lo que al campo jurídico se refiere, hasta los años setenta no existía regulación alguna de carácter internacional que tratase de prevenir, minimizar y sancionar todos aquellos sucesos de contaminación marina causados por vertidos de hidrocarburos. Se aprobaron entonces Convenios Internacionales como el CLC<sup>1</sup> o el Convenio del Fondo<sup>2</sup>, mientras que en EE. UU. se promulgó la OPA 90<sup>3</sup>, debido a las consecuencias derivadas del accidente del petrolero “EXXON VALDEZ” en aguas de Alaska durante la primavera de 1989, un caso especialmente paradigmático. La parte de la hemeroteca reservada a los sucesos de contaminación marina por hidrocarburos acostumbran a hacer especial eco de aquellos grandes accidentes o hundimientos por tratarse de acontecimientos muy sonados, cuyas consecuencias inmediatas tienden a ser catastróficas y que dan lugar a escenarios dantescos con repercusión a nivel internacional en la mayoría de los casos. Este tipo de sucesos conllevan la destrucción de ecosistemas, entrañan riesgos para la salud humana, suponen elevados gastos económicos en las labores de limpieza, paralizan parcial o completamente ciertos sectores –tales como la pesca o el turismo–, ponen en duda la seguridad del transporte marítimo y generan rechazo por parte de la sociedad en lo que a desarrollo de infraestructuras e inversiones en el sector respecta.

---

<sup>1</sup> *Civil Liability Convention.*

<sup>2</sup> *Fund Convention.*

<sup>3</sup> *Oil Pollution Act of 1990.*

Prueba de lo anterior fueron los sucesivos hundimientos de otros petroleros de envergadura similar tales como el “SEA EMPRESS”, el “HAVEN”, el “PRESTIGE” o el “ABT SUMMER” a partir de los cuales se asentó una sólida jurisprudencia en el marco del Derecho Internacional e hizo que la OPA 90 evolucionase hacia el actual convenio MARPOL<sup>4</sup>. Sin embargo, los incidentes operacionales del día a día en el seno del transporte marítimo engloban más del 90% de las descargas o vertidos de hidrocarburos acaecidos cada año, dejando a los vertidos causados por naufragios en un discreto segundo plano. Dichos incidentes operacionales acostumbra a tener un alcance inferior en lo que a publicidad se refiere, pero si sumamos todos ellos superan con creces a los grades hundimientos en lo que respecta a las consecuencias derivadas de los mismos.

El presente Trabajo Fin de Grado –en adelante, TFG– tiene su génesis en una operación portuaria cotidiana la cual se presenta en el apartado titulado “supuesto de hecho”. Dicha operación se podría extrapolar a cualquier otra terminal de graneles líquidos del mundo. El desarrollo del presente TFG pretende determinar el alcance jurídico que puede llegar a tener un acontecimiento de estas características en un puerto español. Los sucesos de contaminación marina tienen diversos orígenes, de igual manera que cualquier otro tipo de accidente, sobre los que cabe destacar el error humano, los fallos estructurales y/o de equipos, ciertas condiciones meteorológicas adversas, los comportamientos negligentes o intencionados, así como la confluencia de varios de ellos. Por lo general, será este último aspecto –también conocido como multicausalidad– el cual actúe como detonante en la mayoría de los escenarios.

Teniendo en cuenta lo expuesto en el párrafo anterior, se procederá al análisis del supuesto de referencia desde el punto de vista jurídico. Atendiendo especialmente a aquellos aspectos relativos a las responsabilidades derivadas del suceso, así como la aplicación de la legislación nacional, jurisprudencia y tratados internacionales relacionados con la contaminación marina por hidrocarburos.

---

<sup>4</sup> Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques.



## II. ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS RESPONSABILIDADES DERIVADAS DEL SUCESO Y DE LA CONTAMINACIÓN

Ante un suceso como el acaecido en el supuesto de hecho, en el que se produce un vertido accidental de hidrocarburos, se ocasionan una serie de daños irreparables, tanto para el medio ambiente como para las personas. Ante esta situación, surge la duda de quien será responsable de los perjuicios causados, cómo se cuantificarán los daños, quién se considerará perjudicado y cómo se ha de proceder en relación con las indemnizaciones y sanciones oportunas. Por ello, se han ido desarrollando distintos mecanismos legales con el fin de dar una respuesta completa y simple. Dada la dimensión internacional de la navegación marítima, desde aproximadamente mediados del siglo XX se ha tratado de crear normas uniformes de carácter universal, que superasen las barreras de las normativas nacionales de cada Estado, a fin de equilibrar y no generar discordancias en supuestos de vertidos de hidrocarburos en función de donde se produjese el siniestro. La adopción de Convenios Internacionales se impuso ante la imposibilidad de los legisladores nacionales de gestionar solas situaciones e intereses que conciernen a una actividad de alcance global, como es la actividad de las navieras, realizada muchas veces en aguas de distintos territorios y que por ello se enfrenta a la aplicación de diversos sistemas jurídicos y diferentes leyes nacionales aplicables. Por otra parte, debido a que en muchas ocasiones los daños por contaminación son pluri-localizados, es preciso que el enfoque sea internacional, esto es, concertado<sup>5</sup>.

El origen de este régimen de responsabilidad unificado se puede situar concretamente a raíz del accidente del petrolero “Torrey Canyon” en marzo de 1967 en la costa sur de Inglaterra, que puso de manifiesto la insuficiencia del Derecho nacional relativo a los accidentes marítimos entonces vigente para regular la responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos, supuesto que no se encontraba regulado específicamente por normas marítimas, sino remitido a las generales de cada Derecho nacional sobre responsabilidad patrimonial por daños<sup>6</sup>. Estas estas normas se basaban en el principio subjetivo, por lo tanto, no protegían suficientemente a los perjudicados, quienes, además, debían enfrentarse al problema de la imposibilidad de identificar al responsable, debido a la opacidad de las relaciones de propiedad y explotación de los buques<sup>7</sup>. Por lo tanto, en la mayoría de los casos, los perjudicados no lograban un resarcimiento de los daños sufridos adecuados, y las partes responsables, debían adaptarse a la legislación que regula la materia de daños y responsabilidades de cada país en cada fatídico suceso.

Como resultado de este incidente, la Organización Marítima Internacional –en adelante, OMI– se embarcó en la tarea de dotar de regulación la materia de responsabilidad e indemnización por contaminación. Por ello, creó, en primer lugar, un Comité jurídico encargado de dirimir los conflictos jurídicos surgidos de la catástrofe del “Torrey Canyon”. Este órgano posteriormente se convertiría en permanente y se establecería como auxiliar del Consejo de la OMI con el fin de tratar las cuestiones jurídicas que a esta le fuesen planteadas. Posteriormente, en el año 1969 en una Conferencia de la OMI se adoptó el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969, conocido como CLC/69<sup>8</sup>, que es considerado como el primer convenio en materia de

---

<sup>5</sup> SOBRINO HEREDIA, J.M, (coord.), *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007, pág.474

<sup>6</sup>GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pág. 787-788.

<sup>7</sup> DE LA RUE, C. & ANDERSON, C.B., *Shipping and the Environment Law and Practice*. Lloyds, Londres, 2009. Pág. 12.

<sup>8</sup> Por sus siglas en inglés *Internacional Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*.

responsabilidad civil del buque o propietario de la carga por contaminación. Esta norma fue modificada por dos Protocolos -en los años 1976 y 1992- lo cual conllevó también el cambio de su denominación, que, en la actualidad, se conoce como “Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992” (CLC/92)<sup>9</sup>.

En 1971 vio la luz un segundo Convenio, en vigor desde el año 1978, conocido como Convenio del Fondo o FUND/71 –en inglés “*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*” – modificado también en los mismos años que el anterior –1976 y 1992– y conocido en la actualidad como “Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos, 1992” (FUND/1992)<sup>10</sup>. El objeto de este convenio fue la creación de un fondo, conformado por las contribuciones monetarias de los importadores de petróleo, y su fin último es, que aquellas cantidades aportadas sirvan para abonar cantidades adicionales en el supuesto de contaminación por accidente marítimo cuando los daños superan el nivel de indemnización disponible en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil. Este Convenio del Fondo sigue en vigor, no obstante, en los últimos años se ha modificado la cuantía del mismo. Tanto el convenio del Fondo como el CLC/92, así como sus respectivas modificaciones y actualizaciones, están ratificados por España e incorporados, por lo tanto, al ordenamiento jurídico español.

Ya más recientemente se aprobó un tercer convenio, elaborado en Londres en el año 2001 y ratificado por España en el año 2008, el “Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de buques”, en inglés, “*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*” conocido como “Convenio BUNKERS”. Este Convenio se aplica en aquellos casos en los que no sea de aplicación el CLC/92. En el presente caso, no obstante, puesto que resulta de aplicación el CLC/92, no entraremos a profundizar en este último, pero sí es importante conocer la estructura básica de la normativa internacional aplicable a este tipo de sucesos.

Además de estos Convenios específicos en materia de contaminación por hidrocarburos, en España, el régimen conflictual en materia de obligaciones extracontractuales viene determinado por el Reglamento (CE) n.º 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, conocido como el Convenio de Roma II<sup>11</sup>. Este reglamento es de aplicación obligatoria en todos sus elementos y es de alcance general, por lo tanto, directamente aplicable por los Estados miembros. Sin embargo, en materia de daños de contaminación por hidrocarburos, los convenios internacionales específicos tienen prevalencia, por lo que este Reglamento comunitario goza de carácter supletorio para aquellos casos no cubiertos por los convenios internacionales específicos.<sup>12</sup> No obstante, el fin último que se pretende alcanzar es la eliminación de controversias entre Estados y la diversidad de normas internacionales que puedan resultar de

---

<sup>9</sup> Mediante el Protocolo, hecho el 27 de noviembre de 1992 se modificó el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas por hidrocarburos, dando lugar al Convenio de 1992. España se adhirió a dicho protocolo el 6 de junio de 1995 y denunció simultáneamente el de 1969.

<sup>10</sup> Mediante el Protocolo, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992 se modificó el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, dando lugar al Convenio del Fondo de 1992. España se adhirió a dicho protocolo, entrando el mismo en vigor el 18 de mayo de 1995.

<sup>11</sup> Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980. DOCE n-u. 266, de 9 de octubre de 1980.

<sup>12</sup> Artículo 28 del Convenio de Roma II: El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales.

aplicación en ciertos supuestos, para ello el DIPr pretende conseguir normas únicas de ámbito internacional.

A nivel nacional, la base del derecho a reparación de los daños derivados de la responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos en España se inspira en el principio europeo de “quien contamina, paga”, recogido en el artículo 191.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea –en adelante, TFUE<sup>13</sup>– como génesis de esa responsabilidad extracontractual. Por lo tanto, este principio resulta de aplicación a nivel comunitario, pero también se extrapola y sirve de cimientos para la regulación nacional de la responsabilidad por contaminación por hidrocarburos.

No obstante, teniendo en cuenta la complejidad de los supuestos de contaminación en la actualidad, la posibilidad de vertidos pluri-localizados, la casuística a la hora de identificar a los responsables del daño –armadores, propietarios de la carga, propietarios del buque, entre otros–, la envergadura de las imponentes cargas y consecuentemente la posible magnitud de los daños en caso de accidente o eventualidad, entre otros aspectos, las normativas de los Estados no tienen la capacidad suficiente de responder de modo adecuado y unilateral a los posibles conflictos, por ello se está primero a lo que contengan los distintos convenios internacionales ratificados, en este caso, por España.

En cualquier caso, estamos ante una serie de sucesos de muy diversa casuística, por lo que la problemática jurídica práctica en lo relativo a la responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos es una cuestión excesivamente compleja en la que confluyen diversas responsabilidades, entre ellas incluso la del Estado. De mismo modo, suele haber una multitud de afectados, además hay que tener en cuenta la magnitud de los daños y la problemática derivada del desconocimiento de quien es el causante en realidad, lo cual coadyuva a la difusión de la explotación de buques bajo los denominados “pabellones de conveniencia”<sup>14</sup>, dando lugar a un escenario dramático para los afectados pues genera una gran desprotección para los mismos, una realidad a la que el ordenamiento jurídico debe tratar de dar respuesta para evitarla o al menos paliarla<sup>15</sup>.

Por lo tanto, y a modo de síntesis, en caso de siniestro con resultado de contaminación, la responsabilidad por estos hechos se regula, en primer lugar, mediante el CLC/92, convenio del que son parte 145 Estados<sup>16</sup>, y por el FOND/92, ratificado por 120 Estados<sup>17</sup>; en segundo lugar,

---

<sup>13</sup> Artículo 191.2 TFUE apartado primero: La política de la Unión en el ámbito del medio ambiente tendrá como objetivo alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga

<sup>14</sup> Se entiende por “pabellón de conveniencia” o DOC del inglés *Flag of Convenience* aquel que enarbola un buque civil y que carece de cualquier tipo de vinculación con este. Además, dicho pabellón cumple una serie de características que se resumen en facilidad de registro, falta de restricciones, ausencia de pago de impuestos del buque inscrito, falta de capacidad por parte del Estado de la bandera para obligar al cumplimiento de unas condiciones mínimas, entre otras. Se consideran pabellones de conveniencia, entre otros: Antigua y Barbuda, Bahamas, Belice, Camboya, Islas Caimán, Jamaica, Líbano, Islas Marshall, Mauricio, Panamá, o Santo Tomé y Príncipe. SUÁREZ SÁNCHEZ, P. “Los pabellones de conveniencia”. *Ingeniería Naval*. Vol. 835 (2006), pág. 77.

<sup>15</sup> HUERTA VIESCA, M. I & RODRIGUEZ RUÍZ DE LA VILLA, D. *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*. Oviedo, 2004. Pág. 26.

<sup>16</sup> *Status of IMO Treaties. Comprehensive information including Signatories, Contracting States, declarations, reservations, objections and amendments*. Organización Marítima Internacional. Visitado el 12 de abril de 2022. Págs. 277-279. Visitado el 12 de abril de 2022, en: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

<sup>17</sup> *Status of IMO Treaties. Comprehensive information including Signatories, Contracting States, declarations, reservations, objections and amendments*. Organización Marítima Internacional. Visitado el 12 de abril de 2022. Págs. 277-279. Visitado el 12 de abril de 2022, en: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>

pueden resultar de aplicación de modo supletorio normas internas de los Estados afectados o Reglamentos a nivel europeo para paliar posibles insuficiencias de la normativa internacional sobre la materia.

## II.1 Normativa aplicable en España en materia de vertidos de hidrocarburos, calificación jurídica de los hechos

La normativa referente al medio marino y a la navegación marítima en España es la Ley 14/2014, de 24 de julio<sup>18</sup>, de Navegación Marítima –en adelante, LNM– en vigor desde el año 2014. Esta Ley supone un compendio de normas de Derecho público y privado relativo a la materia en cuestión al que se incorpora además el contenido de Convenios internacionales incorporados a nuestro ordenamiento jurídico. Cuenta asimismo con normas relativas a la jurisdicción y procedimiento, dando como resultado un completo y extenso cuerpo normativo que abarca una pluralidad de aspectos relacionados con el mar. Se trata de una ley general que supera la idea de mercantilidad, característica de la época codificadora<sup>19</sup>. Además de esta Ley principal, existen otras como la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante<sup>20</sup> o la Ley del Mar Territorial<sup>21</sup>, entre otras. En tercer lugar, existen diversas disposiciones con rango inferior a la ley, tales como decretos, circulares u órdenes ministeriales que sirven para el desarrollo o regulación de cuestiones menores o concretas relacionadas. A modo de resumen, en primer lugar, los Convenios Internacionales mencionados ratificados por España, seguidos en segundo lugar, de normas de rango europeo, y, en tercer lugar, legislación nacional, así como determinadas disposiciones nacionales con rango inferior a la ley, componen el conjunto de normas que con orden de prelación han de aplicarse al suceso. Por lo tanto, se aprecia con facilidad la abundancia de fuentes normativas, que pueden llegar a suponer llegado el caso una dificultad extra a la hora de delimitar y calificar el suceso. No obstante, y en relación con esto, cabe destacar el hecho de que con la promulgación de la LNM se ha pretendido, entre otros aspectos, coordinar la legislación interna con la normativa internacional derivada de los Convenios Internacionales ratificados por España y, para ello, se ha introducido la técnica del automatismo, según la cual la LNM se remite a los convenios vigentes en cada materia, al reservarse el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados firmantes<sup>22</sup>.

El artículo II del CLC/92 establece que este “se aplicará exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio, inclusive el mar territorial, de un Estado contratante y a las medidas preventivas tomadas para prevenir o minimizar esos daños”. Por lo tanto, y en lo que respecta al presente caso, España es un Estado firmante del mencionado convenio, y el suceso tiene lugar en aguas interiores<sup>23</sup>, las cuales son de plena soberanía del Estado ribereño– en adelante, ER–, por lo que la legislación interna –o internacional–, aplicable en el ER goza

---

<sup>18</sup> BOE n° 180, de 25 de julio.

<sup>19</sup> ARROYO MARTÍNEZ I. *Compendio de Derecho Marítimo. Ley 14/2014, de Navegación Marítima*. Sexta Edición. Tecnos, Madrid, 2017. Pág. 42.

<sup>20</sup> España. 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. *Boletín Oficial del Estado*, 20 de octubre de 2011, núm. 253.

<sup>21</sup> España. Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre Mar Territorial. *Boletín Oficial del Estado*, 8 de enero de 1977, núm. 7, p. 373 a 374.

<sup>22</sup> ARROYO MARÍNEZ, I. *Compendi..., op. Cit.*, pág. 44.

<sup>23</sup> De acuerdo con el artículo 8 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores del Estado. Se trata de aguas que forman parte del medio marítimo, entre las que se incluyen los puertos, bahías y ensenadas, entre otros. Su límite exterior se ubica en el mar territorial y el interior en tierra firme.

de plena aplicación en estas aguas<sup>24</sup>. Por ello, la normativa aplicable a este suceso, en cuando a la responsabilidad civil se refiere, es la contenida en el CLC/92.

El siniestro acaecido se puede calificar como contaminación por hidrocarburos derramados desde un barco, causando con ello un daño. En consecuencia, cumple con los requisitos del artículo III apartado primero del CLC/92, que establece que: “salvo cuando se den las circunstancias previstas en los párrafos 2 y 3 de este artículo, el propietario de un barco, al ocurrir un siniestro (...), será responsable de todos los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el barco a resultas del siniestro”, por lo tanto, se determina la responsabilidad de *Smith Shipping C.O.* como propietario del buque “ M/T MONTE FARO” siniestrado. Las excepciones que contiene el artículo II del Convenio en cuestión no son de aplicación, pues son referidas a supuestos de guerra, contaminación como resultado de acción u omisión intencionada de un tercero para causar el daño o por negligencia de autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación (art. II apartado segundo).

## II.2 Responsabilidades derivadas del suceso

Como ya se ha adelantado, del siniestro se derivan, no solo responsabilidades civiles recogidas en los Convenios mencionados y en normativa interna o europea, sino también responsabilidades penales si el suceso se corresponde con algún tipo penal recogido en el Código Penal –en adelante, CP–, así como, responsabilidades administrativas por infracción del derecho del medioambiente, entre otras. Cada una de estas responsabilidades tendrán una serie de consecuencias para los distintos agentes vinculados.

En este apartado se procederá al análisis de cada una de estas responsabilidades, comenzando por la responsabilidad civil, en la que veremos el gran peso que tienen los Convenios Internacionales ratificados por España. Continuaremos con el análisis de la responsabilidad administrativa y las consecuencias derivadas de la misma para finalizar con la responsabilidad penal dimanante del suceso.

### II.2.a Responsabilidad civil

En lo que respecta a la responsabilidad civil, esta puede tener dos vertientes, una como responsabilidad subjetiva, y otra como responsabilidad objetiva. La primera es aquella que existe por una actuación negligente de un individuo mientras que la segunda, la responsabilidad objetiva, es aquella en la que existe responsabilidad independientemente de la diligencia en la actuación por parte de la persona. Es decir, existe responsabilidad objetiva siempre que la acción u omisión de un sujeto genera un daño, sin tener que probar la culpa. Esta responsabilidad objetiva es la que será objeto de análisis en este caso. Por otro lado, en este caso hablamos de responsabilidad extracontractual, que es aquella que no deriva de ningún contrato o relación estipulada entre las partes.

La responsabilidad civil en el ámbito de la contaminación marina por hidrocarburos, definida como una responsabilidad económica o patrimonial, encuentra su fundamento en el artículo 45.3 de la Constitución española –en adelante, CE<sup>25</sup>– a diferencia de la responsabilidad

---

<sup>24</sup> Artículo 2 de la CNUDM: La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores.

<sup>25</sup> Este establece lo siguiente: Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva. Para quienes violen lo dispuesto en el apartado

extracontractual general basada en el art. 1902 y ss. del Código Civil –en adelante, CC–<sup>26</sup>. Esta se caracteriza por ser una responsabilidad aparentemente objetiva. Esto se debe a que el objetivo principal de este régimen es facilitar la reparación de los perjudicados, tarea que se complica en muchas ocasiones en los casos de responsabilidad medioambiental ya que con frecuencia resulta complejo demostrar la culpa de la parte demandada. Por ello se ha optado por evitar la exigencia de culpa del propietario del buque como elemento atributivo de su responsabilidad<sup>27</sup>.

En España, la responsabilidad civil por daños causados por vertidos de hidrocarburos se regula, principalmente, mediante el CLC92 y por el Convenio del Fondo 1992. Supletoriamente, serán de aplicación determinadas normas de Derecho interno o normativa europea, como complemento de lo establecido por la OMI. En el presente caso, el vertido producido ha sido de petróleo crudo, por lo que, de acuerdo con el artículo I.5 del CLC92, se encuentra dentro de lo que se considera hidrocarburos a los efectos del convenio.

Este petróleo crudo forma parte de lo que se denomina hidrocarburos persistentes porque debido a su composición química se disipan lentamente y si no se limpian mediante su eliminación pueden esparcirse. Asimismo, cabe añadir que, puesto que es de aplicación este convenio, el convenio Bunkers no será aplicable porque este último entra en juego en aquellos casos en los que los daños sean ocasionados a causa de la contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, es decir, cuando el hidrocarburo se encuentra en los bunkers del buque<sup>28</sup>.

El CLC92 se basa en una responsabilidad objetiva, como se indicó con anterioridad, pues se aplica a aquellos daños derivados de derrames o descargas de hidrocarburos desde un buque-tanque de navegación marítima, sean accidentales o deliberados<sup>29</sup>, por lo tanto, se encuentra dentro del presente caso, no obstante, la cuestión de la culpabilidad sí será objeto de estudio en un momento posterior en relación con la posible responsabilidad penal. Así mismo, se aplica en este caso, porque estamos ante contaminación de un vertido producido desde un buque tanque, es decir, aquellos buques o artefactos construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel<sup>30</sup>. Por último, en lo que respecta a la zona geográfica, el suceso tuvo lugar en las aguas interiores, concretamente en la costa, de España, por lo tanto, y como ya se vio, es dentro de la franja que donde el CLC92 se considera de aplicación. Por lo tanto, queda justificada la aplicación del CLC92 al presente suceso.

El artículo II.1 del CLC92 se refiere a la atribución de la responsabilidad. En este sentido, establece que, salvo ciertas circunstancias que a continuación menciona –acto de guerra, insurrección, fenómeno natural, acción u omisión de un tercero para causar el daño, negligencia del Gobierno, entre otras –,<sup>31</sup> la responsabilidad civil del daño por contaminación se impone al propietario del buque en el momento de ocurrir el accidente, es decir, a la persona a cuyo nombre está registrado el buque<sup>32</sup>.

---

anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.

<sup>26</sup> GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. “Prólogo” a la obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque, RODRÍGUEZ DOCAMPO, M<sup>a</sup>. J., Tirant lo Blanch, Valencia, 2003.

<sup>27</sup> HUERTA VIESCA, M. I & RODRIGUEZ RUÍZ DE LA VILLA, D. *Responsabilidad (...) op.cit.*, Oviedo, 2004

<sup>28</sup> Artículo I.5 del Convenio BUNKERS 2001.

<sup>29</sup> Artículo I.6 del Convenio CLC12.

<sup>30</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006, pág. 790-791.

<sup>31</sup> Artículo II.3 CLC92.

<sup>32</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *op. cit.*, pág. 791.

Esta responsabilidad del propietario, como ya se adelantó, se presenta como una responsabilidad independiente de la culpa, por lo que por ciertos académicos se considera una especie de obligación *ex lege*<sup>33</sup>.

No obstante, la calificación como obligación *ex lege* no es la única fundamentación existente. Otra tesis empleada para la justificación de la responsabilidad objetiva del propietario sería la teoría del riesgo, según la cual, no es preciso que se analice la conducta del responsable por riesgo, sino que simplemente se exige la certeza de la existencia del siniestro, por lo tanto, la responsabilidad objetiva se sostiene en el hecho y no en sus circunstancias<sup>34</sup>. Existen más teorías para la fundamentación del riesgo, como, por ejemplo, la teoría del *cuius est commondum eius est incommodum*, empleada para la objetivización de la responsabilidad, pero también para diferenciar entre los sujetos causantes del daño, quien de ellos debe responder en virtud del mayor beneficio o rentabilidad obtenida. No obstante, este principio, igual que la teoría del riesgo, solo pueden defenderse en aquellos casos en los que el titular del dominio del buque es quien explota directamente la actividad empresarial mediante el transporte de hidrocarburos, y recibe por ello un beneficio directo, es decir, cuando se da en un mismo sujeto la condición de propietario y naviero<sup>35</sup>. En el caso a analizar, se da esta identidad, puesto que *Smith Shipping C.O.* es propietaria y naviera y la explotación del buque “M/T MONTE FARO” no se encuentra cedida ni arrendada, por lo que sí sería aplicable esta teoría. Por lo tanto, en este caso concreto, se produciría la relación de causalidad entre el hecho de ser propietario del buque y resultado de daños por contaminación<sup>36</sup>. La relación de causalidad estaría en el hecho o acto del transporte marítimo de hidrocarburos –actividad que genera “riesgo”<sup>37</sup> y produce beneficios a quien la realiza– y los posibles daños por contaminación como resultado de ese transporte<sup>38</sup>.

El hecho de que la responsabilidad recaiga sobre el propietario del buque y no sobre cualquier otro sujeto implicado es simplemente el resultado de un debate en el momento de creación del CLC, donde se consideró que esta sería la solución más práctica y la que defendería mejor a las víctimas de los daños por contaminación<sup>39</sup>. Esto es así gracias a ciertos mecanismos como el régimen especial de publicidad o de registro<sup>40</sup> a los que están sometidos los buques por su especial naturaleza. No se puede obviar que se trata de un bien mueble<sup>41</sup> con la especial característica de que está en movimiento permanente, hecho que lo provoca que su régimen se asimile al régimen de bienes inmuebles. Gracias a estas características de publicidad, es sencillo para las víctimas conocer al propietario registral del buque, frente al cual han de proceder con la reclamación.

De acuerdo con el CLC, el propietario del buque puede gozar de responsabilidad limitada si cumple con ciertos requisitos. En efecto, para poder beneficiarse de la limitación de la responsabilidad debe constituir un fondo, que puede tratarse de una suma de dinero o de una garantía bancaria u otra clase que se acepte por la Ley del Estado contratante, cuyo valor

---

<sup>33</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M<sup>a</sup>. J., *La obligación...op. cit.*, pág. 53.

<sup>34</sup> HERNÁNDEZ YZAL, S., *La responsabilidad del propietario de buque en el supuesto de contaminación por hidrocarburos*, Revista Jurídica de Catalunya, 1994, Vol. 93, págs. 137 y ss.

<sup>35</sup> RODRÍGUEZ DOCAMPO, M<sup>a</sup>. J., *op. cit.*, pág. 59.

<sup>36</sup> *Ibidem*, pág. 71.

<sup>37</sup> DIEZ PICAZO PONCE DE LEÓN, L., *Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual*, Anuario la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, número 4 (2000), pág. 155.

<sup>38</sup> SANZ ENCINAR, A., *El concepto jurídico de responsabilidad en la teoría general del Derecho*, Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, número 4 (2000), pág. 31.

<sup>39</sup> ABBECASSIS, D. W., *The Law and Practice relation to oil Pollution from Ships*. Butterworth & Co Publishers Ltd, Bristol, 1978. Pág. 176.

<sup>40</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I. *Curso de derecho marítimo*, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 2001, pág. 344.

<sup>41</sup> MATILLA ALEGRE, R., *El naviero y sus auxiliares, El buque*, J.M. Bosch Editores, Barcelona, 1995, pág. 245.

equivalga al límite de su responsabilidad<sup>42</sup>. La limitación de la responsabilidad se calcula en función del arqueo bruto del buque – en adelante, GT, por sus siglas en inglés, *Gross Tonnage*–, y la cuantía se estima en derechos especiales de giro –en adelante, DEG– que, de acuerdo con el FMI, se trata de un activo que los tenedores pueden cambiar por las monedas de uso corriente de los países miembros<sup>43</sup>. El arqueo del buque es la medida internacionalmente adoptada para unificar los sistemas de cálculo del volumen y capacidad de carga del buque<sup>44</sup>. La razón de ser de esta limitación de la responsabilidad deriva de las grandes dificultades que implicaría para las navieras conseguir un seguro que estuviese dispuesto a hacer frente a un riesgo de tal magnitud.

A continuación, tras el análisis de este primer nivel de responsabilidad, entra en juego un segundo nivel, conformado dos instrumentos, por un lado, el mencionado Convenio del Fondo del año 1971 modificado en el año 1992 para la creación de un Fondo complementario, por otro, el denominado Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización<sup>45</sup> de daños debidos a contaminación por hidrocarburos<sup>46</sup>, encargado de dotar de indemnización adicional al Convenio del Fondo de 1992.

Estos dos Fondos –denominados en conjunto FIDAC, de Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos–, no son sujetos responsables de la contaminación, sino que tienen como misión proporcionar una indemnización complementaria cuando la cuantía a pagar por el responsable directo no es suficiente para cubrir todos los daños, por lo tanto, se basa en la idea de solidaridad<sup>47</sup>. Al ser España parte de ambos fondos, en caso de que, llegados al punto, la cuantía aportada por el propietario del buque fuese insuficiente para cubrir todos los daños, o este resultase insolvente, el Fondo sufragaría los costes. El FIDAC es financiado con aportaciones de los Estados receptores de hidrocarburos, y la cuantía aumenta a medida que se incrementa la cantidad de hidrocarburos recibidos. El límite máximo que el Fondo puede pagar son 750 millones de DEG (equivalente a unos 1.123 millones de dólares)<sup>48</sup>. Si bien es cierto que en este caso concreto no sucedería porque la cuantía de los daños no llegaría a cifras tan elevadas, algo que cabe destacar es el hecho de que el sistema de responsabilidad civil internacional por contaminación marina por hidrocarburos se encuentra incompleto, puesto que no existe solución para aquellos posibles casos que excedan del límite del FIDAC<sup>49</sup>. Es decir, en aquellos casos, en los que el resarcimiento de los daños supere los mil millones de dólares por tratarse de sucesos contaminantes de grandes dimensiones y con muchos agentes implicados y afectados, en caso de que el propietario no pueda resarcir los daños, el Fondo no podrá superar la cuantía límite que lo conforma.

---

<sup>42</sup> GARCÍA-PITA Y LASTRES, J.L. “Aspectos jurídico-mercantiles de la llamada “responsabilidad civil” por daños, en el siniestro del Prestige”, en MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, Juan José, (coord.), GARCÍA PÉREZ, Rafael (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Aranzadi Thomson Reuters, Madrid, 2006. Pág. 545.

<sup>43</sup> SOBRINO HEREDIA, J.M., (coord.), *Mares y Océanos... Op. Cit.* Pág. 478.

<sup>44</sup> GAJARDO ARAYA, G. “¿Qué es el arqueo de una nave?”, *Revista Marina* 2/2012.

<sup>45</sup> Se trata de un Convenio hecho en Londres el 6 de mayo de 2003, y ratificado por España en febrero de 2005 mediante el Instrumento de Ratificación publicado en BOE núm. 28 de 2 de febrero de 2005. En vigor desde el 3 de marzo de 2005. Estos dos instrumentos forman parte de una organización internacional independiente de la OMI y de la ONU, con sede en Londres, denominada FIDAC.

<sup>46</sup> Estos dos instrumentos forman parte de una organización internacional independiente de la OMI y de la ONU, con sede en Londres.

<sup>47</sup> BAENA BAENA, P.J. “Reflexiones sobre la responsabilidad civil por daños causados por contaminación marítima de hidrocarburos”, *Derecho de los Negocios*, n° 15, 2004, págs. 5-14.

<sup>48</sup> . SOBRINO HEREDIA, José Manuel (coord.), *Mares y Océanos... Op. Cit.* Pág. 485.

<sup>49</sup> HUERTA VIESCA, M.I., RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D. *Responsabilidad... Op. Cit.* Págs. 131-132.



En relación con la posible responsabilidad civil de la terminal ENERGY PLUS S.A., cabe sostener que esta sería responsable, pues como se demuestra en el supuesto de hecho, sus instalaciones adolecían de una falta de mantenimiento, así como de una falta de adecuación del sistema de bombeo de descarga para una actividad de riesgo como es el trasiego de combustible.

La descarga de crudo de un buque es una actividad de riesgo ante la cual la ENERGY PLUS S.A. debe desplegar una diligencia especial, superior a la media, dado que la posibilidad de siniestro es alta en este tipo de labores. Por todo ello, la terminal debería disponer de un seguro de Responsabilidad Civil que cubra su actividad, seguro que debería incluir la responsabilidad civil por contaminación accidental, o incluso, esta podría disponer de un seguro medioambiental, que garantice daños al agua, al aire, a la tierra o a los seres vivos, aunque este es un seguro que cuenta con relativa poca tradición en España por el momento. En España existe una compañía que se encarga de asegurar la responsabilidad civil medioambiental. Se trata del Pool Español de Riesgos Medioambientales, y consiste en una Agrupación de Interés Económico –en adelante, AIE– constituida en 1994 y cuya función es desarrollar distintos productos que aseguren diversos riesgos medioambientales.

Como conclusión a la cuestión relativa a la responsabilidad civil, lo más probable es que los tribunales determinen una responsabilidad compartida entre *Smith Shipping C.O.* y ENERGY PLUS S.A. por lo tanto, lo más lógico es que las reclamaciones cruzadas efectuadas entre las partes queden sin contenido, debiendo cada una soportar sus propios daños. También, deberán resarcir en conjunto –bien ellas o sus seguros de responsabilidad civil– los daños causados a terceros, ya sea a la cofradía de pescadores, al Puerto de Cartagena o a cualquier otro tercero que demuestre el perjuicio sufrido.

## II.2.b Responsabilidad administrativa

El Derecho administrativo se encarga de dotar de mecanismos de respuesta a las instituciones y distintas administraciones españolas ante un suceso como el acaecido en el supuesto de hecho, pero también, cuenta con un completo régimen sancionador para distintos acontecimientos, entre los que se encuentra la contaminación marina. Cabe, llegados a este punto exponer una diferenciación doctrinal que diferencia los sucesos de contaminación según su naturaleza. Por un lado, se encuentran aquellos sucesos que ocurren de modo accidental, en los que el riesgo alcanza niveles máximos, pudiendo incluso adquirir la caracterización de calamidad pública<sup>50</sup>, llamados contaminación marina accidental o catastrófica. Por otro lado, están aquellos otros ligados a las operaciones ordinarias de los buques, denominada contaminación marina operacional. Aunque si bien es cierto, que la línea divisoria entre un tipo y otro no siempre está clara<sup>51</sup>.

En relación con esta distinción, también es importante mencionar que, los sucesos contaminantes de carácter operacional, como el del suceso que nos atañe, cuantitativamente producen efectos mucho más dañinos que los de carácter accidental. No obstante, estos últimos ocurren afortunadamente con menor frecuencia, pero dadas sus dimensiones tienen un impacto social mucho mayor. Estos dos tipos de contaminación, operacional y accidental, se califican con cierta asiduidad de “descargas”, reservando la denominación de “vertidos” a aquellas

---

<sup>50</sup> SANZ LARRUGA, F.J., La prevención y lucha contra la contaminación marina accidental y la participación de las administraciones locales, Derecho del medio ambiente y Administración Local, Fundación Democracia y Gobierno Local, 2006, Barcelona. Pág. 606-607.

<sup>51</sup> FRANCO GARCÍA, M.A., *La respuesta del Derecho Administrativo ante la contaminación del medio marino por los buques*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz (UCA), 2015, pág. 17.

contaminaciones deliberadas<sup>52</sup>, no obstante, nos referiremos en la mayoría de los casos a vertidos por tratarse de un concepto más intuitivo y ser el término más ampliamente empleado por la normativa española.

No obstante lo anterior, la actividad administrativa para la prevención y lucha contra la contaminación en el mar procedente de buques se va a ver limitada por el carácter internacional de la materia que nos ocupa<sup>53</sup>. En este sentido, es importante mencionar la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar<sup>54</sup> –en adelante, CNUDM– instrumento de fundamental relevancia en relación con la protección del medio marino, que contiene en su sección quinta una serie de reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. En este sentido, esta Convención afirma que serán los Estados los encargados de dictar leyes y reglamentos para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por vertimientos, y que estas serán como mínimo igual de eficaces para su misión que las reglas y estándares de carácter mundial<sup>55</sup>. Asimismo, la Convención establece que serán los Estados ribereños los encargados de establecer los requisitos necesarios para evitar dicha contaminación del medio marino aplicables a los buques extranjeros que entren en sus puertos o aguas interiores<sup>56</sup>.

A lo largo del articulado vemos cómo la CNUDM se remite con cierta frecuencia a las normas, reglamentaciones y estándares internacionales para delimitar las potestades de los Estados<sup>57</sup>, en especial a aquellos de la OMI. Concretamente, cabe mencionar el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques<sup>58</sup> –en adelante, MARPOL–, el cual establece las pautas a seguir por parte de los buques de pabellón de los Estados miembros en cuanto a la evitación de la contaminación. Dicho esto, la Administración marítima española, puede desplegar su actividad en buques con pabellón español, pero también, sobre buques de pabellón extranjero, siempre que se encuentren, como en el caso presente, sobre aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción<sup>59</sup>.

Dentro de la legislación nacional, y en la actuación de la Administración tras el suceso que nos acomete, la LPEMM regula, en su título IV el régimen sancionador aplicable a los distintos tipos de infracciones acaecidas en el ámbito de la Marina Mercante. Cabe también mencionar la Ley de Costas –en adelante, LC– que regula la contaminación causada por vertidos realizados por buques, pero en ausencia de regulación específica. Si bien es cierto que esta regulación específica es la contenida en la LPEMM, por lo tanto, y en la práctica, la LC queda, en esta

---

<sup>52</sup> Convenio MARPOL; MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. «La represión penal de los vertidos marítimos accidentales (a la luz de la experiencia del caso Prestige)» En MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, R. (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*. Pág. 523.

<sup>53</sup> ZAMBONINO PULITO M. *La protección jurídico-administrativa del medio marino: tutela ambiental y transporte marítimo*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2001. Pág. 121.

<sup>54</sup> Ratificado por España mediante Instrumento de Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997.

<sup>55</sup> Artículo 210 del CNUDM

<sup>56</sup> Artículo 209 CNUDM.

<sup>57</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. Las potestades de ejecución administrativa en materia de contaminación marina causada por buques en navegación. En MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, R. (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*. Pág.579.

<sup>58</sup> Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, adoptado en 1973 en la sede de la OMI.

<sup>59</sup> ZAMBONINO PULITO M. *La protección jurídico-administrativa...Op. Cit.* Pág. 127.

materia, fuera de aplicación<sup>60</sup>. Esta última Ley, no obstante, se aplicará a aquellos vertidos producidos desde tierra<sup>61</sup>.

Los arts. 305 y siguientes de la LPEMM recogen las posibles infracciones administrativas en relación con los vertidos, así como el régimen sancionador como respuesta a las mismas. En concreto, el art. 308.1.b) de la LPEMM considera como infracción muy grave el vertido no autorizado desde buques de productos líquidos –también sólidos y gaseosos, pero en el presente caso se trata de graneles líquidos– en la Zona I<sup>62</sup>, interior de las aguas portuarias. Esta zona es aquella que abarca aguas abrigadas de forma natural o por efecto de diques de abrigo<sup>63</sup>. Por lo tanto, entendemos que el buque “M/T MONTE FARO” desde el que se ha producido el vertido se encuentra en esta zona, puesto que se encuentra en la terminal en una operación de descarga. Asimismo, el mismo art. 307 LPEMM en su apartado cuarto recoge como infracciones graves “las relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques”, como “la introducción negligente (...) 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”, por lo tanto, este tipo parece encajar con el suceso acontecido en el supuesto de hecho. En este caso no se trataría de infracción muy grave del art. 308 puesto que, de acuerdo con el supuesto de hecho, el vertido se ha producido de forma accidental, o incluso negligente por haber superado el caudal máximo establecido en el Plan de Descarga; pero no se trata de una evacuación deliberada.

En cuanto a los responsables de aquellas infracciones por contaminación del medio marino desde buques, el art. 310.2.d) LPEMM establece que lo serán de modo solidario el naviero, el propietario, el asegurador de responsabilidad civil, así como al capitán del buque. Por último, en lo que respecta a la cuantía de las sanciones, reguladas en el art. 312 LPEMM, en el caso de infracciones graves por contaminación del medio marino, la sanción podrá ascender hasta 601.000 euros, en cambio, en el caso de sanción muy grave, como la contaminación del medio marino en la Zona I, esta podrá alcanzar incluso los 3.005.000 euros. En relación con estas cuantías, el mismo artículo establece en su apartado sexto que, en el caso de sanciones por infracciones muy graves, podrá proceder la retención del buque –cuestión analizada en un apartado posterior relativo al embargo preventivo de buques– o se podrá impedir su entrada u operaciones de carga y descarga como sanción complementaria<sup>64</sup>.

En otro orden de cosas, en relación con la posible responsabilidad administrativa de la terminal de graneles líquidos, pudiera parecer que se trata de una contaminación procedente de tierra. En ese supuesto concreto, sería la LC la encargada de establecer el régimen jurídico de infracciones y sanciones sobre esta materia. No obstante, el artículo 60 de esta misma LC versa sobre determinadas instalaciones localizadas en puertos y cuya función es el abastecimiento de combustibles líquidos –como es el caso de la terminal de graneles líquidos del supuesto de hecho, o como podría ser una refinería o instalación petroquímica–. En estos casos, “las terminales de carga y descarga de hidrocarburos en los puertos (...), deberán disponer, en las cercanías de los terminales, las instalaciones de recepción de los residuos de hidrocarburos y cuantos otros medios que para prevenir y combatir los derrames establecen las disposiciones vigentes en materia de contaminación de las aguas del mar<sup>65</sup>”. En este caso, podría parecer que la terminal de graneles líquidos involucrada en la contaminación carecía de dichos elementos

---

<sup>60</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L., Infracciones y sanciones administrativas por contaminación desde buques en el derecho español en GARCÍA PÉREZ, Marta (coord.), SANZ LARRUGA, Javier (coord.) *Seguridad marítima y medio ambiente*, Instituto Universitario de Estudios Marítimos, España, 2006. Pág. 191.

<sup>61</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. “Infracciones y sanciones por daños de contaminación”. *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XIV, 1997. Págs. 286-321.

<sup>62</sup> Se trata del espacio de agua que abarca el interior de las aguas portuarias –Art. 69 LPEMM–.

<sup>63</sup> Artículo 69 LPEMM.

<sup>64</sup> *Ibidem* artículo 312.6.

<sup>65</sup> Artículo 60 LC.

obligatorios, además, de no mantener esta en correcto estado las válvulas de carga y descarga por una falta de mantenimiento clara. En este sentido, parecería clara la responsabilidad e infracción de la terminal, por lo que, estaría cometiendo una infracción del art. 90.k) LC, que considera como infracción grave “las acciones u omisiones que produzcan daños irreparables o de difícil reparación en el dominio público”, situación que se da en el presente caso teniendo en cuenta los daños medioambientales sufridos.

A la hora de hablar de la sanción correspondiente por este suceso, el artículo 97 LC determina que para el cálculo de la multa se tendrán en cuenta determinados aspectos como si la acción u omisión supone un riesgo para la vida, salud o seguridad de las personas, en cuyo caso la cuantía será como mínimo de 3000 euros<sup>66</sup> o que en el caso de daños irreparables o de difícil reparación en el dominio público, la sanción irá de un mínimo de 600 euros en función de su gravedad<sup>67</sup>. En cualquier caso, la sanción podrá ascender hasta los 300.000 euros<sup>68</sup>. En el presente caso, la cuantía de la multa debería dilucidarse ante los tribunales, donde se delimitaría la naturaleza de la infracción, así como los daños concretos y su tipología. En relación con esto, cabe destacar lo dispuesto en el artículo 94.3 LEC, según el cual en caso de que la Administración considerase que la infracción pudiera ser constitutiva de delito, esta deberá dar traslado al Ministerio Fiscal –en adelante, MF– y se procederá a la paralización del procedimiento sancionador mientras no haya pronunciamiento de la autoridad judicial<sup>69</sup>, asimismo “la sanción penal excluirá la imposición administrativa”. Por lo tanto, si en el supuesto de hecho la Administración competente considerase que los hechos pueden ser constitutivos de delito, esta sanción administrativa no tendría cabida. No obstante, no parece que la falta de mantenimiento con el consecuente estado de deterioro de las válvulas sea motivo suficiente para considerar que se trata de responsabilidad penal.

## II.2.c Responsabilidad penal

En lo que respecta a la denuncia interpuesta por parte de la asociación ecologista Protección del Mediterráneo Org., esta ha sido presentada ante el SEPRONA<sup>70</sup>, cuerpo parte de la Guardia Civil. Este órgano fue creado mediante Orden General<sup>71</sup> en el año 1988, como respuesta al mandato constitucional contenido en la Ley Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, mediante el cual se confía a la Guardia Civil la labor de velar por la conservación de la naturaleza y del medio ambiente. Al tratarse de una denuncia presentada ante la Guardia Civil, en la que se alega un supuesto delito contra el medio ambiente, en caso de estar legitimada la parte demandante y constituir el hecho un delito, daría inicio a un procedimiento judicial penal en el que se trataría de dirimir la culpa de ENERGY PLUS S.A. en el suceso.

Cabe entonces, llegados a este punto plantearse la legitimación que tendría la asociación sin ánimo de lucro para poder personarse en dicho procedimiento penal. Efectivamente, las asociaciones ecologistas tienen legitimación en el proceso penal mediante la acción popular, tal y como lo confirma el Tribunal Constitucional –en adelante, TC – en su sentencia de 21 de diciembre de 1992, en la que declara que la persona a la que se refiere el art. 24.1 CE como titular de un derecho que comprende el de recabar la tutela judicial del derecho a acceder a la jurisdicción a través de la acción popular es tanto la persona física o natural como la jurídica o colectiva<sup>72</sup>. Esto se justifica en el hecho de que este Tribunal ha venido sosteniendo que con el

---

<sup>66</sup> *Ibidem* Artículo 97.1.a) apartado tercero.

<sup>67</sup> *Ibidem* Artículo 97.1.a) apartado cinco.

<sup>68</sup> *Ibidem* Artículo 97.1. a)

<sup>69</sup> Artículo 94.3 LC

<sup>70</sup> SEPRONA: Servicio de Protección de la Naturaleza.

<sup>71</sup> Orden General n ° 72 de 21 de junio de 1988 por la que se crea el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA).

<sup>72</sup> Afirma este tribunal en el mismo sentido en la STC 34/1994 de 31 de enero.

término ciudadanos del art. 53.2 de la CE se hace referencia tanto a las personas físicas como a las jurídicas<sup>73</sup>.

En lo que respecta a la tipología del suceso, el Código Penal recoge en su artículo 325, capítulo III de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, un tipo penal que castiga, 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, “a aquel que contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente provoque o realice directa o indirectamente (...) vertidos (...) a las aguas (...) marítimas, incluido el alta mar”, y añade a continuación, en su apartado segundo que “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 un tiempo de uno a tres años”. Por lo tanto, a la terminal se le imputaría un delito del art. 325 por el vertido acaecido.

Este tipo penal presenta, de acuerdo con su estructura, una naturaleza híbrida, puesto que, por un lado, se centra en el resultado, pero, por otro, contiene elementos de índole normativo-valorativa<sup>74</sup>. Esto es, por una parte, se exige una acción que provoque un resultado, pero, por otra parte, para que pueda considerarse la existencia de este delito debe darse la vulneración de una normativa extrapenal –por ejemplo, administrativa–, y además, debe provocarse un peligro para el equilibrio de los sistemas naturales<sup>75</sup>. Este delito se encuadra como un delito de resultado material en el que es necesario que exista una relación de causalidad entre EL resultado y la conducta<sup>76</sup>.

En cuanto a la posibilidad de que los tribunales consideren que efectivamente se ha cometido un delito contra el medio ambiente, la jurisprudencia establece una serie de requisitos para que se contemple la existencia de un delito del art. 325 CP. Estos se encuentran recogidos en la STS de 14 de diciembre de 2016<sup>77</sup>.

En primer lugar, “la conducta debe ser una de las previstas de forma muy amplia en el art. 325” y “realizada sobre alguno de los elementos del medio físico, también enumerados”. En el caso presente, este requisito se cumple pues estamos ante un vertido –de hidrocarburos, concretamente de petróleo crudo–, en aguas marítimas –en este caso, en la costa de la bahía de Cartagena–.

En segundo lugar, “una vez precisada la conducta, debe identificarse el riesgo creado, o que la conducta es capaz de crear, o en su caso, el daño causado como concreción de tal riesgo. Es decir, es necesario, en definitiva, individualizar el posible perjuicio para el equilibrio de los sistemas naturales o para la salud de las personas. Lo decisivo en este aspecto es que se trata de una conducta que crea un riesgo que puede ocurrir o no con conductas diferentes. La existencia de un daño efectivo no es necesaria para la consumación del delito, pero es un dato que en ocasiones permite identificar la conducta que lo ha ocasionado a través del examen de la causalidad y someterla a valoración<sup>78</sup>”. En el caso concreto, ciertamente se produce el vertido de la sustancia denominada petróleo crudo, que se trata nada más y nada menos que del agente

<sup>73</sup> STC 53/1983, de 20 de junio de 1983.

<sup>74</sup> SILVA SÁNCHEZ, J.M<sup>a</sup>. *Los delitos contra el medio ambiente*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999. Pág. 23

<sup>75</sup> MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. La represión penal de los vertidos marítimos accidentales (a la luz de la experiencia del caso Prestige). En MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, R. (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*. Pág. 528.

<sup>76</sup> DE LA CUESTA AGUADO, P. *Causalidad de los delitos contra el medio ambiente*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999. Pág. 249.

<sup>77</sup> STS 5469/2016 de 14 de diciembre de 2016. También STS 320/2022 de 30 de marzo y SAP de Bizkaia 90278/2019 de 5 de junio.

<sup>78</sup> STS 5469/2016, de 14 de diciembre de 2016.

contaminante más común sobre el medio marino. El petróleo se ubica dentro de la categoría general de hidrocarburos, compuestos orgánicos empleados, por ejemplo, para la generación energética, producción de combustibles u obtención de plásticos. No obstante, la descarga de los mismos en el mar supone un peligro para el medio ambiente, que afecta a la totalidad de recursos marinos, a áreas ecológicamente importantes, pesquerías, áreas de destacada belleza natural, o zonas destinadas al recreo y turismo. Un vertido de hidrocarburos puede presentar un peligro inmediato al ser causa de daños y mortalidad para especies marinas, pájaros, y ejercer una elevada toxicidad sobre la vida subacuática<sup>79</sup>. En el agua, los hidrocarburos se esparcen a gran velocidad, debido a la existencia de una importante diferencia de densidades entre ambos líquidos, además llega a ocupar extensas áreas, dificultando así su limpieza<sup>80</sup> y consecuentemente genera daños en áreas mayores. En el presente caso donde tiene lugar un vertido de hidrocarburos al medio marino, se puede confirmar el efectivo cumplimiento de este segundo requisito, pues se aprecia el daño causado como concreción del riesgo.

En tercer lugar, el TS considera que debe predicarse la gravedad, por lo que no sería suficiente cualquier clase de riesgo, ya que los aquellos que no sean de gravedad podrán dar lugar a respuestas de tipo administrativo. Este requisito, teniendo en cuenta las consecuencias que estos vertidos tienen sobre el medio, aparentemente parece cumplirse, puesto que el acontecimiento sucedido en la bahía de Cartagena ha provocado serios daños al medio marino. Pese a que la cantidad de hidrocarburos vertidos no haya sido excesivamente elevada, esta ha sido derramada en la costa, muy cerca de tierra. Además, el vertido ha ocurrido en un lugar muy próximo a una zona marina protegida, como es la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas, protegida por su diversidad biológica y recursos extraordinarios. Como colofón para considerar la notable gravedad del suceso, este ha causado serios daños a reservas de pesca y ha impedido que los pescadores saliesen a faenar durante prácticamente un año.

Por último, como cuarto requisito, debe darse “la infracción de una norma extrapenal, elemento normativo igualmente exigido de manera explícita en forma de contravención de alguna de las leyes o disposiciones normativas reguladores de aquel tipo de actividades<sup>81</sup>”. En relación con este requisito, existe disparidad de criterios sobre el concepto de disposición de carácter general. No obstante, la doctrina mayoritaria opina que la norma se refiere tanto a disposiciones de rango superior –Directivas y Reglamentos de la Unión Europea– como inferior –Decretos y órdenes emanadas tanto de la Administración Central, como de las Autoridades administrativas autonómicas y locales–. Y en este mismo sentido se ha pronunciado el TS en las SSTS 81/2008 de 13 de febrero y 916/2008 de 30 de diciembre. Llegados a este punto, el análisis que corresponde para ver si, efectivamente, se puede atribuir a la terminal ENERGY PLUS S.A. un delito contra el medio ambiente del art. 325 del CP.

En relación con la responsabilidad penal de *Smith Shipping C.O.* derivada del suceso, es importante tener en cuenta el artículo III.4 del CLC92, según el cual “no podrá elevarse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización para resarcimiento de daños por contaminación que no se atenga a las disposiciones de este Convenio”<sup>82</sup>. Como consecuencia, excluye la aplicación de cualquier normativa interna –exclusión que impide que en supuestos en los que la responsabilidad civil venga acompañada por una responsabilidad penal, se promueva contra los responsables o que se inicie cualquier procedimiento, que persiga obviar

---

<sup>79</sup> Manual para la aportación de pruebas ante los tribunales sobre contaminación marina por hidrocarburos. Dirección general de la Marina Mercante. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid: Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica, 1995. Pág. 7.

<sup>80</sup> Los hidrocarburos. Revista de Ingeniería Naval, n° 841, año LXXV. Octubre 2006. Pág. 54.

<sup>81</sup> STS 5469/2016, de 14 de diciembre de 2016.

<sup>82</sup> Artículo III.4 CLC92.

los límites del CLC92<sup>83</sup>. Por lo tanto, solo hay una responsabilidad civil que es la del CLC92, y a consecuencia, no cabe hablar de responsabilidad civil *ex delicto*<sup>84</sup>, con lo cual, no podría existir un único proceso penal en el que se juzgasen las cuestiones relativas a la responsabilidad civil, que tendría que ir exclusivamente por el CLC92.

También en relación con la responsabilidad penal derivada de la contaminación de buques, cabe traer a colación la Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo cuya misión es reforzar el marco penal para la represión en la contaminación procedente de buques<sup>85</sup>. Lo relevante en este caso es que esta Decisión europea cede a los EM la voluntad de imponer penas de prisión para los vertidos accidentales no intencionados. Por ello, nos remitiremos a lo dispuesto en el CP para el análisis de esta cuestión.

Hecha esta precisión, como ya mencionamos, el CP recoge en el artículo 325 el doctrinalmente denominado delito de contaminación ambiental, que se identifica como el delito ecológico por antonomasia<sup>86</sup>. En el presente caso estamos ante un suceso de contaminación marítima accidental o imprudente, por lo que no se trata de un suceso doloso. Por lo tanto, este tipo del 325 sería aplicado en conjunción con el artículo 331, que establece que en caso de imprudencia grave que deriva en la comisión del delito, se aplicará la pena inferior en grado que corresponda al tipo<sup>87</sup>. Un hecho destacable es que este es el régimen aplicable a vertidos accidentales, y que solo serán castigados en caso de imprudencia grave, por lo que la imprudencia leve no será objeto de sanción penal.

Por lo tanto, el tipo delictivo que se aplica es el mismo que el que se aplicaría a la terminal ENERGY PLUS S.A., por lo tanto, la caracterización del delito es idéntica. No obstante, en el caso anterior, desarrollamos el análisis de los requisitos del TS para considerar la existencia de un delito contra el medio ambiente, mientras que ahora, a modo de no ser reiterativos, procederemos a una revisión dogmática de la naturaleza del tipo. En cualquier caso, debe tenerse en cuenta que lo establecido en uno y otro caso, es aplicable indistintamente a ambos sujetos.

De este modo, para considerar la existencia de este delito del art. 325 CP, debemos acudir a la teoría del delito imprudente, esto es que para que un individuo incurra en imprudencia penal debe infringir un deber de cuidado o diligencia, lo que implica no haber adoptado las medidas o precauciones necesarias para evitar la realización de una conducta delictiva<sup>88</sup>. Por lo tanto, para que se pueda apreciar una constitución de delito del art. 325 CP, ya sea por parte de ENERGY PLUS S.A. como por parte de *Smith Shipping C.O.* deben haber infringido un deber de cuidado no tomando en consideración las medidas adecuadas. Aparentemente, en el caso de ENERGY PLUS S.A., y teniendo en cuenta lo dispuesto en el suceso de hecho, parece darse esta infracción, pues el caso afirma que “esta no actuó con la diligencia debida”. Por su parte, en el caso de *Smith Shipping C.O.* parece más complicado apreciar esta infracción de deber de cuidado simplemente por exceder el caudal máximo establecido en el Plan de Carga, en el que básicamente se determina la secuencia a la que se cargará o descargarán los tanques.

En cuanto a la naturaleza normativo-valorativa del art. 325 y el cuarto requisito del art. 325 CP, relativo a la necesidad de que se produzca una infracción de una normativa extrapenal para que

---

<sup>83</sup> FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T., “Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del caso “Prestige””, *Actualidad jurídica Uria & Menéndez*, n.º 5/2003, 2003, p. 62.

<sup>84</sup> Por responsabilidad civil *ex delicto* debemos entender aquella que deriva de un delito, responsabilidad que se ventilaría en el propio procedimiento penal.

<sup>85</sup> Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques.

<sup>86</sup> MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. “La represión penal de los vertidos...*op. cit.* Pág. 523

<sup>87</sup> Artículo 331 CP

<sup>88</sup> MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. “La represión penal de los vertidos...*op. cit.* Pág. 527.

se considere la existencia de este delito, el presente caso, como ya se indicó con anterioridad, resulta de aplicación determinados convenios de la OMI, entre ellos, el ya mencionado Convenio MARPOL. Este, en su Anexo I, relativo a la prevención de la contaminación por hidrocarburos, en concreto en la Regla 15<sup>89</sup> –control de las descargas de hidrocarburos– confirma que está prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas desde buques cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400, salvo que se den una serie de condiciones que en el presente caso no son aplicables –por ejemplo, que esté sometido a determinadas condiciones de filtrado, que no proceda de sentinas o de espacios de bombas de carga, entre otros–.

En relación con la posible responsabilidad penal de los dos agentes implicados, esto es *Smith Shipping C.O.* y ENERGY PLUS S.A., es importante mencionar lo dispuesto en el artículo 328 CP, que dispone que cuando sea una persona jurídica la responsable de los delitos del Capítulo de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente –en el que se encuentra los arts. 325 y 331 CP– se le impondrán las siguientes penas: a) multa de uno a tres años, o del doble al cuádruple del perjuicio causado cuando la cantidad resultante fuese más elevada, si el delito cometido por la persona física tiene prevista una pena de más de dos años de privación de libertad o b) multa de seis meses a dos años, o del doble al triple del perjuicio causado si la cantidad resultante fuese más elevada, en el resto de los casos. Por lo tanto, y al tratarse de personas jurídicas las responsables del suceso, estas podrían ser responsables, tal y como establece el art. 31 *bis* CP en relación con la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

Por último, y en lo que respecta a la responsabilidad penal de cualquiera de los dos agentes implicados, es importante destacar el art. 338 CP, dentro de las disposiciones comunes de este título. Tiene cabida en este supuesto de hecho porque el vertido ha afectado a la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas. Este artículo mencionado establece que en el caso de que las conductas reguladas en el Título XVI – que regula los delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente, en el que se ubica el art. 325– afecte a espacios naturales protegidos, se impondrán las penas superiores en grado a las respectivas previstas. Por ello, si finalmente el Tribunal considera que existe un delito contra el medio ambiente del art. 325, este artículo resultaría de aplicación por el daño ocasionado a la reserva marina.

En la misma línea se encuentra el art. 330 que regula los daños graves a espacios naturales protegidos, en concreto daños a aquellos elementos que sirven para otorgarle tal calificación, donde afirma que quien los realice, incurrirá en pena de prisión de uno a cuatro años y multa de doce a veinticuatro meses. Para que se pueda considerar la existencia de este delito, se precisa simplemente el resultado dañoso, que suponga un grave perjuicio para el espacio natural, Además, no requiere la infracción de normas administrativas medioambientales, es decir, la accesoria administrativa. Del mismo modo, la acción no tiene que ocurrir exactamente en la zona protegida, sino afectar a la misma<sup>90</sup> –siendo eso exactamente lo que ocurre en el supuesto de hecho–.

Por último, destacar que en caso de aplicarse el art. 330, no sería posible la aplicación del 338, y viceversa, a razón del principio de inherencia<sup>91</sup>, según el cual no se podrán aplicar agravantes genéricas en aquellos supuestos en los que el tipo penal ya los contemple por ser inherentes a este.

---

<sup>89</sup> Convenio MARPOL, edición refundida de 2017.

<sup>90</sup> MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. “La represión penal de los vertidos...*op. cit.* Pág. 535

<sup>91</sup> SILVA SÁNCHEZ, J.M<sup>a</sup>. *Los delitos contra el medio ambiente*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999. Pág. 135



A modo de conclusión, teniendo en cuenta los hechos del suceso, cabría aplicar el art. 330 relativo a los daños en espacios naturales a ENERGY PLUS S.A., pues, pese a que no exista infracción de una norma administrativa, este artículo no requiere tal circunstancia, y así podrían resarcirse los daños ocasionados a la reserva. En cuanto a *Smith Shipping C.O.*, en caso de que se apreciaran los tres primeros requisitos del art. 325 –la conducta debe ser una de las previstas de forma muy amplia en el artículo, debe identificarse el riesgo creado y predicarse la gravedad–, el cuarto también se cumpliría mediante lo dispuesto en el Convenio MARPOL. Por lo tanto, cumpliría los cuatro requisitos que la jurisprudencia exige para la consideración de este delito. En ese caso se procedería a la imputación de un delito contra el medio ambiente del art. 325 por parte de la empresa propietaria del buque. Este se aplicaría en concurrencia con el art. 331, que impone la pena inferior en grado cuando el delito se ha cometido por imprudencia grave, algo que, a todas luces, ocurre en el supuesto de hecho, en el que no se puede apreciar dolo, pero en cambio sí imprudencia grave por no haberse cumplido con los requisitos del plan de carga.

### III. SEGUROS OBLIGATORIOS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN RELACIÓN CON LOS DAÑOS PROVOCADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS

El campo de los seguros marítimos se encuentra en constante cambio y evolución. Gran parte de la configuración de los seguros marítimos modernos deben su aspecto a la introducción de nuevas características y fenómenos, que suponen nuevos desafíos –por ejemplo, las dos Guerras Mundiales acaecidas en el siglo XX, la aparición de los buques-tanque, la revolución de los contenedores, o la piratería somalí<sup>92</sup>. Es por esto, que se trata de un sector desafiante y complejo, en el que nada permanece estático.

Muestra de esta evolución es la cobertura que han ido ofreciendo los seguros a lo largo del tiempo. Tradicionalmente, la base del seguro marítimo la conformaban aquellos bienes expuestos a los peligros del mar, como era la nave, la carga y el flete<sup>93</sup>, aunque con el paso del tiempo, a mediados del siglo XIX, los navieros comenzaron a precisar protección contra las consecuencias de los daños que causaban sus buques a terceros<sup>94</sup>. Posteriormente, se han ido ampliando las tipologías de seguros en relación con la navegación marítima, fruto de la evolución y las nuevas demandas de la sociedad, tal es el caso de la concienciación e importancia frente a la contaminación de las aguas y mares.

En cuanto al seguro en relación con la contaminación marina, a nivel internacional, el art. 235 de la CNUDM en su apartado tercero establece que los Estados, a fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de los daños de la contaminación, para lo que contempla la posibilidad de seguros obligatorios o fondos de indemnización, entre otras posibilidades. Además, el art. VII del CLC92 indica que el propietario de un barco que esté matriculado en un Estado contratante –como lo son las Islas Marshall desde el año 1996<sup>95</sup>– y transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos –en el suceso la operación de descarga era de 30.000 toneladas, por lo que como mínimo, la carga ascendía a esa cantidad– deberá suscribir un seguro u otra garantía financiera de un Banco o un certificado expedido por un Fondo internacional de indemnizaciones, por el importe al que asciendan los límites de su responsabilidad<sup>96</sup>.

En la normativa nacional, y en la misma línea, la LNM en el art. 389 dentro del Capítulo V relativo a la responsabilidad civil por contaminación, afirma que “será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables<sup>97</sup>”, demostrando de este modo que se trata de un requisito de necesario cumplimiento para poder navegar.

Por lo tanto, queda plasmada la necesidad de contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles riesgos derivados de la navegación del buque que desencadenen una contaminación marina, y que responda de la posible eventualidad.

Este seguro goza de una importancia fundamental. Tal es así que el Real Decreto 1892/2004<sup>98</sup> que se encarga de recoger las normas para la ejecución del CLC92, en su artículo primero,

<sup>92</sup> HJALMARSSON, J. & GÜRSES, Ö., edited by BAATZ, Y., *Maritime Law*, Informa Law from Routledge, 2018, Abingdon, pág. 440.

<sup>93</sup> CLAVERO TERNERO, M. “Novedades recientes en el seguro de P&I”, en EIZARRIGUE BERMEJO, José María (coord.) *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, España, 1997. Pág. 158.

<sup>94</sup> TOMASELLO WEITZ, L. “El seguro de P&I (protección e indemnización) como seguro de indemnización y la acción directa contra el asegurador”. *Revista Ibero-latinoamericana de Seguros*, 2006. Pág. 96-97.

<sup>95</sup> IOPC FUNDS, FIPOL FIDAC, Miembros del CLC92. <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/estados-miembros#member-state-3400>

<sup>96</sup> Art. VII CLC92. GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *op. Cit.*, pág. 796.

<sup>97</sup> Art. 398 LNM.

<sup>98</sup> Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos.

apartado tercero, establece la prohibición de la navegación por el mar territorial y aguas interiores españoles de todo buque extranjero que transporte hidrocarburos a granel superiores a 2.000 toneladas en caso de no disponer a bordo de un certificado de seguro u otra garantía financiera en vigor y que haya sido expedida conforme al CLC92 que cubra hasta el límite de la responsabilidad que le corresponda<sup>99</sup>.

En cuanto a quienes son las entidades con las que se puede concertar este seguro, esta materia se regula en el RD 1892/2004. Este establece que podrá ser concertado con entidades aseguradoras que hayan obtenido autorización del Ministerio de Economía y Hacienda para operar en el ramo 12<sup>100</sup> relativo a la Responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales. Sin embargo, también se podrá convenir esta póliza con entidades aseguradoras domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo –en adelante, EEE– que ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o régimen de libre prestación de servicios, así como con entidades domiciliadas en un país miembro del EEE autorizadas para operar en el ramo de la responsabilidad en vehículos marítimos, lacustres y fluviales o sucursales establecidas en el EEE de aseguradoras domiciliadas en terceros países autorizadas para actuar en el ramo de responsabilidad civil en vehículos marítimos, lacustres y fluviales. En último lugar, se puede contratar con clubes Protección e Indemnización<sup>101</sup> –en adelante, Clubs P&I– que formen parte del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización<sup>102</sup>.

Por lo tanto, y a modo de resumen, el propietario del buque puede cumplir con esta responsabilidad con cualquier seguro de responsabilidad civil que cubra las exigencias y límites del CLC92, aunque la forma más común es el seguro P&I de un Club P&I<sup>103</sup>.

### III.1 Particularidades del seguro de P&I

Se conoce como seguro de protección e indemnización –en adelante, P&I– a un tipo de seguro de responsabilidad civil del propietario del buque, que cubre responsabilidades frente a terceros en la que pueda incurrir el buque durante su operativa. Se trata de un seguro que en muchas ocasiones ofrece una cobertura mayor que otros, actuando en exceso de otros seguros.

Es un hecho destacable que estos seguros no se mencionan en ningún momento en la LNM, sin embargo, este hecho no ha impedido su difusión para la cobertura de riesgos marítimos de responsabilidad civil, ni tampoco ha implicado dudas acerca de su legalidad<sup>104</sup>, de modo que se ha considerado como seguro marítimo de responsabilidad civil. El vacío normativo, no obstante, se ha reemplazado por jurisprudencia del TS, donde reconoce esta figura en un caso relativo a una reclamación de seguros marítimos, afirmando que “el contrato de seguro es del tipo llamado de protección e indemnización conocido como seguro P&I –*protection and indemnity*–, carente de regulación positiva en Derecho español, seguro de responsabilidad civil del naviero, como seguro de base mutualista, en el que los propios armadores o personas relacionadas, se organizan mediante clubs para darse cobertura entre sí mismos, sometidos a la legislación del país en que se han constituido, siendo válida la sumisión a una legislación determinada, que suele ser la inglesa y válida asimismo la cláusula de arbitraje en Londres,

---

<sup>99</sup> Art. 1.3 RD1892/2004.

<sup>100</sup> Ramo perteneciente a la lista del artículo 6.1 apartado a relativo a la clasificación de los riesgos por ramos de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados.

<sup>101</sup> Se entiende por Club de P&I aquel que implica una asociación de armadores que se unen para así asegurarse unos a los otros bajo una base mutual sin ánimo de lucro.

<sup>102</sup> SIERRA NOGUERO, E. *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2016. Pág. 206

<sup>103</sup> *Ibidem*, Pág. 210

<sup>104</sup> SIERRA NOGUERO, E. “Obligación de indemnizar y acción directa frente al asegurador P&I”. *Revista crítica de Derecho Inmobiliario*, N.º 778, 2020. Pág. 1296.

también usual: ambas figuran en el contrato de seguro del presente caso<sup>105</sup>”. Con lo cual se describe las características básicas del seguro P&I, reconociéndolo como figura de responsabilidad civil, idea que se ha reiterado en sentencias posteriores.

Los seguros de P&I se han convertido en la forma usual de cumplir con las diferentes coberturas obligatorias que imponen los diversos convenios de la OMI, gracias a su tradición e historia.

Este seguro es ofrecido principalmente por Clubes de P&I como tradicionales aseguradores de riesgos P&I. Estos ofrecen cobertura frente a diversos riesgos, sin embargo, la cobertura del riesgo de contaminación marítima por hidrocarburos es una de las coberturas más habituales de los clubs de P&I. No obstante, no es la única, sino que también cubren aspectos como la responsabilidad frente a tripulantes, repatriaciones, responsabilidades frente a la carga o polizones y refugiados, entre otros.

Estos seguros se caracterizan por tener una base mutualista, por lo que los asegurados se autogestionan y asumen directamente las consecuencias económicas derivadas de los siniestros<sup>106</sup>. Esto también implica que el aseguramiento se realiza a precio de coste<sup>107</sup>. En cuanto a los riesgos cubiertos, tradicionalmente se entiende que bajo la categoría de *protection*, se cubren responsabilidades por la pérdida de vidas humanas, enfermedades, accidentes o lesiones, entre otras, mientras que bajo la categoría de *indemnity* se cubren las responsabilidades por pérdida, daños en la carga, retrasos en la entrega, multas relacionadas con la utilización del buque, entre otros<sup>108</sup>.

Otra de las características de los seguros P&I, además de la naturaleza mutualista, es su carácter “adicional” frente al seguro ordinario<sup>109</sup> del buque como puede ser el seguro de cascos. Además, se trata de un seguro de responsabilidad frente a terceros, que cubre la responsabilidad extracontractual en la que pueda incurrir el naviero<sup>110</sup>.

Cabe destacar que, de todos los clubs de P&I existentes en la actualidad, trece de ellos forman lo que se conoce como Grupo Internacional de Clubs P&I<sup>111</sup>, lo que hace que se trate de mutualidades independientes, pero con ciertas prácticas en común. Estas pueden presentar diversas formas societarias, al tratarse de Clubs de distintas nacionalidades –principalmente inglesa–, pero lo que sí tienen en común es la naturaleza de mutua.

Estos seguros de P&I ofrecidos por Clubs P&I que a su vez pertenecen al Grupo Internacional, cubren los daños por contaminación por hidrocarburos hasta un límite de 1.000 millones de dólares por siniestro<sup>112</sup>, límite muy superior al del CLC92 para el propietario en el supuesto en el que puede limitar su responsabilidad. Estos seguros son los principales a nivel internacional,

---

<sup>105</sup> STS 688/2003, de 3 de julio de 2003.

<sup>106</sup> HILL PRADOS, M. C. *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*. J. M. Bosch Editor, España, 1992. Págs. 20-30.

<sup>107</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, *Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo*, Naciones Unidas, Nueva York, 1982. Págs. 8-9.

<sup>108</sup> FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P & TORRES PÉREZ, F. J. “Aseguramiento de la responsabilidad civil por contaminación marina. La intervención de los clubs de P&I” en MEILÁN GIL, J.L., (coord.), PERNAS GARCÍA, J.J., (coord.), GARCÍA PÉREZ, R. (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Aranzadi Thomson Reuters, Madrid, 2006. Pág. 515.

<sup>109</sup> ARROLLO MARTÍNEZ, I. Los seguros marítimo y aéreo. El préstamo a la gruesa, en APARICIO GONZÁLEZ, M.L. (coord.), URÍA, R. (dir.), MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (dir.) *Curso de derecho mercantil*. Civitas, España, 2001. Pág. 1446.

<sup>110</sup> BETANCOR RODRÍGUEZ, A. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales*. El caso Prestige. Publicación en el BOE, España, 2018. Pág. 161.

<sup>111</sup> International Group of P&I Clubs. Full list of Principal Clubs, Affiliated Associations and Reinsured Subsidiary. <https://www.igpandi.org/group-clubs>. Se trata de una asociación de clubs con origen en Reino Unido, que en la actualidad tiene naturaleza internacional gracias a la adhesión de clubs de diversas nacionalidades.

<sup>112</sup> SIERRA NOGUERO, E. *El seguro de responsabilidad ...op. cit.* Pág. 188.

tanto que este Grupo Internacional de Clubes de P&I asegura cerca del 90% del tonelaje de carga mundial<sup>113</sup>.

Por lo que respecta a los daños cubiertos por este seguro de P&I, estos varían en función de quien sea la aseguradora, no obstante, las coberturas básicas de los clubs pertenecientes al grupo en materia de contaminación serían: la cobertura de responsabilidad, pérdidas, daños y gastos causados a consecuencia de la fuga o descarga de hidrocarburos, costes y medidas adoptadas para evitar la amenaza de la contaminación o de minimizar la misma, así como la responsabilidad por las pérdidas o daños que derivan de cualquier medida tomada<sup>114</sup> o multas impuestas. No obstante, sí resulta importante destacar que los seguros de P&I cubren daños y perjuicios por contaminación accidental, pero no reclamaciones genéricas al medio ambiente, es decir, debe alegarse un daño concreto e individualizado o individualizable al menos.

Para profundizar un poco más en este tipo de seguros, cabe hacer un breve análisis de su naturaleza jurídica y de su configuración a ojos del TS. Se trata de un seguro de nacimiento de deuda, donde, para que nazca la obligación de indemnizar a cargo de la aseguradora de responsabilidad civil, debe darse la responsabilidad del asegurado en el suceso<sup>115</sup>. Esto es lo que el TS ha denominado “dependencia estructural” de la responsabilidad del asegurador frente a la del asegurado<sup>116</sup>, según la cual la responsabilidad del asegurador se condiciona a la previa existencia de responsabilidad civil del asegurado, es decir, el daño debe ser imputable a este último<sup>117</sup>.

En el caso presente, el seguro P&I del buque, en caso de determinarse la responsabilidad de este último, deberá hacer frente, hasta el límite máximo, de los gastos de limpieza de la contaminación y los daños reclamados por terceros, tales como los de la cofradía de pescadores y los posibles daños causados a la terminal.

### **III.2 Acción directa y responsabilidades del asegurador en supuestos de daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos en el medio marino**

Por acción directa entendemos aquel derecho propio que posee la víctima de un daño o sus derechohabientes para exigir directamente a la aseguradora el pago de la indemnización de la cual el asegurado es deudor<sup>118</sup>. La acción directa del tercero perjudicado frente al asegurador se recoge en la Ley de Contrato de Seguro –en adelante, LCS– en el art. 76, y su objetivo es facilitar y agilizar el resarcimiento de la víctima o perjudicado para ver resarcidos los daños.

En la legislación nacional, la LNM, en el artículo 465, establece que “la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo”, por lo tanto, reconoce la acción directa en materia del seguro de responsabilidad civil en el ámbito marítimo. En la misma línea, y en concreto respecto a los daños por contaminación, el art. 389.2 de la misma ley afirma que “los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada”, y como resulta lógico, la aseguradora podrá oponer

---

<sup>113</sup> International Group of P&I Clubs, IGP&I. About the international Group. <https://www.igpandi.org/about>

<sup>114</sup> Regla 19 (12) de *Protection & Indemnity Rule Book*, BRITANNIA P&I.

<sup>115</sup> SIERRA NOGUERO, E. “Obligación de indemnizar y acción directa...*op. Cit.* Pág. 1301.

<sup>116</sup> STS 321/2019, de 5 de julio de 2019.

<sup>117</sup> STS 688/2003 de 3 de julio de 2003.

<sup>118</sup> SATELER, R. “Sobre la acción directa y la inconveniencia de su incorporación al derecho chileno”, *Revista Chilena de Derecho de Seguros*, N.º 12, 2004. Pág. 5 y ss.

aquellas excepciones que correspondiesen al armador, o que, la contaminación se produjo por un acto intencional de este último.

Esta acción directa se aplica al seguro de P&I porque, como ya hemos indicado, se considera que se trata de un seguro de responsabilidad civil, por lo tanto, le son de aplicación las normas aplicables a estos últimos. No obstante, esta cuestión no ha estado siempre clara, de hecho, los Tribunales, inicialmente consideraban que esta acción directa no era de aplicación a los seguros P&I. A continuación, procederemos a realizar un pequeño análisis de la jurisprudencia a lo largo del tiempo.

De este modo, el TS en su sentencia de julio de 2003 afirmaba que en los seguros P&I “el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que pueda causar a tercero, no en el sentido de que le cubren aquella indemnización que deba pagar, sino que le satisfacen aquella indemnización que ya ha tenido que pagar al tercero, de aquí que no contemple siquiera la posibilidad de acción directa del tercero frente a la aseguradora. No es el clásico seguro de responsabilidad civil, sino el seguro de indemnización efectiva, que cubre al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado al tercero<sup>119</sup>” de modo tal que no contempla la acción directa en tipo de seguros, lo que ha derivado en que con posterioridad a esta sentencia se abandonase la posibilidad de ejercitar la acción directa frente al asegurador.

No obstante, esto ha supuesto un grave perjuicio para los perjudicados, que han visto limitadas sus posibilidades de resarcimiento. Sin embargo, esta sentencia cambia en el año 2009<sup>120</sup>, cuando el TS en una sentencia admite la acción directa contra el asegurador P&I.

De igual modo, en la sentencia de la sala de lo penal del TS del 2016, relativa al caso “Prestige”, confirmaba también la aptitud de la acción directa del art. 76 LCS contra el asegurador P&I. En esta sentencia el TS sienta jurisprudencia, al apreciar que sí cabe la acción directa pues, el seguro P&I consiste en un seguro de responsabilidad civil, donde “el riesgo asegurado –es– la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque (...), lo que incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad”, asimismo, continúa el Alto Tribunal reconociendo que en la sentencia de la Sala primera del TS de 3 de julio de 2003 –antes mencionada–, este tribunal reconocía que los tribunales españoles eran incompetentes para “conocer de la acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador del naviero en un supuesto en que las normas del Club P&I contenían una cláusula de sumisión al contrato de arbitraje en Londres<sup>121</sup>” y continúa este diciendo que el club de P&I no ha alegado esta o cualquier otra “causa de oposición a su obligación de indemnizar que pudiera excusar a la misma, por lo que a ella incumbe soportar las consecuencias de su comportamiento procesal, máxime cuando de pronunciamientos relativos a la responsabilidad civil se trata. Además, su actuación al constituir el fondo de garantía previsto en el CLC92 en principio desborda los perfiles tradicionales de los seguros P&I, en cuanto que no se ha limitado a restituir a la asegurada el pago que ella hubiera hecho (*pay to be paid*), sino que ha efectuado el desembolso para hacer frente a las acciones directas de los perjudicados<sup>122</sup>.

Esta sentencia del Prestige hace también alusión al mencionado artículo de la LNM, que sin embargo no resulta de aplicación en ese suceso pues, cuando este ocurrió, esta ley, con fecha del 2014, no estaba en vigor. Por ello, la acción directa que sería de aplicación sería la del régimen supletorio recogido en la LCS. En el supuesto de hecho de este TFG, resultaría de aplicación la acción directa de los perjudicados contra el asegurador, puesto que, en el momento

<sup>119</sup> STS 688/2003, de 30 de julio.

<sup>120</sup> STS 256/2009, de 20 de abril.

<sup>121</sup> STS 688/2003, de 3 de julio de 2003

<sup>122</sup> STS 865/2015, de 14 de enero de 2016.

en el que ocurre el siniestro la LNM está en vigor, pero no solo eso, sino teniendo, además, en cuenta la última jurisprudencia del TS.

#### IV. DETENCIÓN DE BUQUES. EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES SEGÚN LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

El embargo preventivo del buque se trata de una medida cautelar de aseguramiento adoptada en garantía de una reclamación judicial todavía no decidida por los tribunales<sup>123</sup>. Este embargo se materializa mediante la inmovilización el buque en el puerto en el que se practica, sin que resulte posible sustituir esta detención física por una anotación registral de la medida adoptada<sup>124</sup>. Esta materia se regula a través de lo establecido en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques –en adelante, CEPB 99–, aprobado el 12 de marzo de 1999 en Ginebra, en vigor desde el 14 de septiembre de 2011.

Llama la atención el lapso temporal entre la aprobación y la entrada en vigor que se debe a lo dispuesto en el artículo 14 del mencionado convenio<sup>125</sup>. Este artículo establece que “el presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento de obligarse por él”, hecho que tuvo lugar gracias a la ratificación por parte de Albania en el 2011<sup>126</sup>. España forma parte del Convenio desde el 31 de mayo de 2002, momento en el que depositó el Instrumento de Adhesión al mismo<sup>127</sup>.

Antes de la entrada en vigor de este Convenio, en España, al embargo preventivo de buques se le aplicaba la regulación procesal común contenida en la Ley de Enjuiciamiento Civil<sup>128</sup> –en adelante, LEC–, así como por el Convenio para la unificación de ciertas reglas sobre Embargo Preventivo de Buques aprobado el 10 de mayo de 1952 en Bruselas –en adelante, CEPB52–. En un primero momento se pensó que la LEC fuese de aplicación para los embargos de buques de pabellón español y el CEPB52 se aplicase a los buques extranjeros.

Sin embargo, esta premisa no duró mucho en funcionamiento, ya que, cuando entra en vigor el mencionado Convenio, se publica un Real Decreto<sup>129</sup> por el que se modifica la LEC, con la introducción de la disposición final vigésima sexta. De acuerdo con esta disposición final, el embargo preventivo de buques pasa a regularse mediante el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, mientras que la LEC pasa a ser de aplicación supletoria.

Tras esto, en el año 2014 entra en vigor la LNM, en la que se regula en su capítulo II el régimen del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio Internacional sobre esta materia, por lo tanto, la ley se limita a completar ciertas especialidades procesales en relación con el embargo preventivo –por ejemplo, la cuantía de la garantía que se exigirá para decretar el embargo, que será como mínimo del 15% del importe del crédito marítimo alegado<sup>130</sup>–. Esto se hace para no reiterar aquello que ya está previsto en los Convenios internacionales.

---

<sup>123</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho...op. Cit.*, pág. 934.

<sup>124</sup> QUIRÓS DE SAS, A., “El nuevo régimen del embargo preventivo de buques en el derecho español”, *Actualidad jurídica Uría & Menéndez*, n.º 32/2012, 2012, p. 137.

<sup>125</sup> Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

<sup>126</sup> QUIRÓS DE SAS, A., “El nuevo régimen del embargo preventivo de buques...Op. Cit. p. 137

<sup>127</sup> Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999. BOE 104 de 2011, Disposición 7751.

<sup>128</sup> Artículo 727 LEC, relativo a las medidas cautelares específicas.

<sup>129</sup> Real Decreto-ley 12/2011, de 26 de agosto, por el que se modifica la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, para la aplicación del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques.

<sup>130</sup> Preámbulo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.



En relación con la competencia judicial para conocer del fondo de la disputa, este Convenio dispone que la tendrá el Estado que sea *fórum arresti*<sup>131</sup>, es decir, aquel que haya acordado el embargo preventivo o ante el que se hubiese prestado garantía para su liberación será competente<sup>132</sup>. En el supuesto de hecho, será el Estado español el que posea dicha competencia. Y así mismo, en relación con la competencia, un aspecto destacable del Convenio es que este permite el embargo de un buque que enarbola pabellón de un Estado que no sea miembro del Convenio, siempre y cuando el buque navegue dentro de la jurisdicción de un Estado Parte<sup>133</sup>. Por ello, en nuestro caso concreto, pese a que el buque enarbola pabellón de complacencia o conveniencia, concretamente de las Islas Marshall, en caso de ser oportuno el embargo, este será perfectamente aplicable. Esto es así en la actualidad pese a que en el momento de ratificación del Convenio España ejerció una reserva. Según la misma, este Convenio no se podría aplicar a buques con pabellón de un Estado que no fuese parte del Convenio. Sin embargo, la reserva posteriormente se salvó mediante normativa interna con la aplicación del Real Decreto introductorio de la disposición final vigésima sexta de la LEC, ya mencionada.

En cuanto a la razón de ser de esta medida accesoria del embargo preventivo del buque, y de las medidas provisionales en general se basa en “el indefectible lapso de tiempo entre la iniciación y la terminación del proceso, así como la posibilidad del torticero aprovechamiento de tal circunstancia por el demandado, que pudiera implicar que la tutela judicial efectiva en el ejercicio de los derechos e intereses legítimos no pudiera verse totalmente satisfecha con los procesos declarativos y de ejecución<sup>134</sup>”. Por lo tanto, y para evitar este pernicioso efecto, se contempla la posibilidad, con el cumplimiento de una serie de requisitos, iniciar un proceso cautelar. Haciendo mayor hincapié en el caso concreto, la importancia de esta figura radica en que se trata de “la principal tutela cautelar con la que cuentan los titulares de créditos marítimos, por su singular efectividad ante la posibilidad de que el deudor soslaye la jurisdicción y la acción del auxilio judicial internacional<sup>135</sup>”.

Por lo que respecta al análisis sobre si esta figura es aplicable o no al caso presente, se ha de consultar el artículo 2 del Convenio, el cual establece que “sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito”. Es decir, solo podrá embargarse el buque en caso de que este –o su propietario–, tenga algún tipo de deuda o responsabilidad causada por el buque. No obstante, estos créditos han de ser por una serie de motivos tasados, regulados en el art. 1, entre los que se encuentra el “daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño, indemnización de ese daño, los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño, el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado”. En consecuencia, y teniendo en cuenta el suceso del caso, este sí podría encontrarse dentro de los motivos mencionados, dado que efectivamente se ha producido un daño por parte del buque al medio ambiente en el litoral, lo cual supone unos costes para la restauración del mismo, además, se han producido pérdidas para terceros por este suceso, por lo tanto, el hecho se corresponde con uno de los créditos marítimos recogidos en el Convenio.

Para poder proceder al decreto del embargo, siempre tiene que ser justificado por la existencia de alguno de los créditos marítimos del artículo primero. Este listado se trata de una enumeración *numerus clausus* que limita la posibilidad de recurrir a esta opción fuera de estos casos concretos. Por otro lado, para solicitar el embargo, el artículo 472 LNM establece que

---

<sup>131</sup> Artículo 7 CEPB.

<sup>132</sup> QUIRÓS DE SAS, A., “El nuevo régimen del embargo preventivo de buques...*Op. Cit.* p. 141.

<sup>133</sup> Art. 8.1. CEPB.

<sup>134</sup> Sentencia del Juzgado de lo Mercantil, n.º 1 de Girona, 241/2016, de 26 de mayo de 2016.

<sup>135</sup> *Ibidem*

“basta que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque”. En el caso analizado, en cuanto al primer requisito, el derecho de crédito nacería de los daños causados al medio ambiente, así como los gastos de las labores de limpieza y de restauración del medio a su estado anterior y pérdidas provocadas, la causa sería el siniestro acaecido en la operación de descarga y, por último, la embargabilidad del buque se declararía mediante la demostración que el propietario del buque es el responsable y deudor de esos créditos. Estos tres requisitos suponen, frente a los típicos para el resto de medidas preventivas, una flexibilización de los mismos, pues se eliminan condiciones como el *periculum in mora*<sup>136</sup> o el *fumus bonis iuris*<sup>137</sup>. Esta caracterización del Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques provoca que se trate de un sistema restrictivo y liberalizador de modo simultáneo, puesto que por un lado se limita su aplicación a los supuestos recogidos en el artículo primero del Convenio, pero, por otro lado, facilita su aplicación suprimiendo los requisitos del *periculum in mora* y *fumus bonis iuris* siendo suficiente la alegación del crédito en cuestión<sup>138</sup>. De acuerdo con determinados autores, este doble aspecto probablemente se deba al compromiso del Convenio de aunar dos sistemas diversos como son el anglosajón, que permite solo el embargo del buque –*ship’s arrest*– en caso de crédito marítimo –*maritime liens*– y solo frente al buque sobre el que existe el crédito –*offending ship*–<sup>139</sup>.

Como requisito para proceder a la solicitud del embargo preventivo de un buque en calidad de acreedor de un crédito marítimo frente al propietario del mismo, quien lo solicite está obligado a prestar garantía suficiente para responder frente al propietario del buque embargado, mediante una indemnización suficiente que alcanzase todos los daños, pérdidas y gastos legales en los que resultase por el embargo, esta garantía podrá prestarse de cualquier modo que la ley permita<sup>140</sup>. En España, esta caución ha de ser de mínimo el 15% del importe del crédito marítimo alegado<sup>141</sup>. La razón de ser de esta caución es pensando en el supuesto en el que se desestimase la pretensión de la parte que solicita el embargo, pues en ese caso, se habrían causado al demandado unos perjuicios injustos por los cuales este debería ser resarcido, pronta y rápidamente, sin necesidad de tener que acudir a su vez a un proceso declarativo<sup>142</sup>.

En el caso presente no parece, o al menos no a primera vista, que correspondiese la solicitud del embargo del buque, puesto que, teniendo en cuenta los hechos mencionados en el supuesto, no parece clara en un primer momento la responsabilidad que cada parte implicada –la terminal y el buque– tienen en el suceso. No obstante, si el embargo llegase a solicitarse y se concediese, el propietario del buque tendría tres alternativas: podría solicitar el levantamiento del embargo mediante la prestación de una garantía, también podría oponerse al mismo, o bien podría realizar ambas acciones simultáneamente, es decir prestar una garantía, pero también plantear la oposición al embargo<sup>143</sup>. La oposición en cualquier caso deberá basarse en un incumplimiento de lo estipulado en el CEPB, por ejemplo, en la ausencia de crédito marítimo, en la falta de fianza o fianza suficiente por parte del demandante o que se tratase de un buque no embargable.

En el supuesto de recurrir a la prestación de garantía suficiente, es importante destacar que el artículo 4.3. del CEPB establece que en ningún caso el hecho de prestar garantía supondría el

<sup>136</sup> “*Periculum in mora*” o peligro en la demora: implica que la parte que solicita el embargo demuestre que existe un peligro real de pérdida de los bienes que son objeto de debate para justificar así la adopción de la medida.

<sup>137</sup> “*Fumus Bonis Iuris*” o apariencia de buen derecho: requisito para el decreto de un embargo preventivo según el cual se da cuando el juzgador aprecia, de modo provisional, la posible existencia de un derecho de la parte actora.

<sup>138</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. & RUIZ SOROA, J.M., *op. cit.*, pág. 935.

<sup>139</sup> *Ibidem*.

<sup>140</sup> PELETEIRO GALLEGOS, F., BREITZKE, C. (coord.), & LUX, S.J. (coord.), *Maritime Law Handbook*, Wolters Kluwer Law International, UK, 2021.

<sup>141</sup> SAP Granada 97/2020, de 15 de julio de 2020.

<sup>142</sup> Sentencia del Juzgado de lo Mercantil, número 1 de Girona, auto n° 240/2016, de 27 de mayo de 2016.

<sup>143</sup> QUIRÓS DE SAS, A., “El nuevo régimen del embargo preventivo de buques...*op. cit.* p. 141.

reconocimiento de la responsabilidad o la renuncia a cualquier defensa o al derecho de limitación de la responsabilidad. En cuanto a la tipología de la garantía, esta, en cada caso individual, deberá ser suficiente a ojos del tribunal, pero a modo genérico, nuestra legislación procesal admite como garantía un depósito de dinero en efectivo, un aval emitido por una entidad de crédito, o cualquier otro tipo de garantía habitual en la práctica.

En relación con la tipología de avales posibles, existe un tipo de garantía de uso frecuente en el tráfico internacional, que son las denominadas Cartas de Garantía –*Letter of Undertaking*–, que consisten en el compromiso de, generalmente un Club de P&I, de pagar lo que se determine bien sea por acuerdo entre las partes o por sentencia ejecutoria<sup>144</sup>. Sin embargo, en el caso español, salvo acuerdo entre las partes, estas Cartas de Garantía no resultan aceptables con carácter habitual como método para la liberación de un buque embargado<sup>145</sup>. Por lo tanto, una práctica ampliamente extendida en materia de embargo preventivo de buques a nivel internacional, pierde su efectividad cuando el embargo se lleva a cabo en territorio nacional. Como consecuencia de esto, es indiferente que *Smith Shipping C.O.* haya procedido a la entrega de Carta de Garantía, pues esto no será óbice para que se proceda al embargo preventivo del buque, en tanto no se presente otro tipo de garantía válido.

---

<sup>144</sup> TOMASELLO WEITZ, L. “El seguro de P&I (protección e indemnización) como seguro de indemnización y la acción directa contra el asegurador”. *Revista Ibero-latinoamericana de Seguros*, 2006. Pág. 99.

<sup>145</sup> QUIRÓS DE SAS, A., “El nuevo régimen del embargo preventivo de buques...*Op. Cit.* p. 141.

## V. CUESTIONES RELATIVAS AL ACCIDENTE LABORAL

La definición de accidente de trabajo la encontramos en el artículo 156 de la Ley General de la Seguridad Social<sup>146</sup> –en adelante, LGSS– donde se establece que “*se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajo sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena*”. Definición que se corresponde con el suceso acaecido al trabajador de la terminal ENERGY PLUS S.A. durante las labores de limpieza.

Por regla general, se considera que los accidentes de trabajo ocurren cuando falla el sistema de prevención de riesgos laborales establecido en la empresa o lugar de trabajo. De este modo, el empresario es el sujeto activo en materia de prevención de riesgos laborales, obligado a hacer todo lo jurídicamente posible para evitar que tenga lugar la incapacidad o fallecimiento de sus trabajadores por causa de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales<sup>147</sup>. En relación con esta obligación, en concreto el artículo 19 del Estatuto de los Trabajadores<sup>148</sup> –en adelante, ET– recoge el derecho del trabajador en la prestación de sus servicios a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, y correlativamente, la obligación del trabajador a “*observar en su trabajo las medidas legales y reglamentarias de seguridad y salud en el trabajo*”. En esta misma línea, el art. 4.d) del ET, relativo a los derechos laborales, establece que los trabajadores, con relación a su trabajo, tienen derecho “*a su integridad física y a una adecuada política de prevención de riesgos laborales*”.

En el supuesto de hecho, acontece un accidente de trabajo grave que implica, finalmente, la incapacidad de un trabajador y la determinación por un dictamen médico de la condición de accidente laboral y la incapacitación de este.

Cuando tiene lugar un accidente de trabajo se entiende que ha habido un incumplimiento de las obligaciones instrumentales en materia de Seguridad Social. Ante esta situación, se abre un imponente elenco de responsabilidades jurídicas que pueden llegar a exigírsele al empresario por el fallo acontecido en la prevención de riesgos laborales de su empresa<sup>149</sup>. En este sentido, el artículo 42 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales –en adelante, LPRL– en su artículo 42 establece 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”.

### V.1 Sanción y recargo de prestaciones sobre la empresa Energy Plus S.A.

Por recargo de prestaciones entendemos una figura jurídica que se basa en la mejora de las prestaciones de la Seguridad Social. Esta medida consiste en el recargo de las mismas, donde un porcentaje debe ser abonado, de modo exclusivo, por el empresario empleador que haya infringido una norma de seguridad, siempre que tal infracción sea determinante del accidente<sup>150</sup>.

---

<sup>146</sup> 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.

<sup>147</sup> IGARTUA MIRO, M.T. *La obligación general de seguridad*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2000. Págs. 25 y ss.

<sup>148</sup> Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

<sup>149</sup> GARCÍA MURCIA, J. *Responsabilidades y sanciones en materia de seguridad y salud en el trabajo*, Aranzadi, Navarra, 2003. Págs. 23 y ss.

<sup>150</sup> CAPILLA BOLAÑOS, J., “Recargo de prestaciones en materia de accidente laboral y estudio de la indemnización. Criterios de cuantificación”, *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, Madrid, 2008. Pág. 57.

Este recargo de prestaciones se regula en el artículo 164 LGSS, cuyo apartado segundo recoge la imposibilidad de transmisión o aseguramiento de esta responsabilidad, de modo que obliga a responder de la misma al empresario infractor. Este recargo de prestaciones puede ir desde el 30% hasta el 50%.

El recargo de prestaciones aparece mencionado en el caso, y el procedimiento para su imposición es el siguiente: la Delegación Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social –en adelante, INSS–, impuso a la compañía ENERGY PLUS S.A. un recargo del 30% de las prestaciones de Seguridad Social, procediendo a la declaración de la responsabilidad empresarial por falta de las medidas de seguridad y prevención de riesgos laborales exigidas. Ante esto la empresa reclamada procede a la presentación de un escrito de reclamación administrativa contra esta resolución de la Dirección Provincial del INSS. Tras esto, continúan las pretensiones hasta llegar a un posible recurso de suplicación, regulado en el título II del libro tercero de la Ley Reguladora de la Seguridad Social –en adelante, LRJS<sup>151</sup>–.

Como consecuencia de lo anterior, sería responsable el Tribunal del Tribunal Superior de Justicia de Murcia –en adelante, TSJ de Murcia– de dilucidar si corresponde o no la imposición de tal recargo. En relación con la posible decisión que tomase el TSJ de Murcia, encontramos un recurso de Suplicación por un caso similar al presente, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía<sup>152</sup> –en adelante, STSJ– que afirma que “de acuerdo con la línea jurisprudencial marcada por el Tribunal Supremo, de modo alguno se puede hablar de falta de motivación de la resolución del INSS”, consecuentemente, esta resolución cuenta con una fuerza inicial relevante.

Así mismo, y en cuanto a la responsabilidad del empresario, la STS de 8 de octubre de 2001<sup>153</sup> concluye que “el deber de protección del empresario es incondicionado, y prácticamente, ilimitado. Deben adoptarse las medidas de protección que sean necesarias, cualesquiera que ellas fueran. Y esta protección se dispensa aún en los supuestos de imprudencia no temeraria del trabajador. No quiere ello decir que el mero acaecimiento del accidente implique necesariamente violación de medidas de seguridad, pero sí que las vulneraciones de los mandatos reglamentarios de seguridad han de implicar en todo caso aquella consecuencia, cuando el resultado lesivo se origine a causa de dichas infracciones”. De este modo la doctrina jurisprudencial de la Sala Cuarta del alto Tribunal entiende que existe culpa empresarial cuando no ha habido una evaluación de los riesgos laborales completa o no se han adoptado las medidas de seguridad y de prevención del riesgo necesarias<sup>154</sup>.

No obstante lo anterior, si bien es cierto que la resolución de la INSS goza validez, esta debe ser motivada. Consecuentemente se debe justificar y exponer las circunstancias confluente, disposiciones infringidas y porcentaje de la cuantía de las prestaciones que proceda, más si cabe teniendo en cuenta que, aunque la figura del recargo de prestaciones tiene tanto carácter indemnizatorio como sancionatorio, este último predomina, lo que hace que la sanción, así como los motivos por los que se aplica uno u otro porcentaje, deban estar perfectamente definidos<sup>155</sup>. Es decir, en el informe deben constar: la descripción de los hechos, del accidente; la especificación de las normas de seguridad que se consideran infringidas; y, por último, la relación causa-efecto de estas dos. En el presente caso, sería el Tribunal el encargado de dictaminar si se cumple o no estos requisitos necesarios.

En cuanto a los requisitos que tienen que darse para que, independientemente del informe del INSS, se considere que a causa del accidente corresponde un recargo de prestaciones deben,

---

<sup>151</sup> Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social.

<sup>152</sup> STSJ de Andalucía, 1618/2019, de 27 de junio de 2019.

<sup>153</sup> STS Rec. N.º 4403/200, de 8 de octubre de 2001.

<sup>154</sup> STS Rec. N.º 793/2012, de 12 de junio de 2013.

<sup>155</sup> STS Rec. N.º 4403/200, de 8 de octubre de 2001.

estos son tres principalmente. En primer lugar, debe haberse producido un siniestro que haya causado un daño que origine, a su vez, el reconocimiento de una prestación de la seguridad social, en segundo lugar, este siniestro debe haber ocurrido como consecuencia de la infracción de alguna norma de seguridad y salud en el trabajo, y por último, el resultado lesivo tiene que ser consecuencia de la infracción o infracciones que se hayan cometido, es decir, debe existir necesariamente nexo causal entre el siniestro y la infracción imputada<sup>156</sup>.

En el supuesto de hecho, el siniestro ocurre, dado que un trabajador sufre lesiones que derivan en una incapacidad permanente para trabajar, y, aparentemente, por el informe mencionado, hay incumplimiento de normas de seguridad, además de la falta de un plan de acción ante los riesgos. La relación de causalidad, teniendo en cuenta que estamos ante un sector donde la prevención de riesgos laborales goza de una especial relevancia a consecuencia de los riesgos que el mismo comprende, parece bastante lógico pensar que tal suceso no habría ocurrido en caso de contar con las medidas suficientes.

En cuanto a las posibles normas infringidas, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales<sup>157</sup> contiene, en su capítulo III, los derechos y obligaciones en relación a esta materia, donde recoge preceptos como el derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo que supone un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales<sup>158</sup>, así como el deber de integrar el plan de prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de la empresa<sup>159</sup> o el de la adaptación de las medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo a realizar<sup>160</sup>—artículos 14 a 17 de la LPRL—. Preceptos que, a todas luces, teniendo en cuenta el nivel de perjuicio causado al trabajador, han sido quebrantados en el presente caso, teniendo en cuenta que, de acuerdo con el supuesto de hecho, el informe del INNS confirma que en la terminal no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, además de no disponer de un plan de acción detallado junto al plan de prevención para casos como el acontecido.

A mayores del incremento de las Prestaciones de la Seguridad social en un 30%, el INSS podría incluir una sanción para la empresa responsable del accidente. Se trataría de una multa a consecuencia del incumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, regulada en la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social<sup>161</sup> —en adelante, LISS— donde se recogen las sanciones en materia de prevención de riesgos laborales clasificadas como leves, graves y muy graves. En este sentido, se tipifica como infracción grave el incumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales, siempre que dicho incumplimiento cree un riesgo grave para la integridad física o la salud de los trabajadores afectados<sup>162</sup> —como ocurre en el caso presente—. A continuación, el artículo 12 apartado 16 enumera una serie de supuestos en los que se presta especial atención a esta infracción, y entre los que se encuentran las medidas de protección colectiva e individual. Por lo tanto, este tipo podría identificarse con el suceso ocurrido, en el que, a consecuencia de este incumplimiento, se crea un riesgo por el cual un trabajador resulta gravemente herido. Por su parte, en lo referente a la cuantía de la sanción, el art. 39.3 de la LISS, afirma que en el caso de sanciones consecuencia de infracciones en materia de prevención de riesgos laborales se graduará en función de factores como la peligrosidad de las actividades desarrolladas, el carácter permanente o transitorio del riesgo inherente, la gravedad de los daños producidos, el número de trabajadores afectados, entre otros. Esta

---

<sup>156</sup> STS Rec. N° 4403/200, de 8 de octubre de 2001.

<sup>157</sup> Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

<sup>158</sup> Art. 14.1 Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

<sup>159</sup> *Ibidem* artículo 16.

<sup>160</sup> *Ibidem* artículo 17.1

<sup>161</sup> 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. BOE núm. 189, de 08/08/2000.

<sup>162</sup> Art. 12 apartado 16 de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

graduación dará como resultado la aplicación de la sanción en su grado mínimo, medio o máximo.

## V.2 Reclamación por responsabilidad civil del trabajador

En aquellos supuestos, como hemos visto, en los que el empresario ha incumplido la diligencia debida en consideración a sus obligaciones específicas de prevención de riesgos laborales, se origina la responsabilidad de este por daños y perjuicios. El matiz viene en caso de comportamiento negligente del empresario respecto a estos deberes de prevención, pues en ese supuesto, existe la posibilidad de reclamar una indemnización adicional a la obtenida a través de las prestaciones de la Seguridad Social<sup>163</sup>.

### V.2.a Responsabilidad a cargo de la compañía

La compatibilidad y competencia del orden civil en los casos de accidentes de trabajo se puede ver en distintos artículos, como el 42 de la LPRL o en el 164 de la LGSS. Se trata de una responsabilidad de naturaleza privada cuya finalidad es la reparación de los daños y perjuicios causados por la parte contraria al trabajador. En relación con la responsabilidad, además del recargo de prestaciones, a cargo de la compañía, en primer lugar, nos encontramos con el artículo 1902, contenido en el Capítulo II del título XVI, que regula las obligaciones que nacen de culpa o negligencia, por lo tanto, se trata de una responsabilidad extracontractual o aquiliana. No obstante, está también el artículo 1101, según el cual, “quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren el tenor de aquellas”. En consecuencia, aparentemente, podemos hablar de responsabilidad civil extracontractual o contractual. En cualquier caso, el nexo común de ambas es el requisito de que los daños y perjuicios ocurridos se hayan causado mediante culpa o negligencia<sup>164</sup>.

En cuanto al debate acerca de si se trata de responsabilidad contractual o extracontractual, de forma teórica la diferencia parece sencilla, pues si nos encontramos ante un suceso que acontece en el seno de una relación laboral, estaríamos ante un supuesto de responsabilidad contractual; a *contrario sensu*, si entre el dañado y el agente causante del daño no media contrato, estaríamos ante un caso de responsabilidad extracontractual. No obstante, esta diferencia no se ha aplicado por doctrina y jurisprudencia, lo que ha dado como resultado opiniones diversas y divergentes. Tradicionalmente, la Sala Cuarta del TS ha sostenido que la responsabilidad civil del empresario por el accidente de trabajo es la “responsabilidad subjetiva y culpabilística en su sentido más clásico y tradicional”<sup>165</sup>. No obstante, esta subjetividad tan rigurosa se ha abandonado paulatinamente, de modo que ha pasado a exigirse simplemente la existencia de culpa<sup>166</sup>. Es decir, la exigencia de culpa se ha flexibilizado, y ha dado como resultado una responsabilidad prácticamente objetiva, en la que importa la culpa del sujeto, pero, ya sea mediante la teoría del riesgo, bien sea mediante la exigencia de la máxima diligencia y cuidado del empresario, se han ido invirtiendo las cargas de la prueba<sup>167</sup>.

---

<sup>163</sup> SEMPERE NAVARRO, A. “¿Cuál es la jurisdicción competente para determinar la responsabilidad civil del empresario derivada de accidente de trabajo?”, *Aranzadi Social*, N ° 1, 2008, Págs. 2 y ss.

<sup>164</sup> STS, Rec. N ° 4123/2008, de 30 de junio.

<sup>165</sup> SSTS 585/1998, de 2 de febrero de 1998, Rec. N ° 315/1999, de 18 de octubre,

<sup>166</sup> En este sentido STS Rec. N ° 2277/2007, de 18 de julio, Rec. N ° 3576/2008, de 14 de julio, o Rec. N ° 4501/2007, de 23 de julio.

<sup>167</sup> LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.M. “La responsabilidad civil en los accidentes laborales” en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.(coord.), SÁNCHEZ RUIZ DE VALDIVIA, I., (coord.), *Cuestiones actuales sobre responsabilidad civil*, Aranzadi, España, 2013. Pág. 7.

La razón de esta disparidad de opiniones en la doctrina obedece a dos motivos principalmente<sup>168</sup>, por un lado<sup>169</sup> “obedece a la razonable –y deseable– evolución de la jurisprudencia”, pero mayoritariamente “a que el AT ha sido considerado tradicionalmente como supuesto prototípico de caso fronterizo o mixto entre la responsabilidad contractual y la extracontractual, como corresponde a todas aquellas relaciones contractuales en las que con la ejecución de la prestación se compromete directamente la integridad física de una de las partes las llamadas «obligaciones de seguridad, protección o cuidado »”, y sigue la sentencia explicando que “esta cualidad fronteriza ha determinado que por la Sala se enfocase la responsabilidad empresarial por AT que se demandaba, a veces por el cauce de la responsabilidad extracontractual, y otras por el de la responsabilidad estrictamente contractual, con aplicación –más o menos próxima o discrepante– de la doctrina proceden de la Sala Primera, sin llegarse –por ello– a soluciones del todo coincidentes”.

Es por lo anterior que, en determinadas ocasiones, se entendía que estas acciones se podían ejercer alternativa o subsidiariamente, e incluso, exponiendo los hechos al juzgador para que fuese él el encargado de aplicar las normas de la responsabilidad que más se adaptasen al hecho, con la premisa de favorecer siempre el mayor beneficio y resarcimiento para la víctima<sup>170</sup>.

Sin embargo, determinadas sentencias hablan de la denominada “deuda de seguridad”, como una de las obligaciones del empresario<sup>171</sup>, derivada de los artículos 42.d) del ET, y 14, 15 y 17 de la LPRL. Según estos preceptos “el deber de protección del empresario es incondicionado y prácticamente, ilimitado”. Esta deuda de seguridad nos situaría en el marco de la responsabilidad contractual del artículo 1101 del CC.

En cuanto a la posible reclamación por vía civil, el importe indemnizatorio puede basarse en aspectos como el daño emergente, el lucro cesante, el daño corporal y el daño moral. En este sentido, y respecto a esta indemnización, el trabajador tiene derecho a la reparación íntegra, “de forma que «la indemnización procedente deberá ser suficiente para alcanzar a reparar o compensar plenamente todos los daños y perjuicios, que como derivados del accidente de trabajo se acrediten sufridos en las esferas personal, laboral, familiar y social», sin que pueda exceder del daño o perjuicio sufrido”<sup>172</sup>. Esta indemnización debe ser fijada por el órgano de instancia y se empleará para su cálculo –de modo facultativo–, las tablas del Anexo de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor<sup>173</sup>. En el presente caso, al desconocer los detalles de los hechos, no resulta posible realizar una aproximación a la supuesta indemnización.

Como último apunte con relación a esta cuestión, señalar el debate jurisprudencial y doctrinal en cuanto a la competencia para conocer de las acciones que corresponden al trabajador por los daños causados. En este sentido, la Sala Primera, de lo Civil, del Tribunal Supremo, tradicionalmente ha defendido la atribución de competencia al asumir que “el daño se produce fuera de la órbita de lo rigurosamente pactado en el contrato de trabajo”, lo que permite entender “que su conocimiento corresponde al orden civil por el carácter residual y extensivo del mismo, en relación con el art. 9.2 de la Ley Orgánica del Poder Judicial<sup>174</sup>, máxime cuando en la demanda se hace alusión a que la acción ejercitada es la personal de resarcimiento de daños y

---

<sup>168</sup> Visto en la STS Rec. N.º 4123/2008 de 20 de junio.

<sup>169</sup> STS Rec. N.º 4123/2008, de 30 de junio de 2010.

<sup>170</sup> SSTs 4995/1998, de 24 de julio, 2368/1998, de 8 de abril, Rec. N.º 942/2003, de 29 de octubre, 192/2009, de 26 de marzo, 355/2009, de 27 de mayo. En la misma línea, STSJ de Galicia 5964/2020, de 20 de octubre.

<sup>171</sup> STS Rec. N.º 4403/2000, de 8 de octubre de 2001.

<sup>172</sup> STS, Rec. N.º 1257/2013, de 23 de junio.

<sup>173</sup> Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

<sup>174</sup> El artículo 9.2 de la Ley Orgánica del Poder Judicial -LOPJ- establece que “Los Tribunales y Juzgados del orden civil conocerán, además de las materias que le son propias, de todas aquellas que no estén atribuidas a otro orden jurisdiccional”.



perjuicios con cobertura en los artículos 1902 y 1903 del Código Civil”<sup>175</sup>. No obstante, esta opinión ha sido inconsistente, y ha sufrido variaciones a lo largo de los años.

No obstante, con relación a este debate, con la entrada en vigor de la LRJS en el año 2011, el artículo primero afirma que “los órganos jurisdiccionales del orden social conocerán de las pretensiones que se promuevan dentro de la rama social del Derecho, tanto en su vertiente individual como colectiva, incluyendo aquéllas que versen sobre materias laborales y de Seguridad Social”, asimismo, el artículo segundo concreta que “los órganos jurisdiccionales del orden social (...), conocerán de las cuestiones litigiosas que se promuevan: en relación con las acciones que puedan ejercitar los trabajadores o sus causahabientes contra el empresario o contra aquéllos a quienes se les atribuya legal, convencional o contractualmente responsabilidad, por los daños originados en el ámbito de la prestación de servicios o que tengan su causa en accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, incluida la acción directa contra la aseguradora y sin perjuicio de la acción de repetición que pudiera corresponder ante el orden competente”. Por lo tanto, parece razonable pensar que, en la actualidad, la competencia corresponde al orden Social.

## V.2.b Responsabilidad a cargo de la compañía aseguradora

Resulta muy probable que la compañía propietaria de la terminal de graneles líquidos de Cartagena se rija por un convenio colectivo en el que se regule aspectos como qué tipo de contingencias cubre el seguro colectivo. En ese caso, el seguro se haría responsable de lo que el convenio estipulase, que probablemente sería un capital en caso de fallecimiento o invalidez profesional. De ser así, los trabajadores participarían en el coste del seguro colectivo prorrateado por partes iguales entre el total de la plantilla sujeta a este convenio.

Dado que en el presente supuesto de hecho se desconoce si la compañía cuenta o no con un convenio colectivo de mejora de las condiciones, acudimos a la LPRL, en concreto al art. 15 apartado 5, donde se establece que el empresario “podrá concertar operaciones de seguro que tengan como fin garantizar como ámbito de cobertura la previsión de riesgos derivados del trabajo o la empresa respecto de sus trabajadores<sup>176</sup>”. Resulta lógico pensar que en el caso de una terminal de graneles líquidos exista por parte de la compañía algún tipo de seguro contratado que cubra ciertas contingencias, sobre todo teniendo en cuenta el riesgo inherente que tiene esta instalación al estar en contacto y manipular sustancias altamente inflamables y de elevada toxicidad sometidas en muchas ocasiones a presión o a diversos tratamientos, donde se almacenan productos químicos y existe un trasiego continuo de estos.

En concreto, podría tratarse de un seguro de responsabilidad civil en virtud del cual la empresa se obliga a cubrir determinados riesgos frente a terceros –los trabajadores principalmente, en este supuesto– pero también cabe la posibilidad de que exista un seguro de accidentes.

En el caso del seguro de responsabilidad civil, regulado en la sección octava de la LCS, “el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurador de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato cuyas consecuencias sean civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho<sup>177</sup>”, por lo tanto, el accidente sufrido por el trabajador, los daños ocasionados y la posible indemnización que le correspondiese –salvo el recargo de prestaciones– correrían a cargo de la compañía aseguradora, sin perjuicio, el posible derecho de repetición de esta en un momento posterior. En relación con esto, el art.

---

<sup>175</sup> STS 1395/2008 de 15 de enero.

<sup>176</sup> Artículo 15.5. LPRL.

<sup>177</sup> Artículo 63 LCS.

43 LCS regula la posibilidad de que el asegurador, una vez pagada la indemnización, ejercite los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondiesen al asegurado frente a las personas responsables del mismo.

De acuerdo con el artículo 76 LSC, relativo a la acción directa, el trabajador accidentado tendrá la posibilidad de ejercitar esta acción contra la aseguradora, para obligarla al cumplimiento de la indemnización, sin perjuicio de la siguiente posibilidad de esta de repetir contra el asegurado en caso de que se demuestre que el incidente tuvo lugar por una conducta dolosa de este. En este sentido, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid 682/2015 reconoce este derecho a la acción de repetición por parte de la aseguradora. Esta última premisa resulta factible en el supuesto de hecho, puesto que la empresa no cumplía con los requisitos necesarios de prevención de riesgos laborales, pudiendo llegar un tribunal a apreciar dolo por su parte.

## VI. CONCLUSIONES

i.

Nace una responsabilidad civil del CLC92 para *Smith Shipping C.O.* como propietario del buque, según la cual deberá resarcir los daños ocasionados por la contaminación, pero podrá limitar su responsabilidad si constituye un fondo que equivalga al límite de esta responsabilidad que le corresponde. Esta limitación se calcula matemáticamente en función del arqueo bruto del buque. En caso de que el propietario del buque no alcanzase con su patrimonio al resarcimiento de los daños que le corresponden, el FIDAC proporcionaría una indemnización complementaria.

ii.

Por su parte, *Smith Shipping C.O.* ha procedido a la reclamación civil por los perjuicios ocasionados por ENERGY PLUS S.A. alegando pérdida de flete y situación *off hire*. Lo más probable es que los tribunales terminen por determinar una responsabilidad civil compartida entre *Smith Shipping C.O.* y ENERGY PLUS S.A., por lo que las reclamaciones cruzadas quedarán vacías de contenido, y deberán cada uno soportar sus propios daños. Además, deberán resarcir conjuntamente los daños causados a terceros, entre ellos, la cofradía de pescadores o al Puerto de Cartagena.

iii.

Cabría considerar una responsabilidad administrativa para la terminal ENERGY PLUS S.A. regulada en la LC, artículo 90, por carecer de los elementos obligatorios para instalaciones de este tipo recogidos en el artículo 60 LC. Este hecho daría lugar a una infracción grave con su consecutiva sanción, que podría llegar a alcanzar los 300.000 euros. Incluso, podría llegarse a considerar que la infracción es de tal calibre que podría llegar a ser constitutiva de delito.

iv.

La responsabilidad administrativa a cargo de *Smith Shipping C.O.* se regula en los artículos 305 y siguientes de la LPEMM por tratarse de un vertido desde un buque, y no desde tierra. En este caso, no solo sería responsable el propietario del buque, sino que lo son de modo solidario este, así como la naviera, aseguradora de responsabilidad civil o el capitán, pues así lo establece el artículo 310 de la LPEMM. De este modo, resultará más sencillo obtener de los responsables la cuantía a la que ascienda la sanción.

v.

En caso de apreciación por parte de los tribunales de un hecho delictivo por parte del buque a consecuencia de la infracción del plan de carga, cabría considerar la comisión de un delito del artículo 325 CP ya que se cumplirían los requisitos indicados por el TS: la conducta llevada a cabo por el buque se corresponde con la establecida de modo amplio en el artículo 325, se identifica el riesgo creado, se predica la gravedad del suceso, y se incumple la normativa MARPOL. Este se aplicaría en concurrencia con el 331 CP por haberse cometido el delito por imprudencia grave.

vi.

Del mismo modo, podría considerarse la comisión de un delito por parte de la terminal ENERGY PLUS S.A. del artículo 330 que regula los daños graves a espacios naturales protegidos, por haberse causado daños a la Reserva Marina de Cabo de palos. Para que se

pueda apreciar este tipo delictivo, solo es necesario que exista un efectivo resultado dañoso. Además, no es preciso que el hecho desencadenante de la contaminación haya tenido lugar en el espacio natural protegido, sino que resulta suficiente con que afecte al mismo, tal y como sucede en el presente caso.

vii.

En caso de apreciarse responsabilidades penales por parte de los sujetos implicados, no sería de aplicación simultáneamente la responsabilidad administrativa. Así se parecía en el artículo 94.3 de la LEC, al establecer que, en caso de infracción constitutiva de delito, este extremo deberá trasladarse al Ministerio Fiscal, además se paralizará el procedimiento sancionador en tanto no se dirima la existencia o no de responsabilidad penal, que en caso afirmativo, excluirá todo tipo de sanción administrativa.

viii.

El embargo del buque podría decretarse por el Estado español por estar recogido el “daño o amenaza al medio ambiente o al litoral” como crédito marítimo en el CEPB. Esta medida cautelar solo puede solicitarse si, efectivamente, es a consecuencia de un crédito marítimo. Este solo podría evitarse mediante el depósito de garantía suficiente por parte del propietario responsable del buque, sin embargo, no tiene cabida como tal la Carta de Garantía emitida por el Club P&I que presenta *Smith Shipping C.O.* por tratarse de un medio de garantía ineficaz para los tribunales españoles.

ix.

El seguro de responsabilidad civil marítimo, concretamente de P&I se basa en un seguro de deuda, cuya responsabilidad nacería en el supuesto en el que se decretase la responsabilidad frente a terceros del asegurado. Se trata de un seguro de base mutualista en la que los asegurados son aseguradores y viceversa. Este seguro consuetudinario, de origen anglosajón, es ofrecido por Clubs de P&I de base mutualista, por lo que los aseguradores son al mismo tiempo asegurados, y viceversa. Se trata de una figura muy importante en el ámbito del transporte marítimo.

x.

A raíz del accidente sufrido por el trabajador en las labores de limpieza, la empresa ENERGY PLUS S.A. sería sancionada, con una multa a consecuencia del incumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales, regulada en la LISS. El trabajador podría recurrir a la vía civil para reclamar al empresario aspectos como el lucro cesante, el daño moral o corporal, el daño emergente o los daños y perjuicios derivados del accidente de trabajo, posibilidad recogida en el artículo 164 de la LGSS. Esta última reclamación, pese a ser civil, se deberá promover ante los órganos del Orden Social por tratarse de cuestiones litigiosas derivadas de acciones del trabajador o sus causahabientes contra el empresario. Por último, podría derivarse incluso, una responsabilidad penal si se demuestra la existencia de dolo o imprudencia grave ante la falta de las medidas necesarias de prevención, así como una falta de diligencia debida.

xi.

Además de la indemnización oportuna, el trabajador vería incrementadas sus prestaciones en un 30%, cifra que correría a cargo del empresario. También podría recibir una indemnización por responsabilidad civil por el accidente, de la cual se haría cargo la compañía de seguros o mutua de trabajadores de la empresa.

## VII. BIBLIOGRAFÍA

- ABBECASSIS, David W. *The Law and Practice relation to oil Pollution from Ships*, Butterworth & Co Publishers Ltd, Bristol, 1978
- ARROLLO MARTÍNEZ, Ignacio. «Los seguros marítimo y aéreo. El préstamo a la gruesa» en APARICIO GONZÁLEZ, M.L. (coord.), URÍA, R. (dir.), MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (dir.) *Curso de derecho mercantil*. Civitas, España, 2001
- *Compendio de Derecho Marítimo. Ley 14/2014, de Navegación Marítima*. Sexta Edición. Madrid: Tecnos, 2017
  - *Curso de derecho marítimo*, J.M. Bosch Editor, Barcelona, 2001
- BAENA BAENA, Pedro Jesús. «Reflexiones sobre la responsabilidad civil por daños causados por contaminación marítima de hidrocarburos» *Derecho de los Negocios*, n ° 15, 2004
- BETANCOR RODRÍGUEZ, Andrés. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El caso Prestige*. Publicación en el BOE, España, 2018
- CAPILLA BOLAÑOS, J., “Recargo de prestaciones en materia de accidente laboral y estudio de la indemnización. Criterios de cuantificación”, *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, Madrid, 2008
- CLAVERO TERNERO, Manuel. «Novedades recientes en el seguro de P&I», en EIZARRIGUE BERMEJO, José María (coord.) *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, Librería Carmelo, España, 1997
- DE LA CUESTA AGUADO, Paz Mercedes. *Causalidad de los delitos contra el medio ambiente*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999
- DE LA RUE, Colin. & ANDERSON, Charles B., *Shipping and the Environment Law and Practice*, Lloyds, Londres, 2009
- DIEZ PICAZO PONCE DE LEÓN, Luis, “Culpa y riesgo en la responsabilidad civil extracontractual” *Anuario la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, número 4 (2000).
- DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE. *Manual para la aportación de pruebas ante los tribunales sobre contaminación marina por hidrocarburos*. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Madrid: Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica, 1995
- FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, Pablo & TORRES PÉREZ, Francisco José. «Aseguramiento de la responsabilidad civil por contaminación marina. La intervención de los clubs de P&I» en MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, Rafael (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Aranzadi Thomson Reuters, Madrid, 2006
- FERNÁNDEZ QUIRÓS, Tomás. «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del caso “Prestige”», *Actualidad jurídica Uría & Menéndez*, n ° 5/2003, 2003
- FRANCO GARCÍA, Miguel Ángel. *La respuesta del Derecho Administrativo ante la contaminación del medio marino por los buques*, Cádiz Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz (UCA), 2015

- GABALDÓN GARCÍA, José Luis «Las potestades de ejecución administrativa en materia de contaminación marina causada por buques en navegación» en MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, Rafael (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Aranzadi Thomson Reuters, Madrid, 2006
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis & RUIZ SOROA, José María, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid, 2006
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, «Infracciones y sanciones administrativas por contaminación desde buques en el derecho español» en GARCÍA PÉREZ, Marta (coord.), SANZ LARRUGA, Javier (coord.). *Seguridad marítima y medio ambiente*. Instituto Universitario de Estudios Marítimos, España, 2006
- GABALDÓN GARCÍA, José Luis. «Infracciones y sanciones por daños de contaminación» *Anuario de Derecho Marítimo, Vol. XIV*, 1997
- GAJARDO ARAYA, Gonzalo. «¿Qué es el arqueo de una nave?», *Revista Marina* 2/2012
- GARCÍA MURCIA, Joaquín. *Responsabilidades y sanciones en materia de seguridad y salud en el trabajo*, Aranzadi, Navarra, 2003
- GARCÍA-PITA Y LASTRES, José Luis, «Prólogo» a *La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque*, RODRÍGUEZ DOCAMPO, María. José, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003
- «Aspectos jurídico-mercantiles de la llamada “responsabilidad civil” por daños, en el siniestro del Prestige» en MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, Rafael, (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Aranzadi Thomson Reuters, Madrid, 2006
- HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, «La responsabilidad del propietario de buque en el supuesto de contaminación por hidrocarburos», *Revista Jurídica de Catalunya*, 1994, Vol. 93
- HILL PRADOS, María Concepción, *Los clubs de protección e indemnización en el campo del seguro marítimo*. J. M. Bosch Editor, España, 1992
- HJALMARSSON, Johanna & GÜRSES, Özlem. «Maritime insurance» en BAATZ, Yvonne. *Maritime Law*, Informa Law from Routledge, Abingdon, 2018
- HUERTA VIESCA, María Isabel & RODRIGUEZ RUÍZ DE LA VILLA, Daniel. *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige*. Oviedo: Universidad de Oviedo, 2004
- IGARTUA MIRO, María Teresa. *La obligación general de seguridad*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2000
- LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, José Manuel. «La responsabilidad civil en los accidentes laborales» en LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, Javier (coord.), SÁNCHEZ RUIZ DE VALDIVIA, Inmaculada (coord.), *Cuestiones actuales sobre responsabilidad civil*, Aranzadi, España, 2013
- MARTÍNEZ BUJÁN PÉREZ, Carlos. «La represión penal de los vertidos marítimos accidentales (a la luz de la experiencia del caso Prestige)». En MEILÁN GIL, José Luis, (coord.), PERNAS GARCÍA, José Juan, (coord.), GARCÍA PÉREZ, Rafael (coord.) *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el medio marino*, Thomson Aranzadi, Navarra, 2006
- MATILLA ALEGRE, Rafael. *El naviero y sus auxiliares, El buque*, J.M. Bosch Editores, Barcelona, 1995

- MEILÁN GIL, José Luis (director), PERNAS GARCÍA, Juan José & GARCÍA PÉREZ, Rafael (coordinadores). *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los Vertidos de Buques en el Medio Marino*, Thomson Aranzadi, Navarra, 2006
- PELETEIRO GALLEGO, Francisco, «Arrest of Vessels» BREITZKE, Christian (coord.), & LUX, Jonathan S. (coord.). *Maritime Law Handbook*, Wolters Kluwer Law International, UK, 2021
- QUIRÓS DE SAS, Antonio. «El nuevo régimen del embargo preventivo de buques en el derecho español» *Actualidad jurídica Uría & Menéndez*, n.º 32/2012, 2012
- RODRÍGUEZ DOCAMPO, María. José. *La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2003
- SANZ ENCINAR, A., “El concepto jurídico de responsabilidad en la teoría general del Derecho”, *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, número 4, 2000
- SANZ LARRUGA, Francisco Javier, «La prevención y lucha contra la contaminación marina accidental y la participación de las administraciones locales» *Derecho del medio ambiente y Administración Local, Fundación Democracia y Gobierno Local*, 2006, Barcelona
- SATELER, Ricardo. «Sobre la acción directa y la inconveniencia de su incorporación al derecho chileno», *Revista Chilena de Derecho de Seguros*, N.º 12, 2004
- SEMPERE NAVARRO, A. “¿Cuál es la jurisdicción competente para determinar la responsabilidad civil del empresario derivada de accidente de trabajo?”, *Aranzadi Social*, N.º 1, 2008
- SIERRA NOGUERO, Eliseo. “Obligación de indemnizar y acción directa frente al asegurador P&I”. *Revista crítica de Derecho Inmobiliario*, N.º 778, 2020
- *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*, Fundación MAPFRE, Madrid, 2016
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María. *Los delitos contra el medio ambiente*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1999
- SOBRINO HEREDIA, José Manuel (coord.). *Mares y Océanos en un Mundo en Cambio: Tendencias Jurídicas, Actores y Factores*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2007
- SUÁREZ SÁNCHEZ, Pedro. “Los pabellones de conveniencia”. *Revista de Ingeniería Naval*. Vol. 835, 2006
- TOMASELLO WEITZ, Leslie. «El seguro de P&I (protección e indemnización) como seguro de indemnización y la acción directa contra el asegurador». *Revista Ibero-latinoamericana de Seguros* Vol. 15, Núm. 25, 2006
- ZAMBONINO PULITO, María. *La protección jurídico-administrativa del medio marino: tutela ambiental y transporte marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2001

## OTRAS FUENTES

- «Los hidrocarburos» *Revista de Ingeniería Naval*, n.º 841, año LXXV. Octubre 2006. (54 -56)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo, Naciones Unidas, Nueva York, 1982

## VIII. APÉNDICE LEGISLATIVO

Constitución Española (ELI: [https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/\(1\)/con](https://www.boe.es/eli/es/c/1978/12/27/(1)/con))

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1995/11/23/10/con>)

Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/2000/01/07/1/con>)

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14/con>)

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/1988/07/28/22/con>)

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/2001/03/26/3/con>)

Ley 36/2011, de 10 de octubre, Reguladora de la Jurisdicción Social (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/2011/10/10/36/con>)

Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/2010/12/29/41>)

Ley 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/lo/1985/07/01/6/con>)

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/l/1980/10/08/50/con>)

Decisión marco 2005/667/JAI del Consejo, de 12 de julio de 2005, destinada a reforzar el marco penal para la represión de la contaminación procedente de buques (Ref: DOUE-L-2005-81834)

Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2004/09/10/1892>)

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 (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2011/09/05/2/con>)

Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/23/2/con>)

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 (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2000/08/04/5/con>)

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2004/10/29/8/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 (ELI: <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/8/con>)

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. Hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992 (ELI: [https://www.boe.es/eli/es/ai/1992/11/27/\(2\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/1992/11/27/(2)))

Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992 (ELI: [https://www.boe.es/eli/es/ai/1992/11/27/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/1992/11/27/(1)))

Instrumento de Ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (ELI: [https://www.boe.es/eli/es/ai/1982/12/10/\(1\)](https://www.boe.es/eli/es/ai/1982/12/10/(1)))

## **IX. APÉNDICE JURISPRUDENCIAL**

### Tribunal Constitucional

STC 53/1983 de 20 de junio (ECLI:ES:TC: 1983:53)

STC 241/1992 de 21 de diciembre (ECLI:ES:TC: 1992:241)

STC 34/1994 de 31 de enero (ECLI:ES:TC: 1994:34)

### Tribunal Supremo

STS 7323/1988, de 21 de octubre de 1988 (ECLI: ES: TS: 1988: 7323)

STS 9765/1988, de 21 de octubre (ECLI: ES: TS: 1988: 9765)

STS 585/1998, de 2 de febrero (ECLI: ES:TS: 1998: 585)

STS 4995/1998, de 24 de julio (ECLI: ES: TS: 1998: 44995)

STS 2368/1999, de 8 de abril (ECLI: ES: TS: 1999: 2368)

STS Rec. N ° 315/1999, de 18 de octubre (ECLI: ES: TS: 1999: 6472)

STS Rec. N ° 4403/2000, de 8 de octubre (ECLI: ES: TS: 2001: 7648)

STS Rec. N ° 4403/2001, de 8 de octubre (ECLI: ES:TS:2001:7648)

STS 688/2003, de 3 de julio (ECLI: ES: 2003:4671)

STS Rec. N ° 9427/2003, de 29 de octubre (ECLI: ES: TS: 2008: 5541)

STS 5469/2006 de 14 de diciembre (ECLI:ES:TS: 2016:5469)

STS Rec. N ° 2277/2007, de 18 de julio (ECLI: ES: TS: 2008: 5138)

STS Rec. N ° 4501/2007, de 23 de julio (ECLI: ES: TS: 2009: 5670)

STS 1395/2008, de 15 de enero (ECLI: ES: TS: 2008: 830)

STS 81/2008 de 13 de febrero (ECLI: ES: TS: 2008: 1028)

STS Rec. N ° 4123/2008 de 20 de junio (ECLI: ES: TS: 2010: 4801)

STS Rec. N ° 4123/2008, de 30 de junio (ECLI: ES:TS: 2010: 4801)

STS Rec. N ° 3576/2008, de 14 de julio (ECLI: ES: TS: 2009: 5485)

STS 916/2008 de 30 de diciembre (ECLI: ES: TS: 2008: 7501)

STS 192/2009, de 26 de marzo (ECLI: ES: TS: 2009: 1894)

STS 256/2009, de 20 de abril (ECLI: ES: TS: 2009: 2220)

STS 355/2009, de 27 de mayo (ECLI: ES: TS: 2009: 3292)

STS Rec. N ° 793/2012, de 12 de junio de 2013 (ECLI: ES:TS:2013:3647)

STS Rec. N ° 1257/2013, de 23 de junio (ECLI: ES: TS: 2014: 3546)

STS 865/2015, de 14 de enero (ECLI: ES:TS:2016:11)

STS 321/2019, de 5 de julio (ECLI: ES: TS: 2019:1840)

STS 320/2022 de 30 de marzo (ECLI:ES:TS: 2022:1202)

### Tribunales Superiores de Justicia

STTSJ de Madrid, 682/2015, de 10 de agosto (ECLI: ES: TSJM: 2015: 10852)

STTSJ de Andalucía, 1618/2019, de 27 de junio (ECLI: ES: TSJAND:2019:7466)

STTSJ de Galicia, 5964/2020, de 20 de octubre (ECLI: ES: TSJGAL:2020:5964)

### Audiencias Provinciales

SAP Bizkaia 90278/2019 de 5 de julio (ECLI: APBI: 2019: 1316A)

SAP Granada 97/2020, de 15 de julio de 2020 (ECLI: ES: APGR: 2020: 1044A)

### Juzgados de Primera Instancia

Sentencia Juzgado de lo Mercantil, n ° 1 de Girona, 241/2016, de 26 de mayo de 2016 (ECLI: ES: JMGI: 2016: 135A)

Sentencia Juzgado de lo Mercantil, n ° 1 de Girona, 240/2016, de 27 de mayo de 2016 (ECLI: ES: JMGI: 2016: 134A)