



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

TRABAJO DE FIN DE GRADO

Grado en Derecho

Curso 2021/2022

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

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

OIL SPILL ON THE MEDITERRANEAN SEA: LEGAL ANALYSIS OF THE LIABILITY ON MARITIME POLLUTION, OCCUPATIONAL ACCIDENT AND LIABILITY AND PROTECTION AND INDEMNITY INSURANCES

Alumno: Eder Vázquez Fernández

Tutor: Manuel José Vázquez Pena

ÍNDICE

I. Listado de abreviaturas.....	3
II. Antecedentes de hecho.....	5
III. Cuestión primera: Califique jurídicamente el suceso. Indique qué responsabilidades civiles y administrativas pueden derivarse para cada agente implicado.....	6
III.1. Calificación jurídica del suceso.....	6
III.2. Responsabilidad civil.....	7
III.2.a) Responsabilidad civil contractual.....	8
III.2.b) Responsabilidad civil extracontractual.....	10
III.2.c) Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos.....	11
III.3. Responsabilidad civil de cada agente implicado.....	13
III.3.a) Propietaria del buque.....	14
III.3.b) Propietaria de la terminal.....	15
III.3.c) Otros agentes.....	16
III.4. Responsabilidad administrativa.....	17
III.4.a) Infracciones administrativas por contaminación marina.....	18
III.4.b) Sanciones administrativas aplicables.....	19
III.5. Responsabilidad administrativa de cada agente implicado.....	19
III.5.a) Propietaria del buque.....	21
III.5.b) Propietaria de la terminal.....	21
III.5.c) Otros agentes.....	21
IV. Cuestión segunda: ¿Podrían proceder responsabilidades penales contra ENERGY PLUS S.A.? ¿Y contra Smith Shipping C.O.? ¿Serían compatibles las posibles sanciones administrativas con las posibles sanciones penales?.....	22
IV.1. La represión penal de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente.....	22
IV.1.a) El delito de contaminación ambiental del art. 325 CP en relación con la imprudencia grave del art. 331 CP.....	22
IV.1.b) La agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP....	24
IV.1.c) El concurso de delitos con otros tipos penales.....	24

IV.2. La represión penal de los delitos contra los derechos de los trabajadores.....	24
IV.2.a) El delito contra la seguridad en el trabajo del art. 316 CP en relación con la imprudencia grave del art. 317 CP.....	25
IV.2.b) El concurso de delitos con otros tipos penales.....	26
IV.3. La responsabilidad penal de las personas jurídicas.....	26
IV.3.a) Los requisitos del art. 31 bis CP.....	27
IV.3.b) Las penas de los arts. 318 y 328 CP.....	28
IV.4. La responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A. y Smith Shipping C.O.....	29
IV.4.a) La responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A.....	29
IV.4.b) La responsabilidad penal de Smith Shipping C.O.....	30
IV.5. La compatibilidad entre sanciones administrativas y penales.....	30
IV.5.a) El principio <i>non bis in idem</i>	31
IV.5.b) Los modos de compatibilizar sanciones administrativas y penales.....	32
V. Cuestión tercera: A consecuencia de la contaminación producida, ¿procedería paralizar la actividad del buque? ¿Cómo evitarían esto las partes?.....	32
V.1. Procedencia de la paralización del buque.....	33
V.2. Modos de evitar la paralización del buque.....	34
VI. Cuestión cuarta: En cuanto a los seguros, ¿qué involucración y responsabilidad tienen los seguros de responsabilidad civil y de P&I?.....	35
VI.1. Responsabilidad del seguro de responsabilidad civil.....	35
VI.2. Responsabilidad del seguro de P&I.....	36
VII. Cuestión quinta: En lo que respecta a la responsabilidad laboral derivada del accidente en las tareas de limpieza, ¿procedería sancionar a la empresa ENERGY PLUS S.A.? ¿Podría el trabajador accidentado ver incrementadas sus prestaciones y recibir una indemnización por responsabilidad civil?.....	38
VII.1. Responsabilidad laboral derivada de accidente de trabajo.....	38
VII.2. Procedencia de la sanción a ENERGY PLUS S.A.....	40
VII.3. Posibilidades para el trabajador accidentado de ver incrementadas sus prestaciones y de recibir una indemnización por responsabilidad civil.....	41
VIII. Conclusiones finales.....	45
IX. Bibliografía.....	47
X. Apéndice jurisprudencial.....	50

I. Listado de abreviaturas

AFDUDC	Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña
AP	Audiencia Provincial
Art	Artículo
BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CE	Constitución Española
CF	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1971 (modificado por Protocolo de 1992)
CLC	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 (modificado por Protocolo de 1992)
CNUDM	Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982
CP	Código Penal
ET	Estatuto de los Trabajadores
FIDAC	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1992 y 2003)
Fondo complementario	Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (2003)
Fondo de 1992	Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (1992)
LC	Ley de Costas
LCS	Ley de Contrato de Seguro
LGSS	Ley General de la Seguridad Social
LISOS	Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social
LNM	Ley de Navegación Marítima
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
LPRL	Ley de Prevención de Riesgos Laborales
LRM	Ley de Responsabilidad Medioambiental
MARPOL	Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (modificado por Protocolo de 1978)
P&I	Protection and Indemnity

RADA	Revista Aranzadi de Derecho Ambiental
RAJA	Revista Actualidad Jurídica Ambiental
RAJUM	Revista Actualidad Jurídica Uría Menéndez
RAP	Revista de Administración Pública
RED	Revista Estudios de Deusto (revista de Derecho público)
REDA	Revista Española de Derecho Administrativo
REDI	Revista Española de Derecho Internacional
RIGA	Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental
RLL	Revista La Ley (revista de doctrina, jurisprudencia y bibliografía)
SAP	Sentencia de Audiencia Provincial
SASEMAR	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima
Ss	Siguientes
STC	Sentencia del Tribunal Constitucional
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
STSJ	Sentencia de Tribunal Superior de Justicia
TC	Tribunal Constitucional
TS	Tribunal Supremo
TSJ	Tribunal Superior de Justicia
Vid	Véase

II. Antecedentes 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 núm. 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 núm. 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 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.

III. Cuestión primera: Califique jurídicamente el suceso. Indique qué responsabilidades civiles y administrativas pueden derivarse para cada agente implicado

III.1. Calificación jurídica del suceso

De la lectura de los antecedentes de hecho se infiere, *prima facie*, que la calificación jurídica del suceso puede efectuarse desde perspectivas diversas. Se trata, pues, de un relato fáctico cuyo tratamiento jurídico suscita el interés de varias de las ramas del ordenamiento al ser varios los factores jurídicos de relevancia que, desde una dimensión y un enfoque pluridisciplinarios, están -o pueden estar- presentes. Las consecuencias jurídicas generadas -*grosso modo*, responsabilidad en sus vertientes más distintas- lo son por acontecimientos diversos -contaminación marina, accidente de trabajo, etc.-. Así, se ha optado por dividir, si bien respetando la unidad de los hechos, este análisis jurídico en tres grandes bloques diferenciados para su mayor y mejor comprensión.

En primer lugar, estarían las responsabilidades derivadas del suceso de contaminación marina. Así, como se recoge en los antecedentes de hecho, se reporta, durante la fase final de la operación de descarga, un derrame de crudo en una de las líneas de trasiego procedente de un buque que se encontraba amarrado en el pantalán donde dicha operación se realizaba. La contaminación marina se trata, pues, de un fenómeno complejo en el que pueden confluir múltiples causas, consecuencias, agentes, perjudicados y, a la postre, múltiples responsabilidades. Y es que «la consideración de la acción del hombre como único origen de la contaminación marina nos lleva a preguntarnos [...] por las diversas actividades humanas que pueden tener un impacto»¹. En este sentido, los episodios contaminantes pueden entrañar ciertos riesgos que acechan no solo a las relaciones contractuales, sino también a las relaciones con terceros. Es lo cierto que, en este punto, es donde pueden ubicarse las coordenadas de origen de las responsabilidades que, consecutivamente, traen causa, directa o indirecta, del suceso de contaminación marina y que, en suma, integran este análisis jurídico. Todo ello, en fin, invita a aproximarnos al análisis jurídico de responsabilidades de naturaleza diversa: en

¹ Vid. RODRÍGUEZ LUCAS, 2008, 153.

primer lugar, la responsabilidad civil (contractual, extracontractual y por vertido de hidrocarburos) por la debida reparación de los daños y perjuicios causados; en segundo lugar, la responsabilidad administrativa por la posible infracción de las normas contra la contaminación del medio marino; y, en tercer lugar, la responsabilidad penal por la comisión de un presunto delito contra los recursos naturales y el medio ambiente. Asimismo, como hemos adelantado, también conduce a abordar otro tipo de responsabilidades que también traen causa, aun sea indirecta, del suceso de contaminación marina pero que, en atención al índice de este trabajo, serán tratadas separadamente. Estas son, pues, tanto las eventuales responsabilidades de los seguros derivadas de las antedichas responsabilidades en que sus aseguradas incurren, como las posibles responsabilidades derivadas del accidente laboral de uno de los trabajadores durante las labores de limpieza.

En segundo lugar, estarían las responsabilidades de los seguros de responsabilidad civil y de P&I. Así, como se recoge en los antecedentes de hecho, tanto la propietaria de la terminal como la propietaria del buque dan traslado, respectivamente, a sus seguros de responsabilidad civil y de P&I a consecuencia del incidente de contaminación. Y es que, una vez analizadas las posibles responsabilidades de las aseguradas, habrá que analizar a continuación las eventuales responsabilidades de los seguros. Para ello será necesario atender al concreto riesgo producido y al hecho de si este queda cubierto por la protección desplegada merced a los contratos de seguro concertados entre las partes, por un lado, y si, a consecuencia de lo anterior, los seguros se ven obligados a responder y en qué medida, por otro lado.

En tercer lugar, estarían las responsabilidades derivadas del accidente de trabajo. Así, como se recoge en los antecedentes de hecho, uno de los trabajadores sufre un accidente grave durante las labores de limpieza por no concurrir las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral. Si se ha decidido escribir «responsabilidades derivadas del accidente de trabajo» -y no, en cambio, «responsabilidad»- es porque, como se verá en su momento, existe la posibilidad de que a la responsabilidad laboral se sumen, junto con los problemas de concurrencia y compatibilidad que ello conlleva, otras responsabilidades -en este caso, civiles e, incluso, penales-. Por tanto, en este punto pueden distinguirse, al menos, cuatro resultados de trascendencia jurídica: en primer lugar, la producción de un accidente de trabajo y la consecuente incapacitación laboral del trabajador; en segundo lugar, la imposición de una sanción por infracción de las normas de prevención de riesgos laborales; en tercer lugar, la presentación de una reclamación por responsabilidad civil frente a la propietaria de la terminal; y, en cuarto lugar, la imputación de responsabilidad penal por la comisión de un presunto delito contra la seguridad en el trabajo.

En definitiva, «las catástrofes naturales constituyen un fenómeno complejo en el que son varias las instituciones jurídicas implicadas»²; por ello, una correcta calificación jurídica del suceso exige el análisis jurídico de las diversas instituciones mencionadas, así como de su aplicación particular al supuesto de hecho. El objeto de este trabajo viene integrado, en suma, por el análisis jurídico de las responsabilidades derivadas del suceso de contaminación marina, accidente laboral y seguros de responsabilidad civil y de P&I. Este es, pues, el objetivo principal que se intentará alcanzar a lo largo de las siguientes páginas de este trabajo.

III.2. Responsabilidad civil

En términos generales puede definirse la responsabilidad civil como aquella posición en que se encuentra un sujeto a cargo del cual la ley impone la reparación obligatoria de toda lesión a un interés protegido, teniendo el autor la obligación jurídica de reparar los daños y perjuicios causados. En este sentido, DE CUPIS³ profundiza aún más al decir que

la definición más exacta de responsabilidad civil es la que se ve en ella la posición de desventaja del sujeto al que el ordenamiento jurídico le transfiere la carga del daño privado mediante la

² Vid. BARRERO RODRÍGUEZ, 2001, 149.

³ Vid. DE CUPIS, 1975, 579.

imposición de su reparación; tal sujeto (responsable) sufre la reacción jurídica encaminada a colocar el daño a su cargo imponiéndole su reparación. La misma responsabilidad consiste en la sumisión a tal reacción, en la necesidad jurídica de tenerla que soportar.

Dada esta definición genérica de responsabilidad civil, no se descubre nada nuevo al señalar que nuestro Código Civil (en adelante, CC) establece, para esta institución, un régimen jurídico que comprende dos supuestos distintos: la responsabilidad civil contractual, por un lado, y la responsabilidad civil extracontractual, por otro lado.

El hecho de que el CC distinga entre estos dos tipos de responsabilidad civil se materializa en la atribución de un trato jurídico diferente a cada uno. Por tanto, cabe colegir que, a pesar de que la definición genérica arriba dada es válida para ambos, el nacimiento de uno u otro tipo de responsabilidad civil trae causa de distintos acontecimientos y, por ende, acarrea distintas consecuencias.

Sea como fuere, el supuesto de hecho obliga a realizar una aproximación analítica a la tipología de esta institución jurídica. En primer lugar, en lo referente a la responsabilidad civil contractual, se examinará la relación contractual existente entre la propietaria del buque y la propietaria de la terminal, así como cualquier eventual incumplimiento en el seno de dicha relación. En segundo lugar, en lo relativo a la responsabilidad civil extracontractual, se estudiarán los daños denunciados por la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena, así como el aducido cese de su actividad pesquera. En tercer lugar, en lo concerniente a la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos, se analizarán las posibles responsabilidades de cada agente implicado en el suceso de contaminación marina.

III.2.a) Responsabilidad civil contractual

La responsabilidad civil, como hemos dicho, puede ser contractual cuando la obligación de indemnizar se deriva del incumplimiento de un deber nacido de un contrato o de una relación jurídica singular. Por tanto, la responsabilidad civil contractual, *grosso modo*, es aquella que se produce al incumplir un contrato y cuyo deber de indemnizar deriva de dicho incumplimiento.

Esta responsabilidad civil contractual aparece regulada en el art. 1101 CC: «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 al tenor de aquéllas».

En esta responsabilidad dimanante del incumplimiento del contrato la producción del daño se produce, como señala BLANCO GÓMEZ⁴, «por y como consecuencia de la infracción o incumplimiento del vínculo [contractual] preexistente». De esta suerte, como entiende LASARTE ÁLVAREZ⁵, «el ordenamiento jurídico pone a disposición del contratante defraudado toda suerte de medios y mecanismos para conseguir la debida indemnización a cargo del contratante incumplidor».

En cualquier caso, para que este tipo de responsabilidad civil concorra, hace falta que exista, en primer lugar, una previa relación contractual; en segundo lugar, un incumplimiento de cualquiera de las obligaciones que se desprendan de dicho relación; y, en tercer lugar, unos daños que deriven de dicho incumplimiento.

En el supuesto de hecho las protagonistas responsables -la propietaria del buque y la propietaria de la terminal- son personas que, antes de producirse el evento originador de responsabilidad civil (el incumplimiento contractual), se encuentran relacionadas entre sí. En efecto, ambas partes se encuentran unidas por una relación contractual «singular» que podría calificarse, *prima facie*, como

⁴ Vid. BLANCO GÓMEZ, 1996, 11.

⁵ Vid. LASARTE ÁLVAREZ, 2018, 288-289.

un contrato mixto que vendría a constituirse de forma combinada por un contrato de amarre -cuya prestación principal serían los servicios de amarre y desamarre-, por un lado, y por un contrato atípico de servicio comercial -cuya prestación principal serían las operaciones relativas a las mercancías (descarga de crudo)-, por otro lado.

Es, pues, en este contexto contractual donde la propietaria de la terminal reclama a la propietaria del buque el pago establecido en el contrato de amarre a razón de 5.000€ por día, así como los daños y costes causados a la propiedad (si bien procede la exclusión de estos últimos daños en el examen de esta responsabilidad civil contractual para su mejor tratamiento en el lugar correspondiente). Por su parte, la propietaria del buque alega pérdida de flete y situación *off hire* de su buque durante este periodo.

Así, como puede apreciarse, el incumplimiento de los deberes insertos en el contrato mixto que vincula a ambas partes es recíproco: por un lado, la propietaria de la terminal incumple su obligación de manipular la mercancía y descargar el crudo con la debida diligencia y, por otro lado, la propietaria del buque incumple -*rectius*, se niega a cumplir- su obligación de pagar por los servicios de amarre efectivamente prestados.

Así, advertida la existencia de este comportamiento dañoso en el seno de esta relación contractual, requisito ineludible para el nacimiento de este tipo de responsabilidad civil, procede, pues, señalar las consecuencias que, al respecto, este hecho produce. En este sentido, las consecuencias generales del incumplimiento de un contrato aparecen reguladas en el art. 1124 CC: «El perjudicado podrá escoger entre exigir el cumplimiento o la resolución de la obligación, con el resarcimiento de daños y abono de intereses en ambos casos. También podrá pedir la resolución, aun después de haber optado por el cumplimiento, cuando éste resultare imposible». Por tanto, como se colige del citado artículo, el perjudicado puede optar por dos vías alternativas: exigir que se cumpla la obligación o que, por el contrario, se resuelva aquella, siendo común en ambos casos el resarcimiento de los daños y el abono de los intereses.

Ahora bien, el supuesto de hecho se separa del esquema perjudicado-incumplidor establecido en el art. 1124 CC al introducir culpas concurrentes y, por tanto, existir dos perjudicados que son, a su vez, incumplidores. De este modo, como hemos señalado, tanto la propietaria del buque como la propietaria de la terminal son perjudicadas por los daños mutuos que se han causado con ocasión de su relación contractual y, al mismo tiempo, son incumplidoras por la negligencia recíproca en el cumplimiento de sus deberes contractuales.

En la concurrencia de culpas, como es sabido, la producción del resultado se debe, a su vez, a la negligencia del propio perjudicado. En este sentido, la fuga de crudo, como se recoge en los antecedentes de hecho, es debida a dos comportamientos separados que, sin embargo, concurren juntamente en la causación de aquella: un error humano por parte de la dotación del buque en la superación del caudal máximo establecido en el Plan de Descarga, por un lado, y una falta de mantenimiento generalizada por parte de la propietaria de la terminal en las válvulas, por otro lado.

Lo anterior, como puede deducirse, es de vital importancia dado que la incidencia que ha tenido la conducta de cada parte en la causación del daño debe tenerse en cuenta ante la eventual exoneración de responsabilidad de la contraparte. En cualquier caso, como es lógico, corresponde a los tribunales valorar, en atención al caso concreto, el grado de responsabilidad de cada agente implicado, así como la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios causados.

Sea como fuere, en lo que aquí interesa, debe concluirse -quizá pecando de simplicidad- que, en virtud de la responsabilidad civil contractual analizada, las responsables -la propietaria del buque y la propietaria de la terminal- quedan sujetas a indemnizarse los daños y perjuicios causados por el incumplimiento de los deberes contractuales que, nacidos del contrato mixto que les vincula, están obligadas legalmente a observar.

III.2.b) Responsabilidad civil extracontractual

El CC establece, junto a la responsabilidad civil contractual antes vista, otra de tipo extracontractual. La responsabilidad civil extracontractual es aquella que se origina por la transgresión del mandato genérico de no causar un daño a otro (*neminem laedere*) y que existe sin necesidad de relación jurídica previa y al margen de cualquier vinculación entre el dañador y la víctima, resultando ser, en palabras de LASARTE ÁLVAREZ⁶, «una derivación inmediata de la realización de un acto ilícito que, a su vez, causa daño a otra persona o a la esfera jurídica propia de otra persona».

Así, en este tipo de responsabilidad civil, la obligación de indemnizar surge, en cambio, por la infracción de las normas generales de respeto a los demás, es decir, se está en presencia de una responsabilidad civil extracontractual, según BLANCO GÓMEZ⁷, «cuando la obligación infringida es genérica, con validez *erga omnes* y constitutiva del genérico deber del *neminem laedere*».

La responsabilidad civil extracontractual se encuentra regulada en el art. 1902 CC: «El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado». Así, como se colige del citado artículo, la responsabilidad civil extracontractual requiere de un resultado dañoso derivado de un comportamiento culposo, así como de una relación causal entre ambos.

Especial mención merece el requisito de un «comportamiento culposo». Y ello porque, en este sentido, la culpa sigue siendo el criterio que, en la mayoría de supuestos, determina la posibilidad de imputar la responsabilidad al causante del daño. Es decir, el elemento fundamental de imputación de la responsabilidad sigue sustentándose en el principio de culpabilidad dado que, en la responsabilidad civil «subjetiva», no puede prescindirse de la falta de diligencia.

En esta ocasión, se estudiarán los daños denunciados por la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena. Pues bien, como se recoge en los antecedentes de hecho, la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena reclama a la propietaria de la terminal una cantidad de dinero en concepto de indemnización alegando que el accidente ha supuesto daños irreparables a bancos de pesca y viveros, así como el cese de la actividad pesquera.

En cualquier caso, antes de entrar a valorar la indemnización y sus límites, es preciso ver si concurren los requisitos exigidos para la reclamación de este tipo de responsabilidad civil. En primer lugar, en lo referente al resultado dañoso, es evidente que vendría compuesto por los daños irreparables a bancos de pesca y viveros (calificables como «daño emergente»), así como por el cese de la actividad pesquera (calificable como «lucro cesante»). Ahora bien, en relación con los daños irreparables a bancos de pesca y viveros, debe matizarse, sin perjuicio de aminorar la condición de daño indemnizable, que, si bien los daños a los viveros pueden ser objeto de indemnización en tanto que recintos o instalaciones susceptibles de ser objeto de propiedad, no sucede lo mismo -o así lo entendemos- con los daños a los bancos de pesca en tanto que estos no son -ni pueden ser- objeto de propiedad al caer dentro de la categoría de *res communis omnium*. Y es que la responsabilidad civil, según BETANCOR RODRÍGUEZ⁸, «es resistente a admitir los daños ambientales [...], [estando vinculada] indisolublemente con los bienes patrimoniales, que son los que tienen un dueño o titular y pueden ser objeto de reparación, así como, en su caso, de compensación económica». En segundo lugar, en lo relativo al comportamiento culposo, es necesario que el causante del daño no haya observado la debida diligencia en su comportamiento para que aquel sea responsable de este. En este sentido, de los antecedentes de hecho se desprende que la propietaria de la terminal no ha actuado de manera negligente en lo que al mantenimiento generalizado de sus instalaciones se refiere. Por tanto, esta negligencia es precisamente lo que

⁶ Vid. LASARTE ÁLVAREZ, 2018, 289.

⁷ Vid. BLANCO GÓMEZ, 1996, 11.

⁸ Vid. BETANCOR RODRÍGUEZ, 2018, 49.

permite que la propietaria de la terminal responda de los perjuicios derivados de un eventual comportamiento dañoso. En tercer lugar, en lo concerniente a la relación causal entre conducta y daño, es preciso dejar apuntado que dicho nexo debe resultar acreditado en el debido proceso ante un tribunal haciendo uso de alguna de las múltiples teorías que existen sobre el tema (teoría de la causalidad adecuada, teoría de las condiciones, etc.).

De todo lo expuesto cabe concluir que, en virtud de la responsabilidad civil extracontractual analizada, la propietaria de la terminal está obligada a reparar a la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena el daño causado por su conducta negligente, precisando, eso sí, que en dicha reparación del daño deberán incluirse únicamente el daño emergente y el lucro cesante, así como excluirse, en cambio, aquel otro daño que, sin perjuicio de ser indemnizado, lo sea en concepto distinto del anterior (e.g. daños medioambientales).

III.2.c) Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos

La responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos se configura como una responsabilidad civil especial que tiene su base en el art. 45.3 de la Constitución española (en adelante, CE) y que es diferente a los regímenes generales de responsabilidad civil antes vistos⁹. Y ello porque, dado el peligro que implica la navegación marítima, el sistema clásico de responsabilidad civil extracontractual plasmado en el art. 1902 CC se muestra insuficiente, exigiéndose, entre otros, la adopción de medidas especiales que permitan superar la clásica exigencia de la culpa como desencadenante de la responsabilidad civil¹⁰.

En este sentido, mientras que, en la obligación indemnizatoria típica, tenemos un sujeto agente que, de forma culpable, lleva a cabo una acción u omisión de las que resulta un daño ilegítimo a la persona o los bienes y derechos de un tercero mediando una relación de causalidad, en la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos no se contemplan ni la culpabilidad, ni la relación causal, ni la acción, ni la omisión propiamente dichas, siendo fundamental únicamente la concurrencia de un daño¹¹. Además, mientras que, en la obligación indemnizatoria típica, la finalidad es colocar a la víctima en la misma posición en que se encontraría de no haberse producido el daño, en la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos, la totalidad de los daños causados no son cubiertos necesariamente, sino hasta un importe máximo prefijado¹².

De hecho, la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos se caracteriza por responder a las siguientes notas¹³: a) civil; b) objetiva; c) atenuada; d) legal; e) imperativa; e) cuantitativamente limitada; f) «forfaitariamente» limitada; h) prácticamente inamovible; g) directa.

Es una responsabilidad civil porque hace referencia solo a los aspectos económicos o patrimoniales tanto del sujeto agente, como de la víctima de la contaminación. Se trata, por tanto, de reparar al perjudicado, indemnizándole los daños y perjuicios causados.

Es una responsabilidad objetiva porque evita la exigencia de la culpa como elemento atributivo de responsabilidad, esto es, se imputa por el hecho contaminante y con independencia de la culpa o negligencia. Se trata, pues, de un sistema de imputación de responsabilidad por el mero hecho de causar el daño.

Es una responsabilidad atenuada porque se excluye cuando concurren ciertas excepciones a favor del sujeto responsable clasificables en cuatro cláusulas de exoneración generales (art. 3.2 CLC) y una cláusula de exoneración individual (art. 3.3 CLC).

⁹ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 97.

¹⁰ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 25-36.

¹¹ Vid. ARROYO MARTÍNEZ, 2006, 48.

¹² Vid. GARCÍA-PITA LASTRES, 2006, 441-443.

¹³ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 97.

Es una responsabilidad legal e imperativa, respectivamente, porque, al establecerse por ley, su esquema solo funciona dentro y de acuerdo con las condiciones y requisitos impuestos legalmente y porque no es susceptible de modificarse por la voluntad de las partes ni en su naturaleza, ni en sus límites, ni en su forma de materializarse¹⁴.

Es una responsabilidad cuantitativamente limitada porque se limita la deuda pecuniaria o el importe máximo del resarcimiento. Dado que la indemnización no es equivalente a los daños, sino limitada a las cantidades máximas establecidas legalmente, la víctima no obtiene indemnización por el daño efectivamente sufrido.

Es, por último, una responsabilidad forfaitariamente limitada, prácticamente inamovible y directa, respectivamente, porque el derecho de limitación es por cada siniestro, porque solamente el dolo directo o el dolo eventual -no la negligencia grave- produce la pérdida del beneficio de la limitación y porque se imputa sobre el patrimonio del propietario del buque sin necesidad de practicar excusión previa de ningún tipo.

Así, desde un punto de vista jurídico, la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos se integra por normas de naturaleza autónoma, suponiendo que su estudio se desarrolle de un modo específico e independiente que excede del ámbito concreto de las disciplinas tradicionales como el Derecho civil¹⁵. Así, a la hora de efectuar un análisis de la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos, es necesario, pues, partir de una clara delimitación de las fuentes normativas aplicables. El régimen jurídico sobre responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos está contenido en una serie de convenios internacionales, principalmente, dos:

a) El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 (en adelante, CLC), y modificado por el Protocolo de 1992, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992. España se adhirió a este último por Instrumento de 6 de junio de 1995 y rige desde el 6 de julio de 1996.

b) El Convenio internacional para la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, hecho en Bruselas el 18 de diciembre de 1971 (en adelante, CF), y modificado por el Protocolo de 1992, hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992. España se adhirió a este último por Instrumento de 6 de junio de 1995 y rige desde el 16 de mayo de 1998.

Estas disposiciones convencionales internacionales presentan los siguientes caracteres¹⁶: a) forman parte de un Derecho marítimo convencional y uniforme; b) están plenamente incorporados al ordenamiento jurídico español; c) poseen rango superior al de leyes internas; d) presentan un carácter exclusivo y excluyente¹⁷; e) son directamente aplicables; f) se aplican con abstracción de que concurra o no un elemento de extranjería¹⁸.

De hecho, sobre este último punto, no han sido pocos los problemas que ha presentado en la práctica la concurrencia o no de un elemento extranjero. Y es que, en efecto, han sido muchas las veces en que, en interpretación del CLC, se ha dado por sentada la aplicabilidad del Derecho interno a casos sin elementos extranjeros, esto es, a casos de daños causados por un buque español en aguas españolas¹⁹. Pues bien, el Estado ha promulgado legislación para implementar las disposiciones principales del CLC en el ordenamiento jurídico. En este sentido, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) ha venido a corroborar estos criterios disponiendo la

¹⁴ Vid. ARROYO MARTÍNEZ, 2021, 974-975.

¹⁵ Vid. MAGALLÓN ELÓSEGUI, 2011, 137-162.

¹⁶ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 25-36.

¹⁷ Vid. DE ÁNGEL YAGÜEZ, 2003, 14.

¹⁸ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 25-36.

¹⁹ Vid. MEILÁN GIL, 2005, 169.

aplicación preferente de los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos²⁰.

Con todo, este régimen jurídico tiene unos ámbitos de aplicación, territorial y material, muy concretos que determinan, cumulativamente, su aplicación.

Territorialmente, el CLC se aplica conforme a su artículo segundo. En este sentido, el lugar de la producción del daño es decisivo, quedando comprendidos los daños sufridos en la costa, en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de un Estado. No tiene relevancia, en cambio, el lugar de producción del suceso, así como las nacionalidades de los buques implicados ni de los sujetos afectados.

Materialmente, la aplicación del CLC depende de la definición de «buque», «hidrocarburos», «daños ocasionados por contaminación» y «suceso»²¹. Las definiciones de estos conceptos se encuentran, respectivamente, en los arts. 1.1, 1.5, 1.6 y 1.8 CLC. En este sentido, es necesario que el causante de la contaminación sea un buque (según entiende el art. 1.1 CLC), que la contaminación sea por vertido de hidrocarburos (según define el art. 1.5 CLC), que los daños ocasionados por contaminación sean causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes de ese buque, donde quiera que se produzcan tales fugas o descargas (según entiende el art. 1.6 CLC), y que el suceso que desencadena la responsabilidad sea un acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común de los que se deriven daños ocasionados por contaminación o que creen una amenaza grave o inminente de causar dichos daños (según define el art. 1.8 CLC).

Ahora bien, como ha interpretado la doctrina²², resulta irrelevante que los citados sucesos sean ocasionados de modo fortuito o voluntario por terceros. Por tanto, deben considerarse incluidos los diversos ejemplos de accidentes marítimos (naufragio, varada, abordaje, etc.), así como otros múltiples supuestos que infligen daño al medio marino (limpiezas de tanques, descargas deliberadas de productos residuales, bombeo de aguas contaminadas de las sentinas, operaciones realizadas en las terminales cuando se produce la carga o la descarga de los hidrocarburos).

Además, como advierte EZEIZABARRENA²³, «el daño ecológico y los daños económicos son difícilmente cuantificables y resarcibles en su adecuada medida». Además, no cabe olvidar que, si bien los daños ecológicos en sentido estricto²⁴ quedan excluidos de ser objeto de indemnización por el CLC (sin perjuicio, eso sí, de ser indemnizados por la vía penal²⁵), el resto de daños medioambientales serán indemnizados únicamente, en palabras de BELINTXON MARTIN²⁶, «hasta el límite del coste de las medidas de restauración o de las medidas preventivas adoptadas, quedándose pues sin resarcir un daño existente pero [...] incuantificable». A lo anterior se suma CACHAFEIRO GARCÍA²⁷ al añadir que «el régimen internacional no compensa el denominado «daño ecológico o medioambiental», [siendo] aquel que se inflige al medioambiente en sí mismo y se caracteriza por las dos notas siguientes: 1) no trata de compensar el daño sufrido por ningún reclamante en particular y 2) no se puede cuantificar por los medios tradicionales».

III.3. Responsabilidad civil de cada agente implicado

La identificación de las personas, físicas o jurídicas, intervinientes constituye un elemento fundamental para esclarecer las conductas y, en consecuencia, determinar los hechos imputables a

²⁰ Vid. art. 391.1 LNM.

²¹ Vid. MAGALLÓN ELÓSEGUI, 2011, 137-162.

²² Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 47-74.

²³ Vid. EZEIZABARRENA, 2003, 272.

²⁴ Vid. GARCÍA RUBIO, 2003, 2.

²⁵ Vid. MUÑOZ LORENTE, 2001, 47-58.

²⁶ Vid. BELINTXON MARTIN, 2011, 193-246.

²⁷ Vid. CACHAFEIRO GARCÍA, 2006, 470.

los sujetos responsables. Y es que, como precisa GAYÁN RODRÍGUEZ²⁸, «en la responsabilidad por contaminación por hidrocarburos se ven afectados intereses generales. La determinación de la responsabilidad se convierte en un factor esencial y a la vez complejo en el tortuoso conglomerado de relaciones [...]». Al respecto señala BETANCOR RODRÍGUEZ²⁹ que «la reparación en términos jurídicos depende de un concepto clave: el responsable. Si no hay responsable jurídico, no hay reparación. Es el que debe afrontar todas las consecuencias asociadas al daño. A la inversa, si hay tal responsable, también lo será de la reparación».

La determinación del sujeto responsable es, sin embargo, selectiva porque responde al denominado «principio de canalización de la responsabilidad» o «principio de restricción de la legitimación pasiva»³⁰ (art. 3.1 CLC); de tal modo que, en principio, no podrá promoverse ninguna reclamación, ajustada o no al CLC, contra los sujetos enumerados en el art. 3.4 CLC, quedando protegidos como consecuencia de la concentración de responsabilidad en el propietario del buque.

III.3.a) Propietaria del buque

El CLC ha optado por hacer responsable al propietario del buque, definiéndolo como «la persona o personas matriculadas como dueñas del barco o, si el barco no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo» (art. 1.3 CLC).

El hecho de hacer responsable al propietario del buque se ha denominado doctrinalmente «determinación subjetiva del responsable» o «internalización de la externalidad en materia ambiental»³¹. Así, sufrido un siniestro en los términos del CLC, el propietario del buque es responsable de los daños ocasionados por contaminación por el mero hecho de la propiedad. Es decir, probada la relación causal entre el vertido y el daño, el propietario pasa a responder *ipso iure* con independencia de su comportamiento diligente. Lo que el CLC hace es, en fin, imputar objetivamente la responsabilidad al propietario del buque.

De este modo, la indemnización de los daños y perjuicios solo puede ser reclamada al propietario del buque, quien resulta *ope legis* el único sujeto de imputación de las obligaciones indemnizatorias frente a los terceros perjudicados³². Además, esta reclamación de responsabilidad al propietario del buque es en aplicación del CLC y de ninguna otra norma de Derecho interno (art. 3.4 CLC).

Sin embargo, como hemos dicho, es una responsabilidad cuantitativamente limitada. En efecto, la indemnización no cubre necesariamente el importe total de los daños y perjuicios causados. Ahora bien, para que opere esta limitación cuantitativa es preciso que se cumplan dos requisitos: a) que los daños no se hayan ocasionado por una acción u omisión propias del propietario del buque de manera dolosa o temeraria, esto es, a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños (art. 5.2 CLC)³³; b) que el propietario del buque haya constituido un fondo cuya suma total sea equivalente al límite de la responsabilidad ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados contratantes en que se interponga la acción de responsabilidad o ante el tribunal o autoridad competente de cualquiera de los Estados en que pueda interponerse tal acción antes de que se haya ejercitado acción alguna (art. 5.3 CLC)³⁴.

Ahora bien, esta limitación cuantitativa de la responsabilidad también puede perderse. Así, cuando no se logre demostrar la no concurrencia de dolo o temeridad o no se constituya dicho fondo, la consecuencia será la responsabilidad ilimitada del propietario del buque, rigiéndose esta por la

²⁸ Vid. GAYÁN RODRÍGUEZ, 2003, 130.

²⁹ Vid. BETANCOR RODRÍGUEZ, 2018, 19.

³⁰ Vid. ARROYO MARTÍNEZ, 2021, 972.

³¹ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 75-78.

³² Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 79-80.

³³ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 105-122.

³⁴ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 105-122.

normativa interna del Estado y, en nuestro caso, siendo de aplicación el principio de responsabilidad universal del art. 1911 CC³⁵.

En cualquier caso, es conveniente recordar que la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos es una responsabilidad atenuada porque se excluye cuando concurren ciertas excepciones a favor del sujeto responsable clasificables en cuatro cláusulas de exoneración generales (art. 3.2 CLC) y una cláusula de exoneración individual (art. 3.3 CLC). En este sentido, los números 2º y 3º del art. 3 CLC exoneran al propietario del buque de la obligación indemnizatoria si prueba que los daños derivan de determinadas circunstancias muy graves y restrictivas³⁶: que los daños se deban a un acto de guerra o a un desastre natural grave, a un acto u omisión de un tercero con intención de causar daño o a la negligencia de las autoridades públicas en lo relativo al mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación.

III.3.b) Propietaria de la terminal

El art. 3.3 CLC exonera de responsabilidad al propietario del buque respecto de los daños que «resultaron total o parcialmente de una acción u omisión intencionada para causar daños por parte de la persona que sufrió los daños o de la negligencia de esa persona». Así, una vez que el propietario del buque ha satisfecho su responsabilidad, este podrá accionar en vía de regreso, a través del ejercicio de las correspondientes acciones de responsabilidad civil, contractual o extracontractual, contra el que haya sido culpable de la causación del suceso (art. 3.5 CLC)³⁷.

El CLC contempla una importante excepción a la cláusula de encauzamiento de la responsabilidad al disponer que «ninguna disposición de este Convenio limitará el derecho que ampare al propietario para interponer recurso contra tercero» (art. 3.5 CLC). La finalidad del precepto es clara y así parece entenderlo CACHAFEIRO GARCÍA³⁸ cuando dice que

el Convenio trata de encauzar todas las reclamaciones hacia el propietario para evitar que las discusiones acerca de la posible intervención de otros sujetos en el siniestro puedan retrasar el cobro efectivo de las indemnizaciones. Pero ello no impide que, una vez reparados los daños, el propietario pueda exigir que quienes hayan tenido una participación en el siniestro colaboren en su reparación.

De este modo, es suficiente con que el tercero que sufre los daños haya intervenido con simple culpa en la causación de los mismos para que tal conducta pueda mitigar la responsabilidad del propietario del buque o, en su caso, exonerarle de tal responsabilidad³⁹.

De los antecedentes de hecho se desprende que la propietaria de la terminal no ha actuado de manera negligente en lo que al mantenimiento generalizado de sus instalaciones se refiere. En este sentido, la propietaria de la terminal no solo actúa sin la debida diligencia durante la operación de descarga, sino que consiente que las válvulas de la terminal se encuentren en un estado de deterioro avanzado que coadyuva a la producción del vertido de hidrocarburos.

Por tanto, la propietaria del buque, una vez satisfecha su responsabilidad, podrá accionar en vía de regreso contra la propietaria de la terminal al haber intervenido en la causación del daño con una conducta negligente, respondiendo, además, conforme al régimen general de la responsabilidad civil extracontractual contemplada en nuestro ordenamiento jurídico al no encontrarse entre los sujetos excluidos de responsabilidad enunciados en el art. 3.4 CLC.

³⁵ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 105-122.

³⁶ Vid. GARCÍA-PITA LASTRES, 2006, 444.

³⁷ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 94-96.

³⁸ Vid. CACHAFEIRO GARCÍA, 2006, 471.

³⁹ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 99-104.

III.3.c) Otros agentes

La lista del CLC debe considerarse exhaustiva, cerrada y no susceptible de interpretación extensiva. En principio, sufrido un siniestro en los términos del CLC, nadie sino el propietario del buque es responsable de los daños ocasionados por contaminación. Ahora bien, GARCÍA-PITA LASTRES⁴⁰ advierte, en relación con los sujetos enunciados en el art. 3.4 CLC, que

no hay que entender cerrada la posibilidad de reclamar contra otros sujetos distintos del propietario [...]. Por tanto, cabe reclamar indemnizaciones a «empleados» o «agentes», sea de fletadores [...], gestores navales, armadores o de cualquier persona que realice operaciones de salvamento [...], siempre que concurren los requisitos subjetivos previstos que se corresponden sea con el dolo o con la imprudencia temeraria [...]. Esto significa que las anteriores supuestas exclusiones no constituyen, por tanto, verdaderas inmunidades.

Por tanto, tales personas excluidas convencionalmente de responsabilidad sí serán responsables -eso sí, en el ámbito del CLC- cuando una acción u omisión suyas hayan causado los daños ocasionados por contaminación, siempre que dicha acción u omisión haya sido dolosa o dolosa eventual, esto es, temeraria y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños. De lo contrario, a dichas personas no se les podrá exigir responsabilidad ni en aplicación de la normativa general.

Por otra parte, cierto sector doctrinal⁴¹ comparte que el principio de canalización consagrado en el CLC no alcanza a otros agentes no cubiertos por la protección que dicho principio proporciona únicamente a los sujetos enunciados en el art. 3.4 CLC. De este modo, al no estar excluidos de responsabilidad, estarían sujetos a las leyes ordinarias que resulten de aplicación y nada obstaría a que estos otros sujetos puedan ser responsables, respondiendo, eso sí, conforme al régimen general de la responsabilidad civil extracontractual contemplada en nuestro ordenamiento jurídico.

Así, aunque un análisis pormenorizado de la responsabilidad civil de estos otros agentes excedería a todas luces el objeto de este trabajo, simplemente señalar que tradicionalmente se ha considerado que forman parte de estos otros agentes la sociedad de clasificación, el titular de la carga, las agencias de selección de la tripulación, el constructor del buque, los astilleros que hayan efectuado reparaciones, los propietarios de los aparatos que se encuentren a bordo del buque en régimen de alquiler o *leasing*, los propietarios o navieros de otros buques que entren en colisión con los petroleros y que no transporten hidrocarburos e incluso los controles portuarios, ajenos al ámbito del CLC, que hayan podido coparticipar en la causación del siniestro⁴².

En suma, si bien cabe suponer que, cuando se permita reclamar contra los sujetos enumerados en la lista del art. 3.4 CLC, estos quedarán sometidos al régimen del CLC, cuando se trate de sujetos ni siquiera mencionados, lo suyo sería que fuesen sometidos al régimen general de responsabilidad civil⁴³. Por tanto, aquellos sujetos que no aparecen en la lista de exclusiones del art. 3.4 CLC deberían considerarse sometidos a los principios generales sobre responsabilidad civil.

Mención aparte merecen el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (en adelante, Fondo de 1992) y el Fondo complementario internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (en adelante, Fondo complementario).

Estos Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (en adelante, FIDAC) ofrecen una protección supletoria para hacer frente a las reclamaciones de daños que no obtienen satisfacción plena por alguna de las siguientes circunstancias: a) el propietario del buque está exento de responsabilidad; b) el propietario del buque es insolvente para cumplir con sus obligaciones y su seguro es insuficiente; c) la cuantía de

⁴⁰ Vid. GARCÍA-PITA LASTRES, 2006, 445-452.

⁴¹ Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 81-91.

⁴² Vid. HUERTA VIESCA y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, 2004, 81-91.

⁴³ Vid. GARCÍA-PITA LASTRES, 2006, 445-452.

los daños rebasa el límite de responsabilidad del propietario del buque. En este sentido, según MAGALLÓN ELÓSEGUI⁴⁴, la responsabilidad de los FIDAC

únicamente cubrirá aquellos supuestos que se comprendan dentro del ámbito de aplicación del CLC [...] cuando la indemnización fijada rebase el límite de responsabilidad del propietario derivada de la aplicación del CLC; cuando el propietario del buque esté exonerado de responsabilidad en función de las exenciones estipuladas en el CLC o cuando el propietario del buque resulte financieramente insolvente para cumplir con las obligaciones impuestas por el régimen del CLC, y su seguro es igualmente insuficiente para satisfacerlas.

Se trata, pues, de un sistema de indemnización complementaria que entra en juego para prestar cobertura a la reparación de los daños ocasionados por contaminación cuando la responsabilidad derivada de la aplicación del CLC se revele insuficiente.

En fin, puede concluirse, reproduciendo las palabras de FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN⁴⁵, que

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

III.4. Responsabilidad administrativa

El art. 45 CE reconoce el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado como condición indispensable para el desarrollo de la persona y, al tiempo, establece que quienes incumplan la obligación de utilizar racionalmente los recursos naturales y la de conservar la naturaleza estarán obligados a reparar el daño causado con independencia de las sanciones administrativas o penales que correspondan.

En este sentido, la responsabilidad administrativa en materia de medioambiente está dirigida a prevenir eficazmente los daños medioambientales, así como a asegurar una rápida y adecuada reparación para aquellos casos en que estos lleguen a producirse. Se trata, pues, de todo un conjunto de potestades administrativas con cuyo ejercicio la Administración debe garantizar el cumplimiento de la ley y la aplicación del régimen de responsabilidad que incorpora. Pues bien, reflejo de ello son las palabras de BETANCOR RODRÍGUEZ⁴⁶ cuando dice que

el pago es la consecuencia de la responsabilidad por el daño. En el caso del ambiental, el pago es una consecuencia jurídica que encierra múltiples finalidades. A la tradicional reparadora se le suman otras preventivas y sancionadoras [...]. El pago debe tener una finalidad preventiva al mismo tiempo que estimuladora negativamente de la producción del daño [...]. Estas finalidades no son incompatibles con otras más circunstanciales como la sanción.

Con esta última finalidad la potestad sancionadora de la Administración se centra en la constatación y represión de actos y omisiones transgresoras de la legalidad jurídico-administrativa y su fin no es otro que garantizar el cumplimiento efectivo del orden jurídico en vigor e impedir la consolidación de situaciones contrarias al mismo mediante la imposición de sanciones a los responsables de ilícitos administrativos.

Con todo, el mandato constitucional expresado en el art. 45 CE ha sido objeto de desarrollo a través de diferentes normas jurídicas que instrumentan distintos sistemas de responsabilidad administrativa y que incorporan a nuestro ordenamiento jurídico múltiples regímenes jurídicos. En

⁴⁴ Vid. MAGALLÓN ELÓSEGUI, 2011, 137-162.

⁴⁵ Vid. FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN, 2003, 62.

⁴⁶ Vid. BETANCOR RODRÍGUEZ, 2018, 43.

este sentido, la comisión de infracciones administrativas en materia de medioambiente están tipificadas por distintas normas sectoriales.

Muestras de ello son, por ejemplo, la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental (en adelante, LRM), la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (en adelante, LC) y el 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 (en adelante, LPEMM).

En primer lugar, la LRM tiene por objeto «regular la responsabilidad de los operadores de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales [...]» (art. 1 LRM). Lo anterior exige discriminar, pues, qué daños están incluidos en esta categoría y, por el contrario, cuáles no; cuestión que, por lo demás, la propia ley resuelve. En este sentido, la LRM explicita que no quedan incluidos, entre otros, los denominados «daños tradicionales» (art. 5 LRM) -i.e. los daños a las personas y a sus bienes- ni «los daños medioambientales ni las amenazas inminentes de que tales daños se produzcan cuando tengan su origen en un suceso cuyas consecuencias en cuanto a responsabilidad o a indemnización estén establecidas por alguno de los convenios internacionales enumerados en el anexo IV, incluidas sus eventuales modificaciones futuras, vigentes en España» [art. 3.5.a) LRM]. Así, no todos los daños que sufran los recursos naturales generarán responsabilidad medioambiental. Por tanto, al existir ciertos daños excluidos del concepto de «daños medioambientales», dichos daños no caerían dentro del ámbito de aplicación de la ley y, por tanto, la LRM se revelaría título insuficiente para exigir la responsabilidad de reparar al entender que los sujetos responsables conforme a este régimen lo serán, en efecto, por daños incluidos necesariamente en el ámbito material de la ley.

En segundo lugar, la LC tiene por objeto «la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre [...]» (art. 1 LC). En este sentido, la actuación administrativa sobre el dominio público marítimo-terrestre debe perseguir, entre otros, el fin de «determinar el dominio público marítimo-terrestre y asegurar su integridad y adecuada conservación, adoptando, en su caso, las medidas de protección, y restauración necesarias [...]» [art. 2.a) LC]. La LC tipifica, como infracción leve, «las acciones u omisiones que causen daños o menoscabo a los bienes del dominio público marítimo-terrestre o a su uso» [art. 90.c) LC], incluyendo dentro del concepto de «dominio público marítimo-terrestre», en lo que aquí interesa, «el mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica» (art. 3.2 LC). Quedan fuera del ámbito de aplicación de la ley, pues, los puertos de interés general ya que, aun siendo bienes de dominio público marítimo-terrestre, se rigen por su legislación específica.

En tercer lugar, la LPEMM tiene por objeto, entre otros, «establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal» [art. 1.g) LPEMM]. Así, a los efectos de esta ley, se considera «Marina Mercante», entre otros, «la prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino» [art. 6.1.f) LPEMM]. Asimismo, la política de la Marina Mercante se dirigirá, entre otros, a la consecución de «la protección del medio ambiente marino» [art. 7.d) LPEMM]. Además, la LPEMM dedica su Título IV al medio ambiente y a la seguridad.

Por tanto, el criterio de especialidad nos conduce a entender que las disposiciones generales de la LC ceden ante las disposiciones especiales de la LPEMM y, por tanto, es en esta última ley donde se encuentra el régimen jurídico, a nuestro juicio, más adecuado para exigir responsabilidad administrativa por infracción de las normas contra la contaminación del medio marino.

III.4.a) Infracciones administrativas por contaminación marina

La LPEMM establece que las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en ella constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal (art. 305.1

LPEMM), así como que dichas acciones u omisiones constitutivas de infracción serán sancionadas según sus disposiciones (art. 311 LPEMM).

De este modo, dentro de las infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, son infracciones graves «la introducción negligente, de modo directo o indirecto, en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización» [art. 307.4.e) LPEMM], así como «las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino» [art. 307.4.f) LPEMM].

Ahora bien, estas acciones u omisiones tipificadas en el art. 307 LPEMM pasan a ser infracciones muy graves «cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción» (art. 308 LPEMM).

III.4.b) Sanciones administrativas aplicables

Dado que la conducta realizada por ENERGY PLUS S.A. y por Smith Shipping sería, en principio, aquella descrita en la infracción grave tipificada en el art. 307.4.e), la sanción aplicable sería, a su vez, grave.

Ahora bien, dicha infracción -y, consecuentemente, la correspondiente sanción- se vería agravada a tenor de lo dispuesto en el art. 308 LPEMM ya que, como se recoge en los antecedentes de hecho, la conducta realizada ocasiona, además, una lesión a un trabajador que motiva baja por incapacidad laboral superior a siete días («el trabajador es finalmente incapacitado para trabajar») y daños o perjuicios superiores a 6.000 euros («por todo ello, reclama 10 millones de euros»), así como pone en grave peligro la seguridad del buque y de la navegación («el Capitán Marítimo de Cartagena llevó a efecto la detención del buque»).

Pues bien, en caso de infracción muy grave por contaminación del medio marino, la sanción será multa de hasta 3.005.000 euros (art. 312.3.de LPEMM), sin perjuicio de que la cuantía de la multa podrá condonarse parcialmente, mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción (art. 312.4 LPEMM).

Además, las acciones u omisiones constitutivas de infracción darán lugar, además de a la imposición de la sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las medidas del art. 313.1 LPEMM, así como, para infracciones muy graves, a la retención del buque o a la prohibición de entrada o de operaciones de carga y descarga como sanción complementaria a la que en cada caso procediera (art. 312.6 LPEMM).

III.5. Responsabilidad administrativa de cada agente implicado

La identificación de las personas, físicas o jurídicas, intervinientes constituye un elemento fundamental para esclarecer las conductas y, en consecuencia, determinar los hechos imputables a los sujetos responsables.

Pues bien, la LPEMM establece, en materia de Marina Civil, que «de la infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas

situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad» [art. 310.2.d) LPEMM].

Además, los sujetos responsables citados «quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente» [art. 310.2.d) LPEMM].

Con todo, resulta necesario, pues, determinar si, en nuestro caso, la contaminación del medio marino se produce desde un buque -el buque tanque «M/T MONTE FARO»- o desde una plataforma fija o instalación -la terminal de graneles líquidos de Cartagena propiedad de ENERGY PLUS S.A.-. Así, a la vista del supuesto de hecho, lo que se nos presenta más adecuado, en atención a criterios de justicia material, es concluir que, si bien es cierto que la infracción se comete desde la terminal, no lo es menos que la contaminación marina -y, por ende, la infracción- tiene su origen en el buque al consentir las personas que ostentan su dirección y control el inicio de las operaciones de descarga del crudo con el caudal máximo superando lo establecido en el Plan de Descarga. Esta concurrencia de actuaciones negligentes -*rectius*, de culpas- es lo que nos lleva a afirmar que la contaminación del medio marino -así como la infracción- trae causa de dos omisiones diferentes cometidas en dos lugares distintos: esta se produce desde el buque y, al mismo tiempo, desde la terminal. Por tanto, entendemos que cabría declarar la responsabilidad solidaria de ENERGY PLUS S.A., Smith Shipping C.O. y demás sujetos citados en el art. 310.2.d) LPEMM.

En este sentido, el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (en adelante, RD 145/1989) viene a reforzar la idea anterior al establecer que «el capitán del buque y el operador del muelle o terminal, dentro de sus respectivas competencias, deberán asegurarse que el equipo a utilizar en las operaciones de carga y descarga es adecuado» (art. 101.2 RD 145/1989). El Real Decreto 995/2003, de 25 de julio, por el que se establecen los requisitos y procedimientos armonizados para las operaciones de carga y descarga de los buques graneleros (en adelante, RD 995/2003) establece, en igual sentido, que «los operadores de terminales comprendidas en el ámbito de aplicación de este Real Decreto estarán sujetos [...] al cumplimiento de los requisitos sobre aptitud de las terminales recogidos en el Anexo II [...]» [art. 5.a) RD 995/2003]. Este Anexo II enumera los requisitos relacionados con la aptitud de las terminales para la carga y descarga de cargas sólidas a granel y, a tal efecto, establece, en su punto 2º, que «el equipo de carga y descarga de la terminal estará debidamente certificado y se mantendrá en buen estado de funcionamiento, de conformidad con las reglas y las normas pertinentes, y será utilizado exclusivamente por personal competente y, en su caso, debidamente titulado».

Asimismo, en el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (en adelante, SASEMAR) la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, la realización de operaciones de limpieza o cualquier otro servicio derivado de un accidente marítimo, «la Sociedad estará facultada para [...] reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado» (art. 268.4 LPEMM). Asimismo, «podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones» (art. 268.4 LPEMM) y, del mismo modo, el aval exigido por la Administración marítima para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza podrá extenderse a favor de SASEMAR, «que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo» (art. 268.4 LPEMM).

III.5.a) Propietaria del buque

Antes de delimitar la responsabilidad administrativa es conveniente recordar, como se recoge en los antecedentes de hecho, que la fuga es debida, en parte, a un error humano por parte de la dotación del buque en lo que a la comprobación del caudal máximo se refiere. Es, precisamente, esta introducción negligente en el medio marino de sustancias que pueden constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción es contraria a la legislación vigente y no cuenta con la debida autorización, lo que hace nacer la responsabilidad administrativa de conformidad con la LPEMM [art. 307.4.e) LPEMM]. Con todo, si bien es cierto que esta es la conducta típica, hemos de recordar la agravación de la infracción cuando esta ocasione lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros o ponga en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación (art. 308 LPEMM).

Por tanto, la responsabilidad administrativa de la propietaria del buque pasa, necesariamente, por reconocerla como autora de una infracción muy grave por contaminación del medio marino (art. 308 LPEMM) y, en su virtud, por imponerle una sanción de multa muy grave de hasta 3.005.000 euros (art. 312.3 LPEMM), sin perjuicio de la imposición de otras sanciones complementarias y/o la adopción de otras medidas accesorias [arts. 310.2.d), 312.6 y 313.1 LPEMM].

III.5.b) Propietaria de la terminal

No existe óbice alguno, en principio, para que las mismas conclusiones que se han extraído a la hora de analizar la responsabilidad administrativa de la propietaria del buque puedan ser traídas a colación al analizar la responsabilidad administrativa de la propietaria de la terminal. En efecto, la conducta tipificada en el art. 307.4.e) LPEMM -agravada, igualmente, por el art. 308 LPEMM- es, de nuevo, la que hace nacer esta responsabilidad administrativa de conformidad con la LPEMM. Y ello porque, como se recoge en los antecedentes de hecho, la propietaria de la terminal no solo actúa sin la debida diligencia durante la operación de descarga, sino que consiente en que las válvulas de la terminal se encuentren en un estado de deterioro avanzado debido a la falta de mantenimiento generalizado.

Por tanto, la responsabilidad administrativa de la propietaria de la terminal pasa, necesariamente, por reconocerla como autora de una infracción muy grave por contaminación del medio marino (art. 308 LPEMM) y, en su virtud, por imponerle una sanción de multa muy grave de hasta 3.005.000 euros (art. 312.3 LPEMM), sin perjuicio de la imposición de otras sanciones complementarias y/o la adopción de otras medidas accesorias [arts. 310.2.d) y 313.1 LPEMM].

III.5.c) Otros agentes

La LPEMM establece, en materia de Marina Civil, que «de la infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad» [art. 310.2.d) LPEMM].

Por tanto, procede declarar, en virtud de este art. 310.2.d) LPEMM, la responsabilidad solidaria, además de la propietaria del buque y de la propietaria de la terminal, del asegurador de la responsabilidad civil, del capitán del buque y del asegurador de la actividad (entendemos que las personas del naviero y del titular de la actividad empresarial coinciden, respectivamente, con las personas de la propietaria del buque y de la propietaria de la terminal).

IV. Cuestión segunda: ¿Podrían proceder responsabilidades penales contra ENERGY PLUS S.A.? ¿Y contra Smith Shipping C.O.? ¿Serían compatibles las posibles sanciones administrativas con las posibles sanciones penales?

Para conocer la ley aplicable en casos de contaminación marina las circunstancias espacio-temporales son determinantes ya que la situación del buque en el espacio y en el tiempo permitirá decidir la posible aplicación de la legislación penal española.

La LNM contempla, entre sus disposiciones, el ejercicio de la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero. A este respecto prevé, en su art. 44, que la jurisdicción penal española en relación con los buques extranjeros que se encuentren en el mar territorial español se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial y los tratados aplicables y, en especial, en el art. 27.1 de la CNUDM. La CNUDM, a su vez, contempla, en dicho artículo, los casos en que puede ejercerse la jurisdicción penal del Estado ribereño a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial: a) cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño; b) cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial; c) cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; d) cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.

En cualquier caso, la jurisdicción penal de los tribunales españoles se extenderá, en lo que aquí interesa, a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores marítimas (art. 12.1 LNM).

IV.1. La represión penal de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente

El art. 45 CE, como ya hemos tenido ocasión de señalar, establece la obligación de utilizar racionalmente los recursos naturales y la de conservar la naturaleza. Así, desde la protección constitucional del medio ambiente, el legislador español ha ido, a lo largo del tiempo, ampliando el catálogo de delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente.

Desde la perspectiva del Código Penal (en adelante, CP) la represión penal de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente se desdobra, en nuestro caso, en el examen de tres preceptos penales: el delito de contaminación ambiental del art. 325 CP, la imprudencia grave del art. 331 CP y la agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP.

IV.1.a) El delito de contaminación ambiental del art. 325 CP en relación con la imprudencia grave del art. 331 CP

El art. 325 CP castiga, en lo que aquí interesa, a quien «contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente provoque o realice directa o indirectamente [...] vertidos [...] en [...] las aguas terrestres, subterráneas o marítimas [...] que, por sí mismos o conjuntamente con otros, cause o pueda causar daños sustanciales a la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas». Este precepto tipifica, pues, el delito genérico en materia de contaminación medioambiental, abarcando una serie de comportamientos atentatorios contra el medio ambiente.

Hay que señalar que la figura delictiva del art. 325 CP contiene dos elementos: por un lado, la vulneración de la normativa extrapenal y, por otro lado, la exigencia de un peligro para el equilibrio de los sistemas naturales. Respecto del primero, la vulneración de la normativa extrapenal requiere la «contravención de leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente». El TS desarrolla este requisito, en su sentencia 610/2021, de 7 de julio⁴⁷, cuando matiza que «el art. 325 no exige una previa sanción administrativa [...]. Lo que sí debe exigirse en el tipo es que exista una infracción de una norma ambiental de carácter extrapenal [...]. Pero esta contravención puede darse sin existir una sanción administrativa previa». Pues bien, el Anexo I del

⁴⁷ Vid. STS 610/2021, de 7 de julio (ECLI:ES:TS:2021:2940).

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, hecho el 2 de noviembre de 1973 (en adelante, MARPOL), y modificado por el Protocolo de 1978, hecho el 17 de febrero de 1978, se refiere específicamente a las descargas de hidrocarburos y establece, en su regla 9.1, la prohibición general de «toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde buques», estando prohibida, además, toda transgresión de sus disposiciones dentro de la jurisdicción de cualquier Estado parte so pena de sanción por la legislación del mismo⁴⁸. La LPEMM, por su parte, se pronuncia en igual sentido al prohibir «los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo» (art. 62.1 LPEMM). Respecto del segundo, estamos, pues, ante un delito de peligro que, según la doctrina mayoritaria⁴⁹, pertenece a la categoría de los «tipos de peligro abstracto de aptitud para la producción de un daño» o «tipos de peligro hipotético».

Así, como vemos, el legislador exige, por una parte, que los vertidos sean realizados infringiendo cualesquiera disposiciones generales protectoras del medio ambiente y, por otra parte, que este comportamiento pueda causar un peligro para el equilibrio de los sistemas naturales.

No obstante, la jurisprudencia repara en que no es necesario que se produzca la efectiva lesión del bien jurídico. En este punto el TS recuerda, en su sentencia 1202/2022, de 30 de marzo⁵⁰, que

el resultado típico del delito del artículo 325 CP no reclama la lesión del sistema natural o la vida o la salud de las personas, sino el riesgo de grave afectación. Fórmula que, aún su dosis de indeterminación, ha sido interpretada en el sentido de no exigirse la generación de un peligro concreto sino la idoneidad concreta *ex ante* de la conducta de generar un riesgo grave sobre el equilibrio ecológico al que se refiere, como cláusula aclarativa del concepto descriptivo, el artículo 339 CP. No es un riesgo ni abstracto -por puramente estadístico-, ni presunto -por exento de acreditación-, sino hipotético, atendiendo a los concretos elementos situacionales.

Ahora bien, la conducta de realizar vertidos incluida en el art. 325 CP es, como hemos advertido, una acción dolosa; acción que debe ponerse en relación con el el art. 331 CP para formar el tipo imprudente. Este último precepto castiga, pues, los hechos definidos en el art. 325 CP cuando hubiesen sido cometidos por imprudencia grave.

Así, para saber cuándo un vertido «imprudente» es punible con arreglo al Derecho penal español, es necesario que un sujeto incurra en una «imprudencia penal», esto es, que haya infringido un deber de cuidado consistente en no haber adoptado las precauciones necesarias para evitar la realización de una conducta delictiva y no haber tomado las medidas previas de preparación e información antes de adoptar una decisión que puede resultar peligrosa⁵¹. Además, para que la imprudencia constituya delito, debe merecer el calificativo de «grave», debiendo ser valorado de acuerdo con criterios jurídico-penales (altas posibilidades de producción del daño, insuficiencia de medidas de control, índole y entidad del riesgo creado, etc.)⁵². En este sentido, BLASCO HEDO⁵³ precisa que

la imprudencia no es sino un juicio de valor que no puede vincularse con el resultado de una conducta, sino con sus motivaciones y la posibilidad de prever adecuadamente las consecuencias de esa conducta, «de modo que, si la motivación ha sido evitar una catástrofe y/o paliarla y lo previsible era que otra decisión produjese consecuencias peores, no puede atribuirse a ese comportamiento ninguna responsabilidad penal [...]» [...]. «Una conducta profesional razonada y razonable puede resultar fallida, pero esa posibilidad no puede definir la adecuación y licitud de la decisión desde la perspectiva de un imposible reproche penal [...]».

⁴⁸ Vid. PERNAS GARCÍA, 2005, 695.

⁴⁹ Vid. MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, 2006, 525-533.

⁵⁰ Vid. STS 1202/2022, de 30 de marzo (ECLI:ES:TS:2022:1202).

⁵¹ Vid. MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, 2006, 525-533.

⁵² Vid. MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, 2006, 525-533.

⁵³ Vid. BLASCO HEDO, 2013, 8-9.

En definitiva, serían autores del delito de contaminación ambiental (art. 325 CP) por imprudencia grave (art. 331 CP) todas las personas que hubiesen contribuido positivamente a poner en peligro el medio ambiente o que hubiesen llevado a cabo conductas imprudentes de simple participación (efectuar cálculos erróneos del calado del buque, acreditar que el buque aguantaría en mar abierto sin partirse, asegurar que el fuel se solidificaría en el fondo del mar, etc.)⁵⁴.

IV.1.b) La agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP

Aparte del delito de contaminación ambiental del art. 325 del CP, la agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP puede ser de aplicación a supuestos determinados de realización de vertidos.

Dicho precepto establece que «cuando las conductas definidas en este Título afecten a algún espacio natural protegido, se impondrán las penas superiores en grado a las respectivamente previstas». El art. 338 CP sanciona, pues, la causación de un resultado dañoso en un espacio natural protegido, requiriendo únicamente que el daño afecte al espacio natural protegido.

En el supuesto de hecho se detalla, en relación con los daños ambientales causados, que el vertido acaecido en la terminal ha provocado daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas; un espacio natural que se encuentra protegido al abarcar una superficie de 2.000 hectáreas de posidonia oceánica.

Por tanto, dado que la conducta definida en el art. 325 CP afecta al espacio natural protegido de la Reserva Marina de Cabos de Palos e Islas Hormigas, habrá de imponerse la pena superior en grado a la respectivamente prevista por dicho artículo en aplicación de la agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP.

IV.1.c) El concurso de delitos con otros tipos penales

No hay obstáculo para apreciar un concurso de delitos entre la figura delictiva del art. 325 CP y otros tipos penales dado que, por cuanto nos encontramos ante de un delito de peligro (art. 325 CP), la pena de este delito no puede abarcar todo el desvalor de los delitos de resultado (homicidio, lesiones, daños patrimoniales, etc.) ya que el bien jurídico protegido en estos delitos es de diferente naturaleza al que se quiere tutelar a través del delito contra el medio ambiente del art. 325 CP⁵⁵.

IV.2. La represión penal de los delitos contra los derechos de los trabajadores

La represión penal de los delitos contra los derechos de los trabajadores está dirigida al castigo de las conductas que infringen, en lo que aquí interesa, las normas de seguridad en el trabajo y que, en consecuencia, pueden comportar peligro grave para la vida, la salud o la integridad física de los trabajadores. En todo caso, esta represión penal debe ser complementaria, como no puede ser de otra forma, a la política preventiva y a la labor de control que debe llevar a cabo la Administración al haber considerado el legislador igual de necesarias tanto la intervención administrativa como la actuación penal para proteger la vida, la salud y la integridad física de los trabajadores.

En este sentido, si bien es cierto que un riesgo que cree un peligro abstracto para la vida o salud de los trabajadores infringirá las normas administrativas y será sancionable administrativamente, no lo es menos que, si dicho riesgo es más grave y crea un peligro concreto, infringirá las normas penales y será sancionable penalmente⁵⁶.

El incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo se convierte en delito únicamente cuando del mismo deriva un resultado lesivo para la vida, la salud o la integridad física de los trabajadores o un peligro grave para dichos bienes jurídicos. Por tanto, la infracción de las normas

⁵⁴ Vid. MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, 2006, 525-533.

⁵⁵ Vid. MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, 2006, 534-538.

⁵⁶ Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 103.

de seguridad en el trabajo será relevante penalmente únicamente cuando exista dicho resultado lesivo o dicho peligro grave⁵⁷.

IV.2.a) El delito contra la seguridad en el trabajo del art. 316 CP en relación con la imprudencia grave del art. 317 CP

El art. 316 CP castiga a «los que, con infracción de las normas de prevención de riesgos laborales y estando legalmente obligados, no faciliten los medios necesarios para que los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, de forma que pongan así en peligro grave su vida, salud o integridad física [...]».

Se podría decir que el bien jurídico protegido es, pues, la «seguridad en el trabajo», siendo definida por la jurisprudencia como «la ausencia de riesgos para la vida y la integridad del trabajador dimanantes de las condiciones materiales de la prestación del trabajo».

Este tipo penal se conforma, pues, con la conducta de no facilitar los medios de seguridad infringiendo las normas de prevención de riesgos laborales y, además, con el peligro grave para la vida, la salud o la integridad física de los trabajadores; tal y como recoge la jurisprudencia cuando expresa que «uno de sus elementos normativos es que el sujeto activo, omitiendo proporcionar o facilitar los medios exigidos por la normativa de prevención de riesgos laborales, ponga de forma concreta en peligro grave la vida, la salud o la integridad física de los trabajadores» (SAP Valladolid 49/2022, de 2 marzo⁵⁸).

El art. 316 CP es un delito de peligro, es decir, basta con que se haya puesto en peligro la vida, la salud o la integridad física del trabajador para la consumación del delito, no requiriéndose que el trabajador expuesto a la situación de peligro sufra daños ciertos y efectivos. Este peligro, de acuerdo con el tenor literal del precepto, ha de ser «grave». En este sentido, según AGUADO LÓPEZ⁵⁹, «habrá de acreditarse una situación real de peligro que además encierre en sí misma una gravedad suficiente [...] porque el peligro para la vida, salud o integridad haya sido tan claro y real que las posibilidades de un daño [...] hayan quedado manifiestamente patentes». En cualquier caso, el peligro para la vida, la salud o la integridad física ha de derivar necesariamente de la infracción de las normas de prevención de riesgos laborales. Es decir, se exige una relación causal entre el peligro y la infracción, esto es, el peligro tiene que haberse producido por la realización del trabajo sin los medios necesarios para garantizar la seguridad en el mismo. Lo anterior ha sido refrendado por el TS, en su sentencia 614/2021, de 8 de julio⁶⁰, al exigir que «para poder identificar un comportamiento penalmente relevante no basta el mero incumplimiento de uno o de algunos de tales deberes si, al tiempo, no puede trazarse un específico nexo de antijuridicidad entre el resultado de peligro o de resultado exigido por el tipo y el comportamiento incumplidor por parte de quien está obligado a evitarlo».

El sujeto activo del art. 316 CP es todo aquel que esté legalmente obligado a facilitar los medios necesarios de seguridad e higiene. Las normas de seguridad e higiene, por su parte, señalan al empresario como sujetos legalmente obligados a cumplir las mismas. Por tanto, será sujeto activo, en la mayoría de supuestos, quien reúna el «poder de dirección» y la «autonomía en la toma de decisiones», esto es, el empresario⁶¹.

Este tipo penal exige, además, que el sujeto activo se halle en posición de garante. Así, como precisa AGUADO LÓPEZ⁶², «solo cumplen este requisito aquellas personas que están obligadas por el ordenamiento jurídico a proteger un bien jurídico por tener una especial relación con el

⁵⁷ Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 14.

⁵⁸ Vid. SAP Valladolid 49/2022, de 2 marzo (ECLI:ES:APVA:2022:37).

⁵⁹ Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 67.

⁶⁰ Vid. STS 614/2021, de 8 de julio (ECLI:ES:TS:2021:2918).

⁶¹ Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 363.

⁶² Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 342.

mismo». El empresario, en la medida en que está legalmente obligado por las normas de seguridad e higiene, cumple con la condición que el art. 316 CP exige para ser sujeto activo.

Este delito contra la seguridad en el trabajo cuenta con una versión dolosa (art. 316 CP) y una versión imprudente (art. 317 CP). El art. 317 CP, por su parte, establece que «cuando el delito a que se refiere el artículo anterior se cometa por imprudencia grave, será castigado con la pena inferior en grado», previendo, por tanto, el castigo de la imprudencia. En este tipo imprudente el sujeto activo no persigue directamente la puesta en peligro del trabajador, sino que confía en que, a pesar de la infracción de las normas de prevención de riesgos laborales, no se llegue a producir el peligro para el trabajador.

La jurisprudencia⁶³ entiende que media una conducta culposa cuando concurren los siguientes elementos: a) una acción u omisión voluntaria pero no maliciosa; b) la infracción de un deber de cuidado; c) la creación de un riesgo previsible y evitable; d) un resultado dañoso derivado de aquella conducta. Debe atenderse al grado de previsibilidad del evento, a la mayor o menor falta de diligencia y al grado de infracción que suponga el incumplimiento del deber de cuidado.

IV.2.b) El concurso de delitos con otros tipos penales

En principio, dado que el art. 316 CP es un delito de peligro que no exige, por tanto, un resultado dañoso, habrá siempre concurso de delitos con otros tipos penales en caso de producirse este. Por tanto, en aquellos casos en los que no solo tiene lugar el peligro (riesgo grave para la vida, la salud o la integridad física), sino también el resultado (muerte o lesiones) es lo habitual que se generen problemas concursales.

El art. 316 CP puede entrar en concurso con los delitos de homicidio o de lesiones cuando, además del peligro, se produce, lógicamente, un resultado de muerte o de lesiones para el trabajador. Así, como el desvalor de resultado de los delitos de homicidio o de lesiones no absorberían todo el desvalor que representa el bien jurídico colectivo, se aplicaría un concurso ideal de delitos. En este sentido, como añade AGUADO LÓPEZ⁶⁴, «el supuesto más frecuente será el concurso con los delitos de homicidio o lesiones imprudentes, pues la mayoría de los accidentes laborales se deben a alguna actuación imprudente».

IV.3. La responsabilidad penal de las personas jurídicas

No es difícil comprender, entendemos, que el hecho de que el sujeto activo de estos delitos sea una persona jurídica implica ciertas especialidades. Es bastante habitual, pues, que ciertos delitos se realicen en el marco de una estructura jerárquica compleja (e.g. una empresa) y, por tanto, se planteen sendos problemas de imputación.

Igualmente oportuno es examinar si cabe la posibilidad de que dichos delitos se cometan en la modalidad de comisión por omisión. En primer lugar, en lo referente al art. 325 CP, la expresión «directa o indirectamente» abre dicha posibilidad pues la conducta típica alcanza la omisión del sujeto que deja, tolera o permite que se produzca un vertido y no pone los medios para impedirlo. En segundo lugar, en lo relativo al art. 316 CP, la expresión «no facilitar» sugiere idéntica posibilidad pues la conducta típica alcanza la omisión del sujeto que tolera o permite que existan riesgos laborales y no pone los medios para prevenirlos. Esto tiene gran importancia en la práctica ya que, en ocasiones, estas deficiencias omisivas consistentes en la falta de actuación de empresas son precisamente las que propician la conducta típica. También cabe apuntar que la jurisprudencia ha sostenido que la delegación de competencias o funciones por parte de personas jurídicas a miembros de la propia empresa hace nacer una posición de garantía que permite imputar la comisión por omisión y, por tanto, condenar a dichas personas jurídicas.

⁶³ Vid. SAPA Coruña 85/2022, de 9 febrero (ECLI:ES:APC:2022:254).

⁶⁴ Vid. AGUADO LÓPEZ, 2002, 689.

IV.3.a) Los requisitos del art. 31 bis CP

También debe ser materia de análisis, como no podía ser de otra forma, la concurrencia de los requisitos necesarios para apreciar responsabilidad penal en una persona jurídica. Así, según el art. 31 bis del CP, las personas jurídicas responden en dos supuestos:

a) «De los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su beneficio directo o indirecto, por sus representantes legales o por aquellos que, actuando individualmente o como integrantes de un órgano de la persona jurídica, están autorizados para tomar decisiones en nombre de la persona jurídica u ostentan facultades de organización y control dentro de la misma» [art. 31 bis.1.a) CP].

b) «De los delitos cometidos, en el ejercicio de actividades sociales y por cuenta y en beneficio directo o indirecto de las mismas, por quienes, estando sometidos a la autoridad de las personas físicas mencionadas en el párrafo anterior, han podido realizar los hechos por haberse incumplido gravemente por aquéllos los deberes de supervisión, vigilancia y control de su actividad atendidas las concretas circunstancias del caso» [art. 31 bis.1.b) CP].

En nuestro caso, en atención a lo recogido en los antecedentes de hecho, parece tener mejor cabida la aplicación del apartado «a)» del art. 31 bis CP. Procede, pues, analizar los requisitos exigidos por este primer apartado del art. 31 bis CP para, posteriormente, poder concluir si estos concurren al objeto de imputar responsabilidad penal a ENERGY PLUS S.A. y a Smith Shipping C.O.

En primer lugar, se requiere que el delito sea cometido «por sus representantes legales o por aquellos que, actuando individualmente o formando un órgano de la persona jurídica, están autorizados para tomar decisiones en nombre de la persona jurídica u ostentan facultades de organización y control dentro de la misma». En este sentido, como describe CORA NOVO⁶⁵, «estamos ante lo que parece ser un cajón de sastre donde se ha querido meter a cualquier órgano, persona o mandos intermedios dentro del organigrama de la empresa que tengan atribuidas alguna facultad de las que se puedan derivar cualquier delito por imprudencia o por dolo». Así, entre tales facultades, también está, además de aquellas relacionadas directamente con la comisión de delitos, la facultad de vigilar y prevenir la comisión de delitos.

Así, para la declaración de la autoría de un delito por parte de una persona jurídica, es premisa necesaria, como señala la AP de Albacete en su sentencia 327/2020, de 14 de diciembre⁶⁶, «la constatación de la comisión de un delito por persona física», añadiendo el TS que el sistema de responsabilidad penal de la persona jurídica se basa «en la previa constatación de la comisión del delito por parte de la persona física integrante de la organización como presupuesto inicial de la referida responsabilidad» (STS 534/2020, de 22 de octubre⁶⁷); si bien recordando «la autonomía de la responsabilidad de la persona jurídica frente a la que es predicable del directivo o empleado que comete el delito» (STS 455/2017, de 21 de junio⁶⁸), así como que, en el diseño de esta imputación a título de autor del delito a la persona jurídica, es «independiente la responsabilidad penal de la persona física y de la jurídica [...], respondiendo cada una de ellas de su propia responsabilidad» (STS 516/2016, de 13 de junio⁶⁹).

En segundo lugar, se requiere que el delito sea cometido «en nombre y por cuenta de las mismas». Esta afirmación puede interpretarse como aquellas actuaciones que tengan un vínculo con la actividad de la empresa, es decir, que se desarrollen en el marco propio del objeto social o actividad relacionada⁷⁰.

⁶⁵ Vid. CORA NOVO, 2020, 35.

⁶⁶ Vid. SAP Albacete 327/2020, de 14 de diciembre (ECLI:ES:APAB:2020:873).

⁶⁷ Vid. STS 534/2020, de 22 de octubre (ECLI:ES:TS:2020:3430).

⁶⁸ Vid. STS 455/2017, de 21 de junio (ECLI:ES:TS:2017:2528).

⁶⁹ Vid. STS 516/2016, de 13 de junio (ECLI:ES:TS:2016:2616).

⁷⁰ Vid. CORA NOVO, 2020, 36.

En tercer lugar, se requiere que el delito sea cometido «en su beneficio directo o indirecto». La jurisprudencia entiende que, para que se produzca un beneficio directo o indirecto e imputar responsabilidad penal a una persona jurídica, basta con que se realice una acción tendente a conseguir un resultado beneficioso para la persona jurídica -aunque no sea un beneficio directamente económico o individualizable monetariamente-. Además, tampoco es estrictamente necesario que dicho beneficio se produzca, sino que la actuación estuviese encaminada a obtenerlo.

En nuestro caso, en fin, se dan los presupuestos necesarios para declarar la responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A. y de Smith Shipping C.O. Y es que, en este sentido, tanto los encargados del servicio de mantenimiento y del servicio de prevención de riesgos laborales, en el caso de ENERGY PLUS S.A., como el capitán del buque, en el caso de Smith Shipping C.O., han ejercido sus labores de dirección y control de forma deficiente ya que no han tomando las decisiones esperadas: en el caso del encargado del servicio de mantenimiento, no conservar las instalaciones en las debidas condiciones; en el caso del encargado del servicio de prevención de riesgos laborales, no adoptar las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, así como un plan de acción detallado junto al plan de prevención; y, en el caso del capitán del buque, no comprobar si la operación de descarga podía ser realizada en condiciones idóneas de seguridad. Actividades todas ellas que, por lo demás, se han llevado a cabo mientras actuaban en nombre y por cuenta de dichas empresas y en beneficio de estas. En todo caso, dichos sujetos han intervenido fácticamente en el hecho delictivo hasta el punto de tener un dominio efectivo sobre el curso de la acción delictiva ya que no solo la supervisión general, sino la adopción de las medidas necesarias para impedir la verificación del resultado delictivo se hallaban dentro de sus respectivos ámbitos de decisión. Por tanto, ENERGY PLUS S.A. y Smith Shipping C.O. son responsables penalmente por cuanto tales sujetos han desarrollado dichas actuaciones en el propio seno de sus estructuras empresariales.

IV.3.b) Las penas de los arts. 318 y 328 CP

Los arts. 318 y 328 CP contemplan las penas que cabe imponer a las personas jurídicas por la comisión de los delitos tipificados, respectivamente, en los arts. 316 y 325 CP.

En primer lugar, el art. 328 del CP establece que «cuando de acuerdo con lo establecido en el artículo 31 bis una persona jurídica sea responsable de los delitos recogidos en este Capítulo, 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.
- 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.

Atendidas las reglas establecidas en el artículo 66 bis, los jueces y tribunales podrán asimismo imponer las penas recogidas en las letras b) a g) del apartado 7 del artículo 33».

En resumen, la pena del artículo analizado sería, para el tipo básico previsto en el art. 325 CP, de multa de seis meses a dos años o, si la cuantía fuese más elevada, de multa proporcional del doble al triple del perjuicio causado.

En segundo lugar, el art. 318 CP, por su parte, establece que «cuando los hechos previstos en los artículos de este Título se atribuyeran a personas jurídicas, se impondrá la pena señalada a los administradores o encargados del servicio que hayan sido responsables de los mismos y a quienes, conociéndolos y pudiendo remediarlo, no hubieran adoptado medidas para ello. En estos supuestos la autoridad judicial podrá decretar, además, alguna o algunas de las medidas previstas en el artículo 129 de este Código».

El art. 318 CP viene a establecer que, cuando el delito se impute a una persona jurídica, la pena señalada no puede imponerse a la misma, sino a los «administradores o encargados del servicio que hayan sido responsables de los mismos», así como a «quienes, conociéndolos [los hechos] y pudiendo remediarlos, no hubieran adoptado medidas para ello». El TS se ha pronunciado al respecto, en su sentencia 58/2021, de 19 de enero⁷¹, al señalar que «por haberse declarado la responsabilidad penal del gerente de la empresa, persona física, y la responsabilidad administrativa de aquella, persona jurídica, con base en el mismo accidente laboral [no se vulnera el principio *non bis in idem*] porque entre la sanción penal y la administrativa no concurre la triple identidad subjetiva, de hecho y de fundamento exigida para la aplicación de dicho principio».

El art. 129 CP, a cuyas medidas remite el art. 318 CP, establece, en su apartado primero, que «en caso de delitos cometidos en el seno, con la colaboración, a través o por medio de empresas, organizaciones, grupos o cualquier otra clase de entidades o agrupaciones de personas que, por carecer de personalidad jurídica, no estén comprendidas en el artículo 31 bis, el juez o tribunal podrá imponer motivadamente a dichas empresas, organizaciones, grupos, entidades o agrupaciones una o varias consecuencias accesorias a la pena que corresponda al autor del delito, con el contenido previsto en las letras c) a g) del apartado 7 del artículo 33. Podrá también acordar la prohibición definitiva de llevar a cabo cualquier actividad, aunque sea lícita».

IV.4. La responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A. y Smith Shipping C.O.

Una vez analizados ambos delitos, en primer lugar; comprobados los requisitos exigidos para imputar responsabilidad penal a una persona jurídica, en segundo lugar; y señaladas las penas imponibles, en tercer lugar; procede ahora la identificación de la posible responsabilidad penal de las personas jurídicas intervinientes en el supuesto de hecho para esclarecer las conductas y, en consecuencia, determinar los hechos imputables a los sujetos responsables.

IV.4.a) La responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A.

Para proceder a la determinación de la posible responsabilidad penal de ENERGY PLUS S.A., resulta conveniente desdoblar aquella en cada uno de los presuntos delitos cometidos por esta: un presunto delito imprudente de contaminación ambiental (art. 325 CP) y un presunto delito imprudente contra la seguridad en el trabajo (art. 316 CP).

En primer lugar, en lo referente al delito imprudente de contaminación ambiental, en el supuesto de hecho se recoge que la fuga fue debida, en parte, a que ENERGY PLUS S.A. no actuó con la debida diligencia ni en lo referente a la operación de descarga ni en lo relativo al mantenimiento de las válvulas de la terminal. Así, sin perjuicio del tanto de culpa atribuible a Smith Shipping C.O., la actuación negligente de ENERGY PLUS S.A. ha contribuido positivamente a poner en peligro el medio ambiente. Esta infracción del deber de cuidado consiste en no haber adoptado las precauciones necesarias para evitar la realización del vertido -no conservar las instalaciones en condiciones debidas de mantenimiento-, por un lado, y no haber tomado medidas previas de preparación e información antes de adoptar una decisión que puede resultar peligrosa -no comprobar si la operación de descarga podía ser realizada en condiciones idóneas de seguridad-, por otro lado.

El comportamiento atentatorio contra el medio ambiente de ENERGY PLUS S.A., aun siendo imprudente, integra la conducta típica al provocar o realizar vertidos en las aguas que causan o pueden causar daños sustanciales al medio marino. Así, como vemos, ENERGY PLUS S.A. cumple con las exigencias del legislador ya que, por una parte, el vertido es realizado infringiendo cualesquiera disposiciones generales protectoras del medio ambiente y, por otra parte, este causa un peligro para el equilibrio de los sistemas naturales.

⁷¹ Vid. STS 58/2021, de 19 de enero (ECLI:ES:TS:2021:68).

Asimismo, conviene recordar la agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP. Así, en el supuesto de hecho se detalla que, en relación con los daños ambientales causados, el vertido acaecido en la terminal ha provocado daños irreparables en la Reserva Marina de Cabo de Palos e Islas Hormigas; un espacio natural que se encuentra protegido al abarcar una superficie de 2.000 hectáreas de posidonia oceánica. Por tanto, dado que la conducta tipificada en el art. 325 CP afecta a un espacio natural protegido, la pena a imponer será la superior en grado a las respectivamente prevista en aplicación de la agravante contemplada en el art. 338 CP.

En segundo lugar, en lo relativo al delito imprudente contra la seguridad en el trabajo, en el supuesto de hecho se recoge que, durante las labores de limpieza, uno de los trabajadores de ENERGY PLUS S.A. sufre un accidente grave; situación a cuya investigación procede la Inspección de Trabajo para, finalmente, levantar acta frente a la terminal concluyendo que no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral. Así, en vista de lo anterior, poca duda cabe de que, en este caso, el peligro concreto existía durante todo el curso de las labores de limpieza ya que el riesgo de caída desde una superficie cubierta de crudo estaba latente en todo momento, viniendo a concretarse al sufrir el trabajador un accidente grave en una relación de causalidad directa entre este y la ausencia de medidas de seguridad que, de existir, hubieran impedido el referido accidente, así como sus consecuencias.

El hecho de no haber facilitado los medios de seguridad (conducta omisiva), infringiendo las normas de seguridad en el trabajo, produce, en consecuencia, un efecto consistente en la probabilidad de lesión del bien jurídico (vida, salud o integridad física del trabajador) al existir objetivamente una situación peligrosa representada por un conjunto de condiciones que hacen muy probable la producción del resultado lesivo.

En cualquier caso, esta peligrosidad representada por el desarrollo de la actividad sin los medios de seguridad adecuados debía ser conocido por ENERGY PLUS S.A., siéndole exigible el referido conocimiento. Por tanto, el resultado acontecido no solo era previsible, sino que pudo y debió preverse e, incluso, haberse evitado mediante una conducta más cuidadosa por parte de ENERGY PLUS S.A.

En virtud de todo lo expuesto, satisfechos los requisitos exigidos por el art. 31 bis CP, cabe concluir que ENERGY PLUS S.A. es, en efecto, responsable penalmente por la doble comisión imprudente de un delito de contaminación ambiental del art. 325 CP, así como de un delito contra la seguridad en el trabajo del art. 316 CP.

IV.4.b) La responsabilidad penal de Smith Shipping C.O.

El análisis que cabe hacer sobre la responsabilidad penal de Smith Shipping C.O., en relación con el delito de contaminación ambiental del art. 325 CP, es idéntico al hecho sobre este mismo punto para ENERGY PLUS S.A., remitiéndonos a él, pues, al objeto de no ser en exceso reiterativos.

Simplemente añadir aquí que, dada la intervención casual de distintos sujetos -ENERGY PLUS S.A. y Smith Shipping C.O.- con sus respectivas conductas imprudentes en la producción de un mismo resultado delictivo -el vertido-, cada uno de los intervinientes responde por sus hechos, de acuerdo con su culpabilidad y sin que influya la conducta imprudente del otro sujeto, es decir, sin que la conducta imprudente de ENERGY PLUS S.A. disminuya o exonere de responsabilidad a Smith Shipping C.O. y viceversa.

IV.5. La compatibilidad entre sanciones administrativas y penales

Partiendo sobre la base de que, como apunta OCHOA FIGUEROA⁷², «el Derecho administrativo es el que por tradición se encarga de proteger el medio ambiente [...], [teniendo] como tarea principal la regulación de los sectores ambientales», no puede obviarse, como señala MENDO ESTRELLA⁷³,

⁷² Vid. OCHOA FIGUEROA, 2015, 257.

⁷³ Vid. MENDO ESTRELLA, 2009, 110.

«la posibilidad de que, potencialmente o de facto, puedan concurrir sanciones administrativas y penales sobre un mismo hecho, con un mismo fundamento y sujeto».

En nuestro ordenamiento jurídico existen, como hemos tenido ocasión de comprobar, infracciones constitutivas de ilícito penal e infracciones constitutivas de ilícito administrativo. Así, habida cuenta de la pluralidad de regímenes de responsabilidad de distinta naturaleza existentes actualmente (civil, administrativa, penal...), cuestión especialmente relevante es la relativa a la regulación de la concurrencia de normas en materia de sanciones.

IV.5.a) El principio *non bis in idem*

El principio *non bis in idem* es un principio general del Derecho sancionador que proscribe el recaimiento de una duplicidad de sanciones, administrativas y penales, en aquellos casos en que se aprecie una triple identidad de sujeto, hecho y fundamento. Por ello, concurriendo dichas tres identidades, no se podría sostener una doble condena administrativa y penal. El principio *non bis in idem* se entiende vulnerado, pues, si hubiese una triple identidad entre sujeto, hecho y fundamento.

Este principio encuentra su mayor desarrollo en la jurisprudencia constitucional. Respecto de la compatibilidad de sanciones administrativas y sanciones penales por mismos hechos el TC se ha pronunciado, en su sentencia 159/1985, de 27 de noviembre⁷⁴, al decir que

es cierto que la regla *non bis in idem* no siempre imposibilita la sanción de unos mismos hechos por autoridades de distinto orden y que los contemplan, por ello, desde perspectivas diferentes (por ejemplo, como ilícito penal o como infracción administrativa o laboral), pero no lo es menos que sí impide el que por autoridades del mismo orden y, a través de procedimientos distintos, se sancione repetidamente la misma conducta.

El TC ha tenido ocasión de pronunciarse de nuevo sobre este punto, en su sentencia 234/1991, de 10 de diciembre⁷⁵, matizando que

para que la dualidad de sanciones sea constitucionalmente admisible es necesario, además, que la normativa que la impone pueda justificarse porque contempla los mismos hechos desde la perspectiva de un interés jurídicamente protegido que no es el mismo que aquel que la primera sanción intenta salvaguardar o, si se quiere, desde la perspectiva de una relación jurídica diferente entre sancionador y sancionado.

Numerosos textos legales se han hecho eco de esta jurisprudencia constitucional construida en torno al principio *non bis in idem*, incorporando entre sus preceptos la compatibilidad entre las sanciones administrativas recogidas en ellos y las posibles sanciones penales que, junto con las anteriores, pudiesen ser impuestas.

Muestra de ello es, por ejemplo, la LPEMM. Esta ley dedica su art. 311 a la compatibilidad entre las sanciones administrativas que recoge y cualesquiera posibles sanciones de otra naturaleza. Así, cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, «se suspenderá el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso» (art. 311.3.1º LPEMM), precisando, en consecuencia, que «la sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa» (art. 311.3.2º LPEMM). Ahora bien, de no haberse estimado la existencia de delito, «la Administración continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente» (art. 311.4 LPEMM).

IV.5.b) Los modos de compatibilizar sanciones administrativas y penales

Los problemas de compatibilidad entre infracciones administrativas e infracciones penales se solventan, por lo común, aplicando solo la sanción penal y no también la sanción administrativa; y

⁷⁴ Vid. STC 159/1985, de 27 de noviembre (ECLI:ES:TC:1985:159).

⁷⁵ Vid. STC 234/1991, de 10 de diciembre (ECLI:ES:TC:1991:234).

ello, como hemos dicho, en virtud del principio *non bis in idem*. Esto es así porque, por lo general, el desvalor castigado por la infracción administrativa es contemplado por la infracción penal. Por tanto, el precepto penal prevalece por aplicación del principio *non bis in idem*.

En este sentido, el TC otorga prioridad a la sanción penal impuesta en la jurisdicción penal, estableciendo, en su sentencia 2/2003, de 16 de enero⁷⁶, que

la decisión sobre qué hechos han de ser objeto de sanción penal compete en exclusiva al legislador [...]. Pero, una vez que el legislador ha decidido que unos hechos merecen ser el presupuesto fáctico de una infracción penal y configura una infracción penal en torno a ellos, la norma contenida en la disposición administrativa deja de ser aplicable y solo los órganos judiciales integrados en la jurisdicción penal son órganos constitucionalmente determinados para conocer de dicha infracción y ejercer la potestad punitiva estatal.

Por tanto, en aquellos casos en que se aprecie conflicto entre la potestad sancionadora administrativa y la potestad jurisdiccional penal, estos deben resolverse en favor de esta última y no en favor de la primera. Así, como regla general, el instructor del expediente sancionador debe, una vez constatado que los hechos pueden ser constitutivos de delito, pasar el tanto de culpa a la jurisdicción penal. En este sentido, MERCADER UGUINA⁷⁷ con acierto señala que

el sometimiento de la Administración de la Ley y al Derecho en la fórmula constitucionalmente consagrada en el art. 103 CE implica no solo la sujeción de la Administración a los criterios de la jurisprudencia en la interpretación y aplicación del derecho sancionador, sino su deber de respetar la actividad preferente de los órganos del orden jurisdiccional penal en caso de colisión en la sanción de conductas ilícitas, por la posición privilegiada de aquellos que se desprende de la dicción del art. 117 CE.

Así, en caso de que hubiese una previa condena administrativa, no cabe anular la posterior sentencia penal sino que, para evitar la vulneración del principio *non bis in idem*, lo que deberá hacerse es atender a la doctrina sentada por el TC⁷⁸: la cuantía derivada de la infracción administrativa se deberá descontar de la pena impuesta en la sentencia penal. Así lo sienta el TC⁷⁹ cuando dice que

la preferencia que se impone de la jurisdicción penal sobre la administrativa obliga a la Administración a abstenerse de actuar en los supuestos en que los hechos pueden ser constitutivos de infracción penal mientras la Autoridad Judicial no se haya pronunciado sobre ellos; y, cuando tal deber de abstención era infringido, procede o bien declarar nulo el acto administrativo sancionador o computar la sanción administrativo sancionador o computar la sanción administrativa en la ejecución penal.

V. Cuestión tercera: A consecuencia de la contaminación producida, ¿procedería paralizar la actividad del buque? ¿Cómo evitarían esto las partes?

En el supuesto de hecho se expone que el buque propiedad de Smith Shipping C.O. se mantiene inmovilizado a consecuencia de su detención por parte de las autoridades, manifestando aquella que la detención del buque había sido injustificada por considerar que la fuga se había producido en las líneas de trasiego del pantalán de la terminal y no en las del buque.

En esta cuestión se intentará dar respuesta a si es procedente paralizar la actividad del buque a consecuencia de la contaminación producida, así como si la parte interesada podría evitarlo y, de ser así, cómo.

⁷⁶ Vid. STC 2/2003, de 16 de enero (ECLI:ES:TC:2003:2).

⁷⁷ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 112.

⁷⁸ Vid. STC 2/2003, de 16 de enero (ECLI:ES:TC:2003:2).

⁷⁹ Vid. STC 177/1999, de 11 de octubre (ECLI:ES:TC:1999:177).

V.1. Procedencia de la paralización del buque

Antes de intentar esbozar la respuesta a esta cuestión es menester recordar, como hace ZAMBONINO PULITO⁸⁰, que «en aguas interiores o mar territorial el Estado rector del puerto se encuentra habilitado para expedir certificados, realizar inspecciones, iniciar investigaciones y procedimientos sancionadores por infracción o para prohibir entradas y salidas del buque». Así, según el art. 297 LPEMM, en las aguas interiores y a los efectos de prevenir la contaminación del medio marino, la Administración marítima puede, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar el medio marino. En igual sentido, el art. 16 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (en adelante, RD 210/2004) dispone que «la Administración marítima llevará a cabo [...] las inspecciones o verificaciones oportunas con respecto a los buques peligrosos que sean considerados como [...] una amenaza para [...] la integridad del medio ambiente marino».

También la LNM se refiere, aunque sea de forma sucinta, a la detención de buques extranjeros, dedicándole, al menos, uno de sus artículos, concretamente, el art. 105 LNM. Así, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para el medio ambiente, la Administración marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad o adoptar las medidas oportunas hasta que sean subsanados los defectos encontrados.

Ahora bien, del tratamiento de la paralización de buques se ocupan, en mayor detalle, la LPEMM y otras normas de desarrollo; entre ellas, mención especial merece el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles (en adelante, RD 1737/2010).

Pues bien, como hemos indicado en el apartado correspondiente, para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque como sanción complementaria a la que en cada caso procediera (art. 312.6 LPEMM). A ello se suma lo dispuesto en el art. 320 LPEM; precepto que dispone que «el Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley»⁸¹. Asimismo, el órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá, en cualquier momento del procedimiento sancionador y siempre que se trate de infracciones graves o muy graves, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, la evitación del mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales. Excepcionalmente, cuando se requiera la asunción inmediata de la retención del buque como medida cautelar, esta podrá ser impuesta por el Director de la Autoridad Portuaria.

Por otra parte, el art. 19.2 del RD 1737/2010, en la misma línea que los anteriores preceptos, comparte idéntico criterio al disponer que, cuando las deficiencias sean manifiestamente peligrosas para el medio ambiente marino, el Capitán Marítimo procederá a inmovilizar el buque, concluyendo que no se levantará la inmovilización hasta que desaparezca el peligro o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar sin que ello suponga una seria amenaza para la integridad del medio marino.

Además, según dispone el art. 27 del RD 1737/2010, no se levantará la inmovilización hasta que los costes de las inspecciones efectuadas a buques mercantes extranjeros que confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la inmovilización del buque se hayan pagado en su totalidad o bien se haya prestado garantía suficiente. Todos estos costes derivados de inspecciones

⁸⁰ Vid. ZAMBONINO PULITO, 2004, 223.

⁸¹ Se refiere, claro está, a las obligaciones de reparación [art. 310.2.d) LPEMM].

que den lugar a la inmovilización de un buque correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

En todo caso, para valorar profesionalmente si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector aplicará los criterios enunciados en el Anexo X del RD 1737/2010. En este sentido, como hemos adelantado, no se levantará la inmovilización hasta que desaparezca el peligro o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar sin que ello suponga una seria amenaza para la integridad del medio marino.

Sea como fuere, la inmovilización del buque se llevará a cabo siguiendo el procedimiento especial sumario de retención de buques que se indica en el art. 20 del RD 1737/2010.

En suma, a la luz de los preceptos analizados, la paralización del buque, en materia de contaminación del medio marino, procede siempre que: a) se estime necesario respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar el medio marino; b) la navegación o el servicio del buque no pueda hacerse en las debidas condiciones de seguridad para el medio ambiente; c) se acuerde como sanción complementaria a la que en cada caso procediera; d) se ordene para asegurar las obligaciones de reparación; e) se ordene para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer; f) se ordene para asegurar el buen fin del procedimiento; g) se ordene para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción; h) el buque no pueda hacerse a la mar sin que ello suponga una seria amenaza para la integridad del medio marino. Las letras «c)», «d)», «e)», «f)» y «g)» requieren, además, la comisión de una infracción grave o muy grave en los términos de la LPEMM.

V.2. Modos de evitar la paralización del buque

Para los supuestos de infracciones muy graves, como hemos indicado, se podrá acordar la retención del buque como sanción complementaria a la que en cada caso procediera (art. 312.6 LPEMM). A ello se suma lo dispuesto en el art. 320 LPEM; precepto que dispone que «el Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley». Pues bien, aquel primer precepto contempla la inmovilización del buque con un fin distinto al que este segundo precepto contempla: el art. 312.6 LPEMM adopta una perspectiva sancionadora (sancionar, aun sea de forma complementaria, una infracción muy grave) mientras que el art. 320 LPEMM adopta una perspectiva cautelar (asegurar una obligación).

El art. 310.2.d) LPEMM establece, por su parte, la responsabilidad derivada de infracción de las normas en materia de contaminación del medio marino, así como la responsabilidad de reparar el daño causado; obligaciones ambas a cuyo aseguramiento está dirigida, según el art. 320 LPEMM, la medida cautelar de inmovilización del buque.

Así, si bien el art. 320 LPEMM dispone, como hemos apuntado, que se podrá ordenar la inmediata retención del buque, el mencionado artículo continúa diciendo que «dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante», siendo acorde con las reglas y estándares internacionales ya que, de acuerdo con el art. 226.1.b) CNUDM, «el buque será liberado sin dilación una vez cumplidas ciertas formalidades razonables, tales como la constitución de una fianza u otra garantía financiera apropiada».

Por tanto, a nuestro juicio, el único modo de evitar la paralización del buque que Smith Shipping C.O. tiene es mediante la constitución de aval o garantía suficiente a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el art. 310.2.d) LPEMM; eso sí, siempre que, además, no existan defectos que determinen que la navegación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para el medio ambiente o, de existir, estos sean subsanados.

Por otra parte, en caso de que la propietaria del buque considere que la detención del buque ha sido injustificada, resulta fundamental, en materia de recursos, el art. 21 del RD 1737/2010. Ahora bien,

aunque la resolución de inmovilización adoptada por el Capitán Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante, el recurso no suspenderá la inmovilización salvo lo expresamente dispuesto en los casos previstos por la legislación vigente.

VI. Cuestión cuarta: En cuanto a los seguros, ¿qué involucración y responsabilidad tienen los seguros de responsabilidad civil y de P&I?

En esta cuestión se analizarán las posibles responsabilidades de los seguros de responsabilidad civil y de P&I, así como la involucración de ambos en esta amalgama de responsabilidades objeto del análisis jurídico que integra este trabajo.

Así, como se recoge en el relato fáctico, tanto la propietaria de la terminal como la propietaria del buque dan traslado, respectivamente, a sus seguros de responsabilidad civil y de P&I a consecuencia del incidente de contaminación. Y es que, una vez analizadas las posibles responsabilidades de las aseguradas, habrá que analizar a continuación las eventuales responsabilidades de los seguros.

Para ello será necesario atender al concreto riesgo producido y al hecho de si este queda cubierto por la protección desplegada merced a los contratos de seguro concertados entre las partes, por un lado, y si, a consecuencia de lo anterior, los seguros se ven obligados a responder y en qué medida, por otro lado.

VI.1. Responsabilidad del seguro de responsabilidad civil

Antes de entrar a analizar la posible responsabilidad de este primer seguro resulta imprescindible -cuanto menos, conveniente- delimitar el concepto, la naturaleza y los efectos del contrato de seguro de responsabilidad civil. En este sentido, la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS) establece que «por el contrato de seguro de responsabilidad civil 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 asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado conforme a derecho» (art. 73 LCS).

Por tanto, del citado artículo se colige, en lo que aquí interesa, que el seguro está obligado, aun sea limitadamente, a responder frente a terceros indemnizándoles los daños y perjuicios causados por el asegurado, siempre que sea por hechos, además de previstos en el contrato, de los que el asegurado sea responsable civilmente.

De este modo, declarado responsable civil el asegurado, el seguro, aunque con matices, no correrá sino la misma suerte debido a que se verá obligado a cubrir cualesquiera indemnizaciones de daños y perjuicios que sean causados por hechos, eso sí, previstos necesariamente en el contrato de seguro de responsabilidad civil.

Para ello, como hemos dicho, será necesario atender al concreto riesgo producido y al hecho de si este queda cubierto por la protección desplegada merced al contrato de seguro de responsabilidad civil concertado entre las partes.

Sea como fuere, para poder analizar las posibles responsabilidades de este primer seguro, es ineludible haber analizado previamente las responsabilidades de la asegurada. Así, en el supuesto de hecho, la responsabilidad civil de ENERGY PLUS S.A. puede desdoblarse, pues, en la ya analizada responsabilidad civil contractual frente a Smith Shipping C.O. [vid. subepígrafe III.2.a)], por un lado, y en la ya examinada responsabilidad civil extracontractual frente a la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena [vid. subepígrafe III.2.b)], por otro lado.

Mención aparte, aunque no tratamiento separado, merece la responsabilidad civil derivada de accidente de trabajo. Así, como se recoge en los antecedentes de hecho, uno de los trabajadores de ENERGY PLUS S.A. sufre un accidente grave durante las labores de limpieza por no concurrir las

medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, presentando el trabajador, a la vista de este último acontecimiento, una reclamación por responsabilidad civil frente a la ENERGY PLUS S.A.

En este caso, el seguro tiene por finalidad mantener indemne al asegurado en su situación patrimonial ya que el interés asegurado es el del propio tomador en cuanto deudor del resarcimiento debido por el que debe responder⁸². En este sentido, MERCADER UGUINA⁸³ explica que

el empresario asume a la vez el papel de tomador del seguro y de asegurado. La responsabilidad deriva del propio contenido del contrato de trabajo, de la existencia en el mismo de una obligación de seguridad a cargo del empresario, cuyo incumplimiento determina la obligación de reparar [...]. Técnicamente, asegurado es el empresario, puesto que a él se refiere el riesgo cubierto: el nacimiento de una deuda de responsabilidad civil en su patrimonio a consecuencia de los daños causados por su quehacer empresarial.

La LCS establece que «el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar [...]» (art. 76 LCS), así como que, una vez pagada la indemnización, el seguro «podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente las personas responsables del mismo hasta el límite de la indemnización» (art. 43 LCS).

Por último, apuntar que, al igual que ocurre en Derecho civil, el Derecho penal contempla idéntica obligación del asegurador al establecer, en el art. 117 CP, que «los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda».

En definitiva, la conclusión que cabe extraer es que, en nuestro caso, el seguro de responsabilidad civil estará obligado -eso sí, dentro de los límites establecidos en la LCS y en el contrato- a cubrir la obligación de indemnizar a los terceros -Smith Shipping C.O., Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena y trabajador accidentado- los daños y perjuicios causados por los hechos de ENERGY PLUS S.A. que estuviesen, en todo caso, previstos en el contrato.

VI.2. Responsabilidad del seguro de P&I

El CLC establece que los propietarios de los buques a que hace referencia estarán obligados a garantizar una indemnización adecuada por los daños ocasionados por contaminación. Así, para asegurar la efectividad de dicha obligación, se impone al propietario del buque el deber de suscribir un seguro para cubrir la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos.

El CLC obliga, en su art. 7.1, a los propietarios de los buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a suscribir un seguro o garantía financiera para cubrir su responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos por el límite máximo de la responsabilidad que se deriva de su aplicación. Por tanto, el CLC impone la obligación de suscribir un seguro a los efectos de cubrir esta eventual responsabilidad.

El riesgo asegurado viene constituido por las responsabilidades en que incurre el propietario del buque en el ámbito del CLC. El aseguramiento de esta clase de riesgos suele hacerse a través de los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros o, según son conocidos en el tráfico comercial, «seguros de P&I». Se trata de un seguro de responsabilidad civil porque su finalidad es cubrir el patrimonio del asegurado frente a las eventuales reclamaciones de terceros que se produzcan como consecuencia de su actividad marítima.

⁸² Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 76.

⁸³ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 75.

Estos seguros de P&I se concertan, por lo común, con compañías extranjeras, normalmente, inglesas y, por tanto, sometidas al Derecho inglés: los llamados «clubes de P&I». Así, según ARROYO MARTÍNEZ⁸⁴, «el sistema se ha impuesto con carácter universal y está dominado por el derecho, societario y del seguro, anglosajón». Estos clubes de P&I son, pues, compañías aseguradoras cuyo objetivo es asegurar la responsabilidad civil en la que pueden incurrir sus miembros como consecuencia de la explotación del buque.

La responsabilidad del seguro de P&I es limitada en los mismos términos que la del propietario del buque. Es decir, el seguro puede limitar su responsabilidad hasta las cuantías máximas que el CLC señala para el propietario del buque. Esta limitación opera aún en el caso de que el propietario del buque no cumpliera con los requisitos que se exigen para que opere la limitación de la responsabilidad (art. 5.11 CLC), es decir, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad por haber incurrido en dolo o dolo eventual (art. 5.2 CLC).

El seguro puede hacer uso de las mismas excepciones que el propietario del buque posee frente a los perjudicados, pudiendo invocar, además, que los daños por contaminación se debieron a un acto doloso del propietario del buque. Ninguna otra excepción derivada de la relación de seguro podrá ser sostenida ante los perjudicados.

No obstante, la cuestión de mayor trascendencia práctica es el reconocimiento de la acción directa. A la hora de concertar los seguros, los clubes de P&I suelen estipular la obligación del asegurado de hacer efectiva la indemnización a la víctima con carácter previo a la reclamación del importe de la misma. Dicha regla es conocida como *pay to be paid rule*, *first pay rule* o *indemnity rule* e implica que el asegurado no tenga derecho a reclamar al seguro hasta que haya pagado previamente al tercero perjudicado la deuda derivada de su responsabilidad. Este debate acerca de la eficacia de la *indemnity rule* colisiona frente a las disposiciones que reconocen la acción directa del perjudicado contra la aseguradora como es el art. 7.8 CLC. Sea como fuere, los clubes de P&I están aceptando, en la práctica, que sea ejercitable frente a ellos la acción directa por parte de los perjudicados.

Esta obligación de suscribir un seguro para cubrir la responsabilidad por daños ocasionados por contaminación también aparece regulada en la normativa interna: el 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 (en adelante, RD 1892/2004). Este RD 1892/2004 contiene las reglas necesarias para la ejecución de lo establecido en el CLC.

Así, según el RD 1892/2004, «el seguro o la garantía financiera cubrirán la responsabilidad civil del propietario del buque en la forma, condiciones y por la cuantía, en derechos especiales de giro y de acuerdo con el arqueo del buque, que resulten a tenor de lo establecido en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. El límite de la cobertura del seguro o de la garantía financiera será en cada momento el que se encuentre vigente [...]» (art. 6.1 RD 1892/2004).

El RD 1892/2004 también hace mención a los clubes de P&I al indicar que «cuando la base del certificado sea un seguro este deberá estar concertado con cualquiera de las siguientes entidades: [...] d) Clubes de Protección e Indemnización integrados en el Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización» [art. 4.1.d) RD 1892/2004].

En definitiva, la conclusión que cabe extraer, a la luz tanto de la normativa internacional -CLC- como de la normativa interna -RD 1892/2004-, es que, en nuestro caso, el seguro de P&I estará obligado a cubrir las indemnizaciones de los daños y perjuicios causados a terceros por los hechos de Smith Shipping C.O. en la forma, condiciones y cuantía que resulten a tenor de lo establecido en el CLC.

⁸⁴ Vid. ARROYO MARTÍNEZ, 2021, 1005.

VII. Cuestión quinta: En lo que respecta a la responsabilidad laboral derivada del accidente en las tareas de limpieza, ¿procedería sancionar a la empresa ENERGY PLUS S.A.? ¿Podría el trabajador accidentado ver incrementadas sus prestaciones y recibir una indemnización por responsabilidad civil?

En esta cuestión se analizarán las responsabilidades derivadas del accidente de trabajo, la procedencia de sancionar a ENERGY PLUS S.A. y las posibilidades para el trabajador accidentado de ver incrementadas sus prestaciones y recibir una indemnización por responsabilidad civil.

Si se ha decidido escribir «responsabilidades derivadas del accidente de trabajo» -y no, en cambio, «responsabilidad»- es porque, como se verá en su momento, existe la posibilidad de que a la responsabilidad laboral se sumen, junto con los problemas de concurrencia y compatibilidad que ello conlleva, de nuevo otras responsabilidades -en este caso, civiles e, incluso, penales-.

El punto de partida es, como se recoge en los antecedentes de hecho, que uno de los trabajadores sufre un accidente grave durante las labores de limpieza por no concurrir las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral.

En cualquier caso, en este punto se pueden distinguir, al menos, cuatro resultados de trascendencia jurídica: en primer lugar, la producción de un accidente de trabajo y la consecuente incapacitación laboral del trabajador; en segundo lugar, la imposición de una sanción por infracción de las normas de prevención de riesgos laborales; en tercer lugar, la presentación de una reclamación por responsabilidad civil frente a la propietaria de la terminal; y, en cuarto lugar, la imputación de responsabilidad penal por la comisión de un presunto delito contra la seguridad en el trabajo.

VII.1. Responsabilidad laboral derivada de accidente de trabajo

Antes de entrar a analizar la posible responsabilidad laboral de ENERGY PLUS S.A. resulta imprescindible -cuanto menos, conveniente- delimitar el concepto de «accidente de trabajo». En este sentido, el 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 (en adelante, LGSS) establece que «se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena» (art. 156.1 LGSS).

En el concepto legal de accidente de trabajo concurren, pues, tres elementos que se podrían calificar como constitutivos del mismo: a) la producción de una lesión «corporal»; b) la condición de trabajador del lesionado; c) la existencia de una relación de causalidad entre lesión y trabajo. Veamos, pues, cada uno de estos elementos de forma separada.

En primer lugar, en lo referente a la producción de una lesión «corporal», este concepto no solo integra el daño físico, sino también las dolencias funcionales, sensoriales o psíquicas que deriven del trabajo o que se produzcan con ocasión o por consecuencia del mismo. En segundo lugar, en lo relativo a la condición de trabajador del lesionado, la existencia de relación laboral constituye el presupuesto necesario para que un accidente se califique como de trabajo, aceptándose únicamente tal calificación cuando quien sufre lesiones durante el trabajo tiene la consideración de trabajador. Así, como apunta ROMERO RODENAS⁸⁵, «siempre que el titular de la relación laboral común u ordinaria sufra un accidente con ocasión o a consecuencia del trabajo, procederá su calificación como contingencia profesional y más concretamente como accidente de trabajo». En tercer lugar, en lo concerniente a la relación de causalidad entre lesión y trabajo, esta puede ser directa cuando el accidente se produce «por consecuencia del trabajo» o indirecta cuando aquel tiene lugar «con ocasión» del mismo.

Íntima conexión con esta relación de causalidad guarda la presunción de laboralidad contenida en el art. 156.3 LGSS: «se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo». En este caso,

⁸⁵ Vid. ROMERO RODENAS, 2009, 18.

la relación de causalidad se presume *iuris tantum* siempre que el daño se haya padecido *in loco et tempore laboris*.

Así, delimitado el concepto de accidente de trabajo, debemos preguntarnos, pues, por la causa del mismo. En este sentido, como se recoge en los antecedentes de hecho, uno de los trabajadores sufre un accidente grave durante las labores de limpieza por no concurrir las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral.

El art. 40.2 CE encomienda a los poderes públicos, como uno de los principios rectores de la política social y económica, velar por la seguridad en el trabajo; mandato constitucional que conlleva la necesidad de desarrollar una política de protección de los trabajadores mediante la prevención de riesgos.

En este sentido, el 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 (en adelante, ET) atribuye al empresario un especial deber de protección sobre la vida, salud e integridad física de los empleados al reconocer que, en la relación de trabajo, los trabajadores «tienen derecho a su integridad física y a una adecuada política de prevención de riesgos laborales» [art. 4.2.d) ET], así como que, en la prestación de sus servicios, el trabajador «tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo» (art. 19.1 ET).

Otra norma que reconoce este mismo deber de protección es la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales (en adelante, LPRL). Esta ley tiene por objeto «promover la seguridad y la salud de los trabajadores mediante la aplicación de medidas y el desarrollo de las actividades necesarias para la prevención de riesgos derivados del trabajo. A tales efectos, esta ley establece los principios generales relativos a la prevención de los riesgos profesionales para la protección de la seguridad y de la salud [...]. Para el cumplimiento de dichos fines, la presente ley regula las actuaciones a desarrollar por las Administraciones públicas, así como por los empresarios, los trabajadores y sus respectivas organizaciones representativas» (art. 2.1 LPRL).

A tal fin la LPRL establece que, en cumplimiento del deber de protección, «el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo» (art. 14.2 LPRL), así como que, en el marco de sus responsabilidades, «realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores» (art. 14.2 LPRL). Igualmente establece que «el empresario tomará en consideración las capacidades profesionales de los trabajadores en materia de seguridad y de salud en el momento de encomendarles las tareas» (art. 15.2 LPRL), así como que «deberá proporcionar a sus trabajadores equipos de protección individual adecuados para el desempeño de sus funciones y velar por el uso efectivo de los mismos cuando, por la naturaleza de los trabajos realizados, sean necesarios» (art. 17.2 LPRL).

Por tanto, como puede apreciarse, el empresario es el sujeto obligado legalmente a observar estas normas de seguridad en el trabajo, así como a adoptar cuantas medidas fuesen necesarias para garantizar la misma. En consecuencia, esta obligación debe presumirse no cumplida, aun sea *iuris tantum*, en caso de accidente de trabajo.

Sea como fuere, en nuestro caso, delimitado el alcance del accidente de trabajo y confirmada la concurrencia de sus elementos constitutivos, procede analizar a continuación las consecuencias que ello conlleva tanto para el empresario responsable, por un lado, como para el trabajador accidentado, por otro lado.

VII.2. Procedencia de la sanción a ENERGY PLUS S.A.

El incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo por parte del empresario, además de poder producir, en nuestro caso, un accidente de trabajo, puede dar lugar, a un mismo tiempo, a otras múltiples consecuencias. En este sentido, las responsabilidades desde el punto de vista del empresario son varias: el recargo de prestaciones y la indemnización por responsabilidad civil (sobre las que se volverá más adelante), por un lado, y la aplicación no solo de sanciones penales, sino también de sanciones administrativas, por otro lado. De estas últimas sanciones administrativas -o, si se prefiere, laborales- son de las que nos ocuparemos en este apartado.

La LPRL expone, en su exposición de motivos, que «la protección del trabajador frente a los riesgos laborales exige una actuación en la empresa que desborda el mero cumplimiento formal de un conjunto predeterminado, más o menos amplio, de deberes y obligaciones empresariales y, más aún, la simple corrección a posteriori de situaciones de riesgo ya manifestadas». La misma ley establece, en este sentido, 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» (art. 42.1 LPRL), así como que «las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador serán compatibles con las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados y de recargo de prestaciones económicas del sistema de la Seguridad Social que puedan ser fijadas por el órgano competente de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora de dicho sistema» (art. 42.3 LPRL).

Por tanto, en caso de incumplimiento de dichas obligaciones, se sigue una responsabilidad administrativa por la comisión de un ilícito administrativo. En este sentido, el 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 (en adelante, LISOS) contempla al empresario como sujeto responsable de las infracciones de las normas de seguridad en el trabajo al ser el sujeto legalmente obligado a facilitar los medios necesarios para garantizar la misma (vid. art. 2.1 LPRL).

En efecto, la LISOS establece que «son infracciones laborales en materia de prevención de riesgos laborales las acciones u omisiones de los diferentes sujetos responsables que incumplan las normas legales, reglamentarias y cláusulas normativas de los convenios colectivos en materia de seguridad y salud en el trabajo sujetas a responsabilidad conforme a esta ley» (art. 5.2 LISOS).

En el supuesto de hecho se recoge que la Inspección de Trabajo concluye que en la terminal propiedad de ENERGY PLUS S.A. no solo no concurrían las medidas necesarias de prevención y seguridad laboral, sino que se adolecía de una falta de plan de acción detallado junto al plan de prevención para casos similares al ocurrido.

Pues bien, la LISOS tipifica como infracción grave, en efecto, «incumplir la obligación de efectuar la planificación de la actividad preventiva que derive como necesaria de la evaluación de riesgos, o no realizar el seguimiento de la misma, con el alcance y contenido establecidos en la normativa de prevención de riesgos laborales» (art. 12.6 LISOS), sancionando las infracciones graves en materia de prevención de riesgos laborales «con multa, en su grado mínimo, de 2.451 a 9.830 euros; en su grado medio, de 9.831 a 24.585 euros; y, en su grado máximo, de 24.586 a 49.180 euros» [art. 40.2.b) LISOS]. En estas sanciones por infracciones en materia de prevención de riesgos laborales, a efectos de su graduación, se tendrán en cuenta los criterios enumerados en el art. 39.3 LISOS.

La misma ley establece, al margen de lo anterior, que «las sanciones que puedan imponerse a los distintos sujetos responsables se entenderán sin perjuicio de las demás responsabilidades exigibles a los mismos, de acuerdo con los preceptos de la Ley General de la Seguridad Social y de sus disposiciones de aplicación y desarrollo» (art. 43.1 LISOS), precisando, eso sí, que «no podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, de hecho y de fundamento» (art. 3.1 LISOS). Así, sin perjuicio

de la posible responsabilidad penal [vid. subepígrafe IV.2)], ENERGY PLUS S.A. es responsable del incumplimiento de los deberes establecidos por las normas laborales en materia de seguridad en el trabajo.

Puede concluirse, pues, que, ante este incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo, procede -sin perjuicio de otras consecuencias accesorias que nos reservamos para el siguiente apartado- la imposición de una sanción de multa a ENERGY PLUS S.A., en los mismos términos arriba expuestos, por la comisión de una infracción grave en materia de prevención de riesgos laborales.

VII.3. Posibilidades para el trabajador accidentado de ver incrementadas sus prestaciones y de recibir una indemnización por responsabilidad civil

En esta cuestión se valorarán las posibilidades para el trabajador accidentado de ver incrementadas sus pretensiones, por un lado, y de recibir una indemnización por responsabilidad civil, por otro lado. Esta dualidad de prestaciones de reparación es propia del campo de los accidentes de trabajo; binomio que explica MERCADER UGUINA⁸⁶ al expresar que

el resarcimiento de los daños causados no se regula en exclusiva por la normativa civil general, sino que es también objeto de disciplina por la normativa laboral o social a través de un régimen indemnizatorio prestacional que, sin asegurar la íntegra reparación de todos los daños y perjuicios derivados del accidente, garantiza a las víctimas una cobertura mínima, tasada y uniforme que puede, además, verse incrementada si concurre infracción de normas de seguridad.

Pues bien, dentro de este análisis de las responsabilidades derivadas de accidente de trabajo, ya se han examinado aquellas que configuran el «subsistema punitivo», esto es, las sanciones penales -arts. 316 y ss. CP- (vid. subepígrafe IV.2) y las sanciones administrativas -arts. 11 y ss. LISOS- (vid. subepígrafe VII.2). De igual modo, procede examinar, pues, aquellas otras que, en cambio, integran el «subsistema reparador», es decir, el recargo de prestaciones y la indemnización por responsabilidad civil. Esta terminología de subsistema reparador y subsistema punitivo es la propia de MERCADER UGUINA⁸⁷ cuando señala que

conviven y configuran el sistema de responsabilidad empresarial dos subsistemas: el «reparador» y el «punitivo». El primero es, en su primer escalafón o nivel, ajeno a cualquier noción de culpa o negligencia [...]; pero ya en el segundo escalón de este primer subsistema (recargo de prestaciones) aparece la responsabilidad civil del empresario [...]. El subsistema «punitivo» incluye las sanciones administrativas [...] y penales.

Este especial sistema de reparación del daño está formado, pues, por tres mecanismos de cobertura: las prestaciones de Seguridad Social, el recargo de estas prestaciones y la indemnización por responsabilidad civil. En este sentido, CARRILLO LÓPEZ⁸⁸ sintetiza que

se han abierto, por tanto, tres vías de indemnización: 1ª) las prestaciones de Seguridad Social por accidente de trabajo; 2ª) el recargo de esas prestaciones, que responde a una responsabilidad específica por culpa del empresario, y 3ª) la responsabilidad civil adicional, que debería en teoría cubrir la diferencia entre el daño reparado por las prestaciones de la Seguridad Social y el daño total producido por el accidente.

En suma, la producción de un accidente de trabajo, como hemos tenido ocasión de ver en lo precedente, puede dar lugar a diversas pretensiones de reparación: a) la prestaciones del sistema de la Seguridad Social (pensión por incapacidad temporal, permanente y cualquier otra); b) las mejoras voluntarias de la acción protectora de la Seguridad Social; c) el recargo de prestaciones; d) la

⁸⁶ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 151.

⁸⁷ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 17.

⁸⁸ Vid. CARRILLO LÓPEZ, 2017, 54.

indemnización por responsabilidad civil. De estas dos últimas pretensiones de reparación son de las que nos ocuparemos en este apartado.

En primer lugar, en lo referente al recargo de prestaciones, el origen legal de esta figura específica se encuentra en el art. 164.1 LGSS: «Todas las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional se aumentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50 por ciento, cuando la lesión se produzca por equipos de trabajo o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los medios de protección reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad y salud en el trabajo, o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador». Asimismo la ley especifica que la responsabilidad del pago del recargo «recaerá directamente sobre el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o transmitirla» (art. 164.2 LGSS).

Los presupuestos constitutivos del recargo son claros: a) una actuación empresarial que infrinja las normas de seguridad en el trabajo; b) la producción de un accidente laboral; c) la relación de causalidad entre actuación empresarial y accidente laboral. Así, de darse dichos presupuestos, el recargo supone el incremento de las prestaciones de la Seguridad Social dirigidas a resarcir la pérdida retributiva que producen el accidente de trabajo y la consecuente incapacidad laboral.

La naturaleza del recargo de prestaciones es discutida: por un lado, están quienes defienden su naturaleza sancionadora; por otro lado, están quienes defienden su naturaleza indemnizatoria; y, en el medio, están quienes defienden su naturaleza mixta (sancionadora e indemnizatoria). Por su parte, TORRES ANDRÉS⁸⁹ argumenta, en defensa de esta primera postura, que el recargo de prestaciones está encaminado «a expresar el reproche que merece la actuación de aquellas empresas que, debido a su conducta incumplidora en materia de seguridad e higiene en el trabajo [...], contribuyen con su actuación [...] a la causación de un accidente de trabajo».

El empresario asume, así, por mandato constitucional pero con concreto desarrollo legal [arts. 4.2.d) y 19 ET y art. 14 LPRL] una deuda de seguridad para con sus trabajadores en los términos marcados por esas normas legales y reglamentarias que delimitan el ámbito de dicha deuda. De este modo, la jurisprudencia⁹⁰ advierte que «el incumplimiento de un medida seguridad, general o particular, establecida en la normas preventivas e incluso el incumplimiento de cualquier otra medida de seguridad que racionalmente fuera necesaria [...] genera el recargo de prestaciones en tanto entraña un incumplimiento de la obligación general de seguridad que alcanza al empresario».

En cualquier caso, lo cierto es que el recargo de prestaciones deriva de la culpa del empresario incumplidor de las obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales. Por tanto, aunque exista infracción administrativa, no hay recargo de prestaciones si dicha infracción no es la causa directa del accidente de trabajo. Así, el recargo es una responsabilidad subjetiva que requiere de culpa para ser imputado al empresario. En este sentido, MERCADER UGUINA⁹¹ indica que

El art. 123 LGSS [actual art. 164 LGSS] no exige una representación subjetiva en el agente del resultado lesivo producido bajo la concurrencia de la violación de normas de seguridad. Es suficiente la infracción causante del siniestro laboral para que se integre el supuesto normativo del recargo, encaminado a sancionar esta conducta imputable *ex lege* a aquella persona o ente a quien incumbe el deber positivo de cuidado.

Esto mismo ha encontrado respaldo en nuestra jurisprudencia, señalando el TS, en su sentencia 983/2019, de 28 de febrero⁹², que, si no se ha producido la infracción de una norma de seguridad,

⁸⁹ Vid. TORRES ANDRÉS, 2009, 245-246.

⁹⁰ Vid. STSJ Asturias 786/2019, de 16 abril (ECLI:ES:TSJAS:2019:1285).

⁹¹ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 148.

⁹² Vid. STS 983/2019, de 28 de febrero (ECLI:ES:TS:2019:983).

«no cabe imponer un recargo de prestaciones que, precisamente, sanciona las infracciones de normas concretas [...]. [L]uego el recargo requiere la infracción de una concreta sobre la materia».

Asimismo, el recargo de prestaciones es compatible con cualesquiera otras responsabilidades que pudiesen traer causa del accidente de trabajo, apareciendo recogida esta compatibilidad en el art. 164.3 LGSS («La responsabilidad que regula este artículo es independiente y compatible con las de todo orden, incluso penal, que puedan derivarse de la infracción») y en el art. 42.3 LPRL («Las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador serán compatibles con las indemnizaciones por los daños y perjuicios causados y de recargo de prestaciones económicas del sistema de la Seguridad Social que puedan ser fijadas por el órgano competente de conformidad con lo previsto en la normativa reguladora de dicho sistema»). En este sentido, CARRILLO LÓPEZ⁹³ concluye que

el recargo se declara compatible con las prestaciones de Seguridad Social derivadas de accidente de trabajo; estas y el recargo son, a su vez, compatibles con la indemnización adicional por responsabilidad civil del empresario y todas ellas con las sanciones administrativas y penales que puedan derivarse de la infracción de las normas de prevención de riesgos laborales.

El hecho de que sea posible declarar esta compatibilidad sin vulnerar con ello el principio *non bis in idem* es gracias a la disparidad de fundamento y, en consecuencia, a la falta de la triple identidad necesaria para apreciar dicha vulneración. En este sentido, MARTÍNEZ GARRIDO⁹⁴ aclara que

es indudable que recargo de prestaciones y sanción administrativa no contemplan el hecho desde «la misma perspectiva social», pues, mientras el recargo crea una relación indemnizatoria empresario-perjudicado, la sanción administrativa se incardina en la potestad estatal de imponer la protección a los trabajadores.

Señalar, por último, que «la declaración de hechos probados que contenga una sentencia firme del orden jurisdiccional contencioso-administrativo, relativa a la existencia de infracción a la normativa de prevención de riesgos laborales, vinculará al orden social de la jurisdicción, en lo que se refiere al recargo, en su caso, de la prestación económica del sistema de Seguridad Social» (art. 42.6 LISOS).

En segundo lugar, en lo relativo a la indemnización por responsabilidad civil, la premisa de la que debe partirse es la formulada en el art. 42.1 LPRL: «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». Así, como hemos visto, el mismo suceso -accidente de trabajo- puede dar lugar a responsabilidad penal (vid. subepígrafe IV.2), responsabilidad administrativa (vid. subepígrafe VII.2) o, en lo que aquí interesa, responsabilidad civil.

Pues bien, en los accidentes de trabajo, si bien es cierto que los daños no cubiertos por las prestaciones de Seguridad Social quedan fuera de la protección desplegada por esta, no lo es menos que no existe óbice alguno para que aquellos queden dentro de la esfera protectora de las indemnizaciones por responsabilidad civil puesto que las primeras no excluyen las segundas.

Es más, a la hora de analizar la posible responsabilidad civil del empresario, el concepto de accidente laboral solo tiene relevancia cuando la conducta del empresario, en incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo, pueda relacionarse con el daño. Por tanto, la responsabilidad civil del empresario se anuda al incumplimiento de dichas normas y es independiente, pues, del accidente de trabajo.

⁹³ Vid. CARRILLO LÓPEZ, 2017, 54.

⁹⁴ Vid. MARTÍNEZ GARRIDO, 1999, 152.

Ahora bien, una vez vista la naturaleza de los tipos de responsabilidad civil contemplados en el nuestro ordenamiento jurídico (vid. subepígrafe III.2), es importante determinar cuál de ambos procede aplicar en caso de accidente de trabajo. En este sentido, el problema consiste en dilucidar si los daños son consecuencia específica del incumplimiento contractual («a consecuencia de») o si el contrato tan solo ha servido de mero antecedente causal al acaecimiento de un daño («con ocasión de»). De este problema es consciente BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO⁹⁵ cuando confiesa que

no pocas veces es difícil dilucidar cuándo estamos ante una responsabilidad civil contractual y cuándo ante una extracontractual; lo que sucede, sobre todo, en aquellas relaciones contractuales en las que en la ejecución de la prestación queda directamente comprometida la vida, la salud e integridad física de una de las partes, de modo que la inobservancia por el deudor de los deberes de diligencia exigibles pueden dar lugar al fallecimiento o a lesiones psicofísicas de la otra parte. Así ocurre, por ejemplo, [...] en el [contrato] de trabajo.

En cualquier caso, aunque la cuestión no es pacífica en la doctrina, es mayoritaria la postura que defiende que el incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo genera responsabilidad civil contractual para el empresario. Menor vacilación presentan las palabras de CALVO GALLEGO⁹⁶ cuando con rigor afirma que

una vez que tanto el Estatuto de los Trabajadores -art. 4.2.d)- como la Ley de Prevención de Riesgos Laborales -arts. 14 y ss- se han decantado claramente por la naturaleza contractual y laboral de estos derechos, parece absolutamente inaceptable seguir rechazando, en primer lugar, que las normas sobre seguridad e higiene no se integren realmente -art. 1258 CC- en el programa obligacional deducido del contrato y, en segundo lugar, que su violación y, lógicamente, los daños causados por la misma no puedan y deban dar lugar a una responsabilidad claramente contractual.

Así, el tipo de responsabilidad civil que, en relación con el empresario, puede predicarse es, en principio, la responsabilidad civil contractual al estar unidos empresario y trabajador por una previa relación contractual (contrato de trabajo). De este modo, la responsabilidad civil sería, en cambio, extracontractual únicamente en aquellos supuestos en que la conducta de un tercero aparece como «ajena al cumplimiento de específicas obligaciones laborales y anudada exclusivamente a la genérica obligación de no ocasionar daños a terceros»⁹⁷. Por tanto, parece claro -o así parece entenderlo gran parte de la doctrina- que esta responsabilidad civil es de tipo contractual, añadiendo ALFONSO MELLADO⁹⁸ que el incumplimiento del contrato puede derivarse

tanto de los pactos directamente producidos entre los contratantes, como de la integración del contrato conforme a las obligaciones que la ley especifique como necesariamente insertas y derivadas del mismo, al amparo del art. 1258 CC, lo que tiene especial relevancia en ordenamientos como el laboral en el que existe un considerable bloque normativo de orden público que viene a integrar el contrato de trabajo, insertando en él, necesariamente, un amplio elenco de obligaciones [...]. Precisamente ese carácter es el que atribuye el art. 2.2 de la LPRL a las disposiciones en materia de seguridad y salud laboral.

Los daños y perjuicios a indemnizar, por su parte, son aquellos derivados de la lesión producida a consecuencia del accidente de trabajo y sobre los que, obviamente, exista responsabilidad del empresario (daños físicos, psíquicos, morales, lucro cesante, daños a familiares, etc.). En la problemática delimitación de la cuantía de la indemnización se mezclan cuestiones tan diversas y complejas como la extensión de este resarcimiento, la inclusión o no en el mismo de los posibles daños morales y su cuantificación, así como la compatibilidad o no de esta responsabilidad con otras posibles indemnizaciones recibidas⁹⁹.

⁹⁵ Vid. BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, 2021, 207.

⁹⁶ Vid. CALVO GALLEGO, 1998, 26-27.

⁹⁷ Vid. ALFONSO MELLADO, 2009, 283.

⁹⁸ Vid. ALFONSO MELLADO, 2009, 281.

⁹⁹ Vid. CALVO GALLEGO, 1998, 92-93.

En cualquier caso, al no existir criterios de tasación, la compensación correspondiente será fijada discrecionalmente por el órgano jurisdiccional. Con todo, la jurisprudencia también adolece de falta de unidad a la hora de tasar estas compensaciones. Así, si bien la jurisprudencia había venido partiendo de la compatibilidad e independencia entre recargo de prestaciones e indemnización por responsabilidad civil cantidades, esta ha venido cuestionándose los límites de la reparación al objeto de evitar el enriquecimiento injusto. Si bien es cierto que la responsabilidad civil no queda satisfecha sino con la íntegra reparación de los daños y perjuicios causados, no lo es menos que, por exigencias del principio indemnizatorio, la reparación no debe procurar nunca un beneficio para el perjudicado¹⁰⁰.

Sea como fuere, la conclusión que cabe extraer aquí es que el trabajador accidentado sí tiene posibilidades de ver incrementadas sus prestaciones, así como de recibir una indemnización por responsabilidad civil. En este sentido, en consecuencia de la inobservancia de las medidas de seguridad, el trabajador accidentado tiene derecho al recargo de todas las prestaciones económicas causadas por el accidente de trabajo, recayendo directamente sobre ENERGY PLUS S.A., en cuanto que infractora, la responsabilidad del pago del recargo. Asimismo, este incumplimiento de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales da lugar a la correspondiente responsabilidad civil, debiendo indemnizar, pues, todos los daños y perjuicios no cubiertos por las prestaciones de Seguridad Social.

VIII. Conclusiones finales

1ª.- Las consecuencias jurídicas generadas por los acontecimientos tratados (contaminación marina, accidente de trabajo, etc.) exigen un análisis jurídico de las instituciones implicadas para una correcta calificación jurídica del suceso, invitando a analizar responsabilidades de naturaleza civil, penal, administrativa y laboral.

2ª.- En lo referente a la responsabilidad civil contractual, ENERGY PLUS S.A. ha incumplido su obligación de manipular la mercancía y descargar el crudo con la debida diligencia y Smith Shipping C.O. ha incumplido su obligación de pagar por los servicios de amarre efectivamente prestados, siendo ambas perjudicadas-incumplidoras y quedando sujetas a indemnizarse los daños y perjuicios causados por dicho incumplimiento contractual.

3ª.- En lo relativo a la responsabilidad civil extracontractual, ENERGY PLUS S.A. estará obligada a reparar a la Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena el daño causado por su conducta negligente, precisando que en dicha reparación del daño deberán incluirse únicamente el daño emergente y el lucro cesante, así como excluirse, en cambio, aquel otro daño que, sin perjuicio de ser indemnizado, lo sea en concepto distinto del anterior.

4ª.- En lo concerniente a la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos, esta se separa de la responsabilidad civil ordinaria por no contemplar ni la culpabilidad ni el resarcimiento íntegro de la víctima, constituyéndose en una responsabilidad civil especial cuyas notas más características son la objetividad atenuada y la limitación cuantitativa de la indemnización.

5ª.- Smith Shipping C.O. deberá responder de los daños ocasionados por contaminación, resultando *ope legis* el único sujeto responsable y respondiendo *ipso iure* de las obligaciones indemnizatorias hasta el importe máximo fijado en el CLC siempre que resulten satisfechos los requisitos necesarios para que opere dicha limitación cuantitativa; todo ello sin perjuicio de que, una vez satisfecha su responsabilidad, pueda accionar en vía de regreso contra ENERGY PLUS S.A. al haber intervenido en la causación del daño con una conducta negligente.

6ª.- La responsabilidad administrativa de Smith Shipping C.O. y de ENERGY PLUS S.A. pasa por reconocerlas como autoras de una infracción muy grave por contaminación del medio marino (art. 308 LPEMM) y, en su virtud, por imponerles una sanción de multa muy grave de hasta 3.005.000

¹⁰⁰ Vid. MERCADER UGUINA, 2001, 151.

euros (art. 312.3 LPEMM), sin perjuicio de la imposición de otras sanciones complementarias y/o la adopción de otras medidas accesorias, así como de la responsabilidad solidaria del asegurador de la responsabilidad civil, del capitán del buque y del asegurador de la actividad [art. 310.2.d) LPEMM].

8ª.- La represión penal de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, por un lado, y de los delitos contra los derechos de los trabajadores, por otro lado, se desdobra, en nuestro caso, en el examen de los siguientes preceptos penales: en primer lugar, el delito de contaminación ambiental del art. 325 CP, la imprudencia grave del art. 331 CP y la agravante de daños en espacio natural protegido del art. 338 CP y, en segundo lugar, el delito contra la seguridad en el trabajo del art. 316 CP y la imprudencia grave del art. 317 CP.

9ª.- Nada obsta a que Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A. respondan penalmente de los delitos referidos por cuanto concurren los requisitos necesarios para apreciar responsabilidad penal en las personas jurídicas (art. 31 bis CP) al corresponder la autoría de los hechos delictivos a encargados que han desarrollado dichas actuaciones en el propio seno de sus estructuras empresariales y en cuyo ámbito de decisión estaba el impedir la verificación del resultado delictivo.

10ª.- Smith Shipping C.O. y ENERGY PLUS S.A. deberán responder penalmente por la comisión imprudente de un delito de contaminación ambiental del art. 325 CP al haber contribuido positivamente a poner en peligro el medio ambiente con un comportamiento atentatorio que, aun siendo imprudente, integra la conducta típica de provocar o realizar vertidos en las aguas que causan o pueden causar daños sustanciales al medio marino. Esta última, a su vez, deberá responder penalmente por la comisión imprudente de un delito contra la seguridad en el trabajo del art. 316 CP al no haber facilitado los medios de seguridad infringiendo las normas de seguridad en el trabajo.

11ª.- La compatibilidad entre las sanciones administrativas y las sanciones penales dependerá de que no se entienda vulnerado el principio *non bis in idem*, siendo necesario que no se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento y debiendo tenerse en cuenta que, en aquellos casos en que surja conflicto entre la potestad sancionadora administrativa y la potestad jurisdiccional penal, estos deberán resolverse en favor de esta última y no en favor de la primera.

12ª.- La paralización del buque, en materia de contaminación del medio marino, procederá, en síntesis, siempre que bien se estime que el buque no puede navegar en las debidas condiciones de seguridad sin vulnerar el medio marino o bien se acuerde como sanción complementaria o medida cautelar, dependiendo de lo dispuesto para cada caso en la LPEMM.

13ª.- El único modo de evitar la paralización del buque que Smith Shipping C.O. tiene es mediante la constitución de aval o garantía suficiente a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el art. 310.2.d) LPEMM; eso sí, siempre que, además, no existan defectos que determinen que la navegación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para el medio ambiente o, de existir, estos sean subsanados.

14ª.- El CLC impone a los propietarios de los buques a que hace referencia el deber de suscribir un seguro que cubra la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos a fin de garantizar una indemnización adecuada (art. 7.1 CLC).

15ª.- El seguro de responsabilidad civil de ENERGY PLUS S.A. deberá responder -eso sí, dentro de los límites establecidos en la LCS y en el contrato- de la obligación de indemnizar a los terceros -Smith Shipping C.O., Cofradía de Pesca de la Bahía de Cartagena y trabajador accidentado- los daños y perjuicios causados por los hechos de ENERGY PLUS S.A. que estuviesen, en todo caso, previstos en el contrato.

16ª.- El seguro de P&I de Smith Shipping C.O. deberá responder (a la luz tanto de la normativa internacional -CLC- como de la normativa interna -RD 1892/2004-) de las indemnizaciones de los

daños y perjuicios causados a terceros por los hechos de Smith Shipping C.O. en la forma, condiciones y cuantía que resulten a tenor de lo establecido en el CLC.

17ª.- Del accidente de trabajo recogido en los antecedentes de hecho pueden derivarse, al menos, cuatro resultados de trascendencia jurídica: en primer lugar, la producción de un accidente de trabajo y la consecuente incapacitación laboral del trabajador; en segundo lugar, la imposición de una sanción por infracción de las normas de prevención de riesgos laborales; en tercer lugar, la presentación de una reclamación por responsabilidad civil; y, en cuarto lugar, la imputación de responsabilidad penal por la comisión de un presunto delito contra la seguridad en el trabajo.

18ª.- Las responsabilidades de ENERGY PLUS S.A. derivadas del accidente laboral producido a consecuencia del incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo son varias: la aplicación de sanciones administrativas y penales (aspecto punitivo), por un lado, y el recargo de prestaciones y la indemnización por responsabilidad civil (aspecto reparador), por otro lado.

19ª.- Respecto del aspecto punitivo (en su vertiente administrativa), procede, ante la producción de accidente laboral derivado de incumplir de las normas de seguridad en el trabajo, la imposición de una sanción de multa [art. 40.2.b) LISOS] a ENERGY PLUS S.A. por la comisión de una infracción grave en materia de prevención de riesgos laborales (art. 12.6 LISOS).

20ª.- Respecto del aspecto reparador, el trabajador accidentado tendrá posibilidades de ver incrementadas sus prestaciones y de recibir una indemnización por responsabilidad civil, teniendo derecho al recargo de prestaciones (art. 164.1 LGSS) y a la indemnización de todos los daños y perjuicios no cubiertos por dichas prestaciones (art. 42.1 LPRL).

IX. Bibliografía

- AGUADO LÓPEZ, S. 2002. *El delito contra la seguridad en el trabajo. Artículos 316 y 317 del Código Penal*. Valencia: Tirant lo Blanch.

- ALFONSO MELLADO, C.L. 2009. Responsabilidad civil por accidente de trabajo: estado actual de la cuestión. En: ROMERO RODENAS, M.J. (coord.), *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones*. Albacete: Bomarzo. 273-307.

- ARROYO MARTÍNEZ, I. 2006. Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige). En: MEILÁN GIL, J.L. (dir.), PERNAS GARCÍA, J.J. y GARCÍA PÉREZ, R. (coords.), *Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino*. Cizur Menor: Aranzadi. 41-70.

- ARROYO MARTÍNEZ, I. 2021. Accidentes marítimos y contaminación. En: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. y ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil. Volumen II*. Cizur Menor: Aranzadi. 941-975.

- ARROYO MARTÍNEZ, I. 2021. Seguros marítimos y aéreos. En: MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. y ROJO FERNÁNDEZ-RÍO, A. (dirs.), *Lecciones de Derecho Mercantil. Volumen II*. Cizur Menor: Aranzadi. 977-1010.

- BARRERO RODRÍGUEZ, C. La reparación de los daños catastróficos (catástrofes naturales, Administración y Derecho Público: responsabilidad, seguro y solidaridad). *Revista Española de Derecho Administrativo*. 2001. 109, 148-150. ISSN: 0210-8461.

- BELINTXON MARTIN, U. 2011. La responsabilidad civil en el Derecho marítimo: la efectiva aplicación de las medidas de prevención en materia de seguridad marítima. En: ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Cizur Menor: Aranzadi. 193-246.

- BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO, R. (coord.). 2021. *Manual de Derecho Civil. Obligaciones*. Madrid: Bercal.
- BETANCOR RODRÍGUEZ, A. 2018. *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales: el caso Prestige*. Madrid: Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado.
- BLANCO GÓMEZ, J.J. 1996. *La concurrencia de responsabilidad civil contractual y extracontractual en un mismo hecho dañoso problemática en Derecho sustantivo español*. Madrid: Dykinson.
- BLASCO HEDO, E. Inidoneidad de la vía penal en el caso del “Prestige”. *Actualidad Jurídica Ambiental*. 2013. 29, 88-101. ISSN: 1989-5666.
- CACHAFEIRO GARCÍA, F. 2006. Las empresas petroleras frente a los daños causados por las mareas negras. En: MEILÁN GIL, J.L. (dir.), PERNAS GARCÍA, J.J. y GARCÍA PÉREZ, R. (coords.), *Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino*. Cizur Menor: Aranzadi. 459-478.
- CALVO GALLEGO, F.J. 1998. *La obligación general de prevención y la responsabilidad civil o contractual del empleador*. Cizur Menor: Aranzadi.
- CARRILLO LÓPEZ, A. 2017. *La reparación de daños derivados del accidente de trabajo*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- CORA NOVO, O. 2020. *Responsabilidad penal de las personas jurídicas en relación con el artículo 325 del Código Penal*. A Coruña: Repositorio de la Universidad.
- DE CUPIS, A. 1975. *El daño. Teoría general de la responsabilidad civil*. Barcelona: Bosch.
- DE ÁNGEL YAGÜEZ, R. Una nota sobre el artículo 106.2 de la Constitución: el “caso Prestige” y algunas reflexiones sobre la eventual responsabilidad de la Administración española. *Estudios de Deusto*. 2003. 51(1), 11-39. ISSN: 0423-4847.
- EZEIZABARRENA, X. El naufragio del buque “Prestige”: algunas perspectivas jurídicas. *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*. 2003. 4, 267 a 273. ISSN: 1695-2588.
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS TUÑÓN, T. Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones a propósito del “Prestige”. *Actualidad Jurídica Uría Menéndez*. 2003. 5, 57-69. ISSN: 1578-956X.
- GARCÍA-PITA LASTRES, J.L. 2006. Aspectos jurídicos mercantiles de la llamada responsabilidad civil por daños en el siniestro Prestige. En: MEILÁN GIL, J.L. (dir.), PERNAS GARCÍA, J.J. y GARCÍA PÉREZ, R. (coords.), *Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino*. Cizur Menor: Aranzadi. 435-458.
- GAYÁN RODRÍGUEZ, E.M. Claves de Derecho privado en el asunto Prestige. *Revista Española de Derecho Internacional*. 2003. 55(1), 117-148. ISSN: 0034-9380.
- GARCÍA RUBIO, M.P. El caso “Prestige”: un año después de la tragedia. Algunos apuntes en torno al Real Decreto-Ley 4/2003, de 20 de junio. *Revista La Ley*. 2003. 5, 1812-1817. ISSN: 0211-2744.
- HUERTA VIESCA, M.I. y RODRÍGUEZ RUIZ DE VILLA, D. 2004. *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos: a propósito del Prestige*. Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad.

- LASARTE ÁLVAREZ. 2018. *Principios de Derecho civil II. Derecho de obligaciones*. Madrid: Marcial Pons.
- MAGALLÓN ELÓSEGUI, N. 2011. La contaminación marina por hidrocarburos y el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima: una amalgama de fuentes normativas. En: ÁLVAREZ RUBIO, J.J. (dir.), *Las lecciones jurídicas del caso Prestige: prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Cizur Menor: Aranzadi. 137-162.
- MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C. 2006. La represión penal de los vertidos marítimos accidentales (a la luz de la experiencia del caso Prestige). En: MEILÁN GIL, J.L. (dir.), PERNAS GARCÍA, J.J. y GARCÍA PÉREZ, R. (coords.), *Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino*. Cizur Menor: Aranzadi. 521-538.
- MARTÍNEZ GARRIDO, L.R. 1999. Tutela judicial de la salud laboral. Responsabilidad y recargo de prestaciones por falta de medidas de seguridad. El principio *non bis in idem* y la problemática de su aplicación. En: AGUSTÍ JULIÁ, J. (dir.), *Estudio de la prevención de riesgos laborales*. Madrid: Consejo General del Poder Judicial.
- MEILÁN GIL, J.L. (dir.). 2005. *Problemas jurídico-administrativos planteados por el Prestige*. Cizur Menor: Aranzadi.
- MENDO ESTRELLA, A. 2009. *El delito "ecológico" del artículo 325.1 del Código Penal*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- MERCADER UGUINA, R. 2001. *Indemnizaciones derivadas del accidente de trabajo: Seguridad Social y Derecho de daños*. Madrid: La Ley.
- MUÑOZ LORENTE, J. La responsabilidad civil derivada de los delitos contra el medio ambiente y el alcance y contenido del artículo 339 del Código Penal: una regla de responsabilidad civil *sui generis* de los delitos medioambientales. Diferenciación entre los daños por contaminación y los daños estrictamente ecológicos (Audiencia Provincial de La Coruña, Sección 5ª, Sentencia de 2 de mayo de 2000. Ponente: Sr. Rubín Martín). *Revista Interdisciplinaria de Gestión Ambiental*. 2001. 25, 47-58. ISSN: 1575-1317.
- OCHOA FIGUEROA, A. 2015. *La tutela del agua mediante el Derecho penal y el Derecho administrativo*. Madrid: Facultad de Derecho de la Universidad Complutense.
- PERNAS GARCÍA, J.J. La prevención, el control y la represión de los vertidos de buques en el Derecho francés. *Anuario da Facultade de Dereito da Universidade da Coruña*. 2005. 9, 693-721. ISSN: 1138-039X.
- RODRÍGUEZ LUCAS, L. 2008. *La prevención de la contaminación por la explotación de hidrocarburos en el mar*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- ROMERO RODENAS, M.J. 2009. Concepto y elementos integrantes del accidente de trabajo en la doctrina judicial. En: ROMERO RODENAS, M.J. (coord.), *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones*. Albacete: Bomarzo. 7-31.
- TORRES ANDRÉS, J.M. 2009. El recargo de prestaciones por omisión de medidas de seguridad. En: ROMERO RODENAS, M.J. (coord.), *Accidente de trabajo y sistema de prestaciones*. Albacete: Bomarzo. 243-271.
- ZAMBONINO PULITO, M. Protección jurídico-administrativa del medio marino y transporte marítimo. Notas en torno al accidente del Prestige. *Revista de Administración Pública*. 2004. 165, 215-236. ISSN: 0034-7639.

X. Apéndice jurisprudencial

X.1. Tribunal Constitucional

- España. Tribunal Constitucional (Sala 2ª). Sentencia 159/1985, de 27/11 (ECLI:ES:TC:1985:159).
- España. Tribunal Constitucional (Sala 2ª). Sentencia 234/1991, de 10/12 (ECLI:ES:TC:1991:234).
- España. Tribunal Constitucional (Sala 1ª). Sentencia 177/1999, de 11/10 (ECLI:ES:TC:1999:177).
- España. Tribunal Constitucional (Pleno). Sentencia 2/2003, de 16/01 (ECLI:ES:TC:2003:2).

X.2. Tribunal Supremo

- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 516/2016, de 13/06 (ECLI:ES:TS:2016:2616).
- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 455/2017, de 21/06 (ECLI:ES:TS:2017:2528).
- España. Tribunal Supremo (Sala 4ª). Sentencia 983/2019, de 28/02 (ECLI:ES:TS:2019:983).
- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 534/2020, de 22/10 (ECLI:ES:TS:2020:3430).
- España. Tribunal Supremo (Sala 4ª). Sentencia 58/2021, de 19/01 (ECLI:ES:TS:2021:68).
- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 610/2021, de 07/07 (ECLI:ES:TS:2021:2940).
- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 614/2021, de 08/07 (ECLI:ES:TS:2021:2918).
- España. Tribunal Supremo (Sala 2ª). Sentencia 1202/2022, de 30/05 (ECLI:ES:TS:2022:1202).

X.3. Tribunales Superiores de Justicia

- España. Tribunal Superior de Justicia de Asturias (Sala 3ª). Sentencia 786/2019, de 16/04 (ECLI:ES:TSJAS:2019:1285).

X.4. Audiencias Provinciales

- España. Audiencia Provincial de Albacete (Sección 2ª). Sentencia 327/2020, de 14/12 (ECLI:ES:APAB:2020:873).
- España. Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 2ª). Sentencia 85/2022, de 09/02 (ECLI:ES:APC:2022:254).
- España. Audiencia Provincial de Valladolid (Sección 2ª). Sentencia 49/2022, de 02/03 (ECLI:ES:APVA:2022:37).