

Comentario a la STS (Sala 2ª) núm. 865/2015, de 14 de enero de 2016, sobre la responsabilidad civil derivada del delito en el “caso Prestige”

~Javier del Corte López~

Asociado senior, Garrigues.Socio FICP.

I. INTRODUCCIÓN

El 14 de enero de 2016 la Sala Segunda del Tribunal supremo dictó la sentencia número 865/2015¹, de la que fue ponente Dña. Ana María Ferrer García, en lo que comúnmente se ha venido denominar el «caso Prestige».

La Sentencia resolvía una multitud de recursos de casación interpuestos frente a la sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 13 de noviembre de 2013², que condenaba al Capitán D. Apostolos Mangouras por un delito de desobediencia a la autoridad, pero absolvía al mismo y al entonces Director General de la Marina Mercante de los delitos contra el medioambiente y de daños en espacios naturales protegidos, así como al Jefe de Máquinas D. Nikolaos Argyropoulos de un delito de desobediencia.

La sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 estimó parcialmente los recursos interpuestos por el Ministerio Fiscal, la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y el Estado Francés, entre otros, condenando al Capitán del buque como autor de un delito imprudente contra el medioambiente (en su modalidad agravada de deterioro catastrófico), y absolviéndole del delito de desobediencia por el que había resultado condenado.

El hundimiento del buque “Prestige” resulta un caso extraordinario por varios motivos.

En primer lugar, por obvios motivos no jurídicos: La derrota del buque tras la producción de la vía de agua y hasta el posterior hundimiento fue retransmitida prácticamente en directo por los medios de comunicación, generando enorme

¹ CENDOJ 28079120012016100001.

² CENDOJ 15030370012013100477.

expectación no solo en torno al accidente sino a la gestión de la crisis. Asimismo, el posterior derrame de fuelóleo produjo la mayor contaminación por hidrocarburos en la historia reciente española, lo que generó un movimiento ciudadano sin precedentes centrado no solo en ayudar a la recuperación de los ecosistemas afectados sino también en la exigencia de responsabilidades³.

Del mismo modo, existen motivos jurídicos para considerarlo extraordinario: La inmediata detención del capitán del buque nada más aterrizar el helicóptero que le rescató⁴, su estancia en prisión provisional por período de 121 días pese a su avanzada edad y las circunstancias del caso⁵, la fijación de una fianza de 3 millones de euros para eludir la prisión provisional⁶ y la constatación de que la valoración de los daños y perjuicios ocasionados superaban con mucho los dos escalones de respuesta que la

³ Existe en las hemerotecas abundante información periodística sobre lo ocurrido en aquellos días, así como ingente material de análisis del siniestro desde todos los puntos de vista (político, social, ecológico, económico...).

La enorme cantidad de noticias y la forma de presentar la actuación del Capitán han dado lugar incluso a tesis doctorales sobre el tratamiento periodístico de la figura del Capitán. Cfr. Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), SÁNCHEZ-BEASKOETXEA GÓMEZ, J., La imagen de los capitanes de la marina mercante en la prensa española. Un análisis de la información en los casos de naufragios de buques petroleros entre 1976 y 2007 en seis periódicos generalistas, ISBN: 978-84-9860-923-3, Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Leioa 1993.

⁴ En efecto, la detención del Capitán del buque se produjo en el propio aeropuerto de Alvedro (A Coruña) al descender del helicóptero de Salvamento Marítimo en el que fue rescatado antes del hundimiento del buque, que no abandonó hasta que el mismo resultó inminente y habiendo desplegado una conducta profesional que la propia sentencia de Instancia no duda en elogiar en algunos momentos.

⁵ El Capitán D. Apostolos Mangouras contaba con 67 años en el momento de su detención. Los hechos y, en particular, la decisión de las autoridades de alejar el buque de la costa pese a su reiterada solicitud de entrar a un puerto de refugio, fueron objeto de amplio debate desde el punto de vista técnico discutiéndose por algunos sectores la posible relación de dicha decisión con el hundimiento final del buque.

La medida de prisión provisional fue muy criticada por la industria naviera y las asociaciones profesionales de Capitanes de la marina mercante, dando lugar a multitud de comunicados de condena, por todos, basta la nota de prensa publicada el 29 de enero de 2016 por la Asociación Intertanko (que aglutina a los principales armadores y fletadores de buques tanque a nivel internacional) al conocerse la sentencia ahora comentada "[*Captain Mangouras scapegoated again*](#)" (El Capitán Mangouras cabeza de turco otra vez) disponible en su Web <https://www.intertanko.com>

⁶ El TEDH confirmó la legalidad de la fianza impuesta en su [Sentencia de la Gran Sala de 28 de septiembre de 2010](#) (Demanda nº 12050/04). Un comentario a las sentencias "ambientalistas" del TEDH puede verse en VERDÚ BAEZA, J., Revista de Derecho Comunitario Europeo. ISSN 1138-4026, núm. 39, Madrid, mayo/agosto (2011), pp. 503-521.

legislación internacional preveía hasta el momento para dar respuesta a este tipo de siniestros⁷, son solo algunos de ellos.

Multitud de artículos, reseñas y libros se han escrito sobre todas estas cuestiones. Sin embargo, el objetivo de esta comunicación no es ninguna de las anteriores sino otra cuestión bien distinta: el análisis de cómo se ha conjugado el derecho a la limitación de responsabilidad del propietario del buque siniestrado, reconocido en nuestra legislación, con la fijación de la responsabilidad civil nacida del delito en la referida Sentencia.

II. EL DERECHO A LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

1. Derecho a la limitación de responsabilidad en el Derecho Marítimo:

El derecho a la limitación de responsabilidad constituye una *rara avis* en nuestro ordenamiento jurídico pero, al mismo tiempo, se trata de una institución de larga tradición y bien asentada en el ámbito del Derecho marítimo⁸ que además se ha extendido a la legislación rectora de otros medios de transporte como el aéreo o el terrestre.

Esta institución, que no puede entenderse sin acudir al momento socioeconómico en el que nació⁹, supone una excepción al principio general de íntegra reparación del

⁷ Esencialmente el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1992 y sus posteriores Protocolos (al que en lo sucesivo nos referiremos por sus siglas en inglés CLC) y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (al que nos referiremos como Convenio del Fondo de 1992). Los protocolos de 1992, vigentes al momento del siniestro, se publicaron en el BOE núm. 150, de 23 de junio de 2001, páginas 22418 a 22419.

A raíz de la insuficiencia de los límites previstos en dichos convenios para indemnizar los daños realmente ocasionados por la contaminación marítima procedente del Prestige se aprobó el Protocolo de 2003 relativo al Convenio del Fondo de 1992 (Publicado en el BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2005, páginas 3629 a 3635) y diferente legislación comunitaria en la materia embrión del posterior Fondo Complementario, vigente desde 2005 para algunos Estados, entre ellos España.

⁸ Una amplia cita doctrinal puede verse en GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L. La limitación de responsabilidad civil del naviero, Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1996, página 19.

⁹ Una breve pero completa e ilustrativa referencia para entender el “ambiente” socioeconómico en el que nació la limitación de responsabilidad puede encontrarse en RUIZ SOROA, J. M., La responsabilidad por daños y su limitación en el Derecho marítimo, pp. 23-29, en EIZAGUIRRE, J. M., (Coord.), VI Jornadas de derecho Marítimo de San Sebastián, pp. 5-29, Donostia-San Sebastián 1998, Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999

daño causado que se ha mantenido hasta nuestros días pese a la natural reticencia de perjudicados y jueces a su aplicación¹⁰.

Sin embargo, y prescindiendo por razones de extensión de los múltiples antecedentes de dicha institución en nuestro ordenamiento jurídico y en el Derecho comparado, resulta innegable que, en la actualidad, la limitación de responsabilidad encuentra reflejo y justificación en nuestro Derecho positivo en diferentes normas especiales.

a) *La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*¹¹:

El Título VII de la LNM se refiere específicamente a la limitación de responsabilidad del naviero, en relación con la cual el legislador español ha optado por seguir el régimen del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo de Londres de 19 de noviembre de 1976, en su forma enmendada por el Protocolo de 1996¹².

Tal y como refiere su Exposición de Motivos, el referido Título VII de la LNM “*simplifica los regímenes anteriores –internos e internacionales– bastante más confusos*” siguiendo el sistema del citado Convenio, que opta por un esquema tarifario (de más sencilla aplicación), derogando los diversos regímenes contemplados en el Libro III del Código de Comercio.

¹⁰ No es este, por motivos de extensión, el lugar para entrar a analizar las razones de la pervivencia de la institución de la limitación de responsabilidad del naviero. Sobre la crisis de esta institución cfr. GARCÍA-PITA Y LASTRES, J. L., La Limitación de la responsabilidad civil del naviero, por reclamaciones marítimas, pp. 55-63, en VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián, Donostia-San Sebastián 1998, EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), pp. 31-173., Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999.

Un interesante análisis puede verse también en MUSTILL, Ships are different – or are they?, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 4, 1993.

¹¹ La ley 14/2014, en adelante LNM, publicada en el BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311, no se encontraba vigente en el momento de los hechos, pero en esta materia en concreto se limita –esencialmente- a la remisión a los Convenios internacionales que entonces ya se encontraban vigentes en la materia.

¹² El Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de Londres de 2 de mayo de 1996, que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, se publicó en el BOE núm. 50, de 28 de febrero de 2005, páginas 7177 a 7183. La versión original del Convenio se publicó en el BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1986, páginas 42175 a 42180.

En resumen, la LNM introduce en nuestro ordenamiento el sistema del convenio de 1976 y su Protocolo de 1996, reconociendo que la limitación de *responsabilidad* “*es un derecho invocable en cualquier procedimiento*” y regulando el mismo a lo largo de cuatro capítulos¹³ en los que determina frente a qué reclamaciones puede válidamente oponerse la limitación de responsabilidad¹⁴, los importes máximos indemnizatorios¹⁵, y la forma en que debe ejercitarse el derecho a limitar¹⁶.

Sin embargo, lo más relevante, a nuestros efectos, se contiene en las denominadas “Disposiciones Generales”, puesto que en ellas se establece:

- Que **la limitación de responsabilidad es un derecho** de quien resulte titular de conformidad con el ya mencionado Convenio (Artículo 392 LNM).
- Que dicho régimen **opera con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza penal**, civil, o administrativo (Artículo 392 LNM).
- Que todo lo regulado en dicho título se entiende **sin perjuicio de los derechos de limitación específicos que puedan resultar de aplicación** (artículo 395 LNM).

Adicionalmente, no puede perderse de vista que la LNM contiene numerosas normas extramuros del Título VII que regulan el derecho a la limitación de responsabilidad en el marco de las múltiples relaciones jurídicas vinculadas a la navegación, y así, por ejemplo, se prevé el derecho a la limitación de responsabilidad:

¹³ No tendrán derecho a la limitación, en cambio, los denominados «artefactos navales» y las «plataformas fijas». Sobre la regulación de la limitación de responsabilidad en la nueva LNM Cfr. MARTIN OSANTE, J. M. La limitación de responsabilidad, en EMPARAZA SOBEJANO, A./MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.), Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima, Marcial Pons, Madrid 2015, pp. 595-626.

En el mismo sentido, ALBORS, E., La limitación de responsabilidad en la Ley de Navegación Marítima, en Asociación Española de Derecho Marítimo, Comentarios a la Ley de Navegación Marítima, Dykinson, Madrid 2015, pp. 357-376.

¹⁴ Capítulo II “Créditos limitables”. El Convenio establece un sistema “objetivo” de forma que solo es posible limitarse la responsabilidad ante unas concretas reclamaciones o créditos determinados en el mismo.

¹⁵ Capítulo III “De las sumas máximas de indemnización”.

¹⁶ Capítulo IV “Del fondo de limitación”. Nótese que este Capítulo debe interpretarse junto con el Capítulo IV, “Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos”, del Título IX de la LNM, que regula las especialidades procesales de la Ley. El capítulo en cuestión regula el –hasta ahora- espinoso tema de la constitución y liquidación de dicho fondo de limitación de responsabilidad.

- Del porteador marítimo, tanto por pérdida daño o retraso de la carga (artículos 282 y 283 LNM¹⁷) en el ejercicio de un contrato de fletamento (transporte de mercancías) en régimen de conocimiento de embarque, como en el ejercicio de un contrato de pasaje (Artículo 299 LNM¹⁸).
- Del armador y el práctico, en la ejecución del contrato de practicaje (Artículo 328 LNM¹⁹).
- Del armador demandado por abordaje, en casos de culpa compartida, que podrá oponer válidamente frente a terceros las excepciones que correspondan al otro armador, especialmente aquellas que deriven de la relación contractual existente entre ellos y la limitación de responsabilidad genérica (artículo 343 LNM)²⁰.
- Del propietario del buque en los casos de contaminación, **al preverse la aplicación preferente de los convenios internacionales de los que España es parte** (Artículo 191 LNM) puesto que los existentes en la materia prevén límites a la responsabilidad. Asimismo, el artículo 388 LNM permite aplicar la limitación de responsabilidad prevista en el Título VII de la ley, en todo caso, a la responsabilidad civil por contaminación así regulada²¹.

b) *Los convenios internacionales:*

España es parte de diversas convenciones internacionales que prevén expresamente el derecho del naviero (en sentido amplio) a la limitación de su responsabilidad por diversas reclamaciones de Derecho marítimo.

¹⁷ Título IV “De los contratos de utilización del buque”, Capítulo II “Del contrato de fletamento”, Sección 9ª “De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso”. En esencia la responsabilidad, y también el derecho a limitar la misma, se regula por remisión al Convenio para Unificación de Ciertas reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de Bruselas de 1924 y su protocolo posteriormente ratificado por España en 1976, conocidos popularmente como Reglas de La Haya-Visby.

¹⁸ Título IV “De los contratos de utilización del buque”, Capítulo III “Del contrato de pasaje”. De nuevo se regula la responsabilidad (y el derecho a limitar la misma) acudiendo a la técnica legislativa de la remisión a un texto internacional, en este caso, al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002.

¹⁹ Título V “De los contratos auxiliares de la navegación”, Capítulo III “Del contrato de practicaje”.

²⁰ Título VI “De los accidentes de la navegación”, Capítulo I, “Del abordaje”.

²¹ Título VI “De los accidentes de la navegación”, Capítulo V “De la responsabilidad civil por contaminación”.

Tal y como se deduce de la lectura del epígrafe anterior, a la hora de promulgar la LNM nuestro legislador usó la técnica legislativa de remisión a las normas internacionales vigentes en las diversas áreas o materias, lo que justifica que en la presente comunicación hayamos analizado las normas aplicables en sentido inverso a su jerarquía normativa, pues al haber analizado en primer lugar la LNM ya se han mencionado la mayoría de los tratados de los que España es parte.

Sin embargo, su ordenación sistemática nos permitiría distinguir, en esencia, dos grupos:

- Los convenios en los que se regula la limitación de responsabilidad en el ámbito específico de la ejecución de un relación contractual: Las Reglas de la Haya-Visby²² y el Convenio de Atenas²³ entre otros.
- Los convenios en los que se regula la limitación de responsabilidad genérica y que resultan oponibles frente a las reclamaciones de terceros (responsabilidad civil extracontractual²⁴): En esencia, el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo de Londres de 19 de noviembre de 1976, en su forma enmendada por el Protocolo de 1996²⁵ y –en lo que atañe a la presente comunicación- los convenios CLC y del Fondo de 1992²⁶.

Por último, por mor de la exhaustividad y en relación directa con lo que más adelante analizaremos, no pueden dejar de apuntarse tres notas comunes a la regulación de la limitación de responsabilidad en Derecho marítimo:

²² El Instrumento de Ratificación de 16 de noviembre de 1981, del Protocolo de 21 de diciembre de 1979, que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 25 de agosto de 1924 se publicó en la «Gaceta de Madrid» de 31 de julio de 1930, enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968.

²³ El Instrumento de Ratificación del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, hecho en Londres el 1 de noviembre de 2002 se publicó en el «BOE» núm. 218, de 11 de septiembre de 2015, páginas 80108 a 80152.

²⁴ Ha sido cuestión muy controvertida la posibilidad, o no, de aplicar las normas del Convenio de 1976 a las reclamaciones de responsabilidad contractual, en tanto que no está expresamente excluido. En contra se pronunciaron las STS (Sala 1ª) de 24 de abril de 1995 y la de 24 de octubre de 1995, entre otras. La cuestión ha quedado sin embargo ya aclarada, a nuestro juicio, en el artículo 395 LNM que permite la aplicación de los regímenes de limitación de responsabilidad “específicos” sin perjuicio del régimen general de limitación de responsabilidad.

²⁵ *Vid. Supra. Nota al pie núm. 12.*

²⁶ *Vid. Supra. Nota al pie núm. 7.*

- **El ámbito subjetivo de la limitación de responsabilidad** no se agota en las figuras del naviero o el propietario del buque, sino que puede **extenderse a colaboradores** independientes del naviero, empleados, salvadores y **aseguradores**²⁷.
- Los convenios referidos prevén, con una u otra redacción, **la quiebra del derecho a la limitación de responsabilidad en aquellos casos en que el resultado dañoso proceda de un acto doloso** (*intentional wrong, intent to cause such loss*), superando el mero dolo civil para la doctrina más autorizada y presentando rasgos más propios del dolo penal, discutiéndose si basta la imprudencia temeraria o se exige una conducta asimilable al dolo eventual (*recklessly and with knowledge that such damage would probably result*)²⁸.
- Lo anterior enlaza con **la discusión sobre la existencia de una dualidad de regímenes aplicables a la responsabilidad civil extracontractual por daños, dependiendo de si nos encontramos ante un ilícito civil o penal** y, en tal caso, la posibilidad de oponer la limitación de responsabilidad civil por el naviero en aquellos casos en los que dicha responsabilidad civil nace del delito (responsabilidad civil «ex delicto»). En este sentido, mientras en la doctrina maritimista se ha impuesto la solución de que la responsabilidad civil del naviero debe regirse por su propia norma especial con independencia de que la misma proceda de un acto delictivo o no, procediendo la aplicación de la limitación de responsabilidad legalmente prevista, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha dado ejemplos en sentido contrario²⁹.

²⁷ El artículo 1 del Convenio, que regula las personas titulares de la limitación de responsabilidad incluye a los “propietarios de los buques” que define en su apartado segundo como “propietario, fletador, armador y operador de un buque mercante”, las “empresas de salvamento”, y según dispone el apartado 6 de dicho artículo el asegurador “que cubra la responsabilidad por las reclamaciones sujetas a la limitación conforme a las reglas de la presente Convención”.

²⁸ En concreto, el artículo 4 del Convenio de 1976 establece bajo la rúbrica “Conducta que carrea la pérdida del beneficio de la limitación” que una persona responsable titular del derecho a limitar la responsabilidad perderá el mismo “si se demuestra que la pérdida fue el resultado de una acción personal u omisión, realizada con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente”.

²⁹ Un análisis de esa discusión, con cita de jurisprudencia del TS en que se aplicaba la normativa reguladora de la responsabilidad por daños incluida en el Código Penal huyendo de la normativa prevista

2. Derecho a la limitación de responsabilidad del propietario del buque tanque por los daños ocasionados por la contaminación marítima por hidrocarburos:

Una vez esbozado el cuadro general de la limitación de la responsabilidad en Derecho marítimo, conviene centrarse brevemente en la regulación existente en la materia concreta sobre la que recae el pronunciamiento en materia de responsabilidad civil de la Sentencia analizada, esto es, la responsabilidad civil por daños ocasionados por hidrocarburos³⁰.

a) Sujetos responsables:

El convenio CLC impone la obligación de indemnizar los daños ocasionados por el hidrocarburo transportado en el buque a su propietario registral en el momento de producción del accidente (artículo 3.1), existiendo amplia unanimidad³¹ en que, de esta manera, responsabilizando a una persona que resulta fácilmente identificable acudiendo al registro de buques del Estado de bandera³², se evitan las consecuencias de los habituales esquemas opacos bajo los que se explotan en la actualidad no pocos buques

en el entonces vigente Código de Comercio puede encontrarse en MARTÍN OSANTE, J. M. La responsabilidad civil del naviero por abordaje, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2001., pp. 174- 187

Para un estudio sobre la aplicación del Convenio de limitación de responsabilidad de 1976 en la jurisprudencia de la Sala 1ª del Alto Tribunal cfr. ALBORS, E., El Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 en la jurisprudencia civil del Tribunal Supremo, en VI Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián, Donostia-San Sebastián 1998, EIZAGUIRRE, J. M. (Coord.), pp. 176-192., Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999.

³⁰ Por evidentes motivos de extensión, nos limitaremos en el presente apartado a dar unas notas sobre el régimen de responsabilidad por daños ocasionados por hidrocarburos a efectos puramente descriptivos y sin ánimo de exhaustividad. Sobre la responsabilidad por contaminación marítima por hidrocarburos en detalle Cfr. GABALDÓN GARCÍA, J. L./RUIZ SOROA, J. M. Manual de Derecho de la Navegación Marítima, Marcial Pons, Barcelona 1998. ARROYO MARTINEZ, I., Curso de Derecho Marítimo, J. M. Bosch Editor, Barcelona 2001. PULIDO BEGINES, J. L. Derecho de la Navegación. Las averías y los accidentes de la navegación marítima y aérea, Vol. 6, Marcial Pons, Madrid 2003. RODRÍGUEZ DOCAMPO, M. J., La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque, Tirant lo Blanch, Barcelona 2003.

En concreto sobre su actual regulación tras la entrada en vigor de la LNM Vid. MARTÍNEZ JIMÉNEZ, I., La responsabilidad civil por contaminación, en EMPARANZA SOBEJANO, A./MARTÍN OSANTE, J. M. (Dirs.), Comentarios..., Marcial Pons, Madrid 2015, pp. 566-593.

³¹ Por todos, Vid. RUIZ SOROA, J. M. / MARTÍN OSANTE, J. M., Manual de Derecho de accidentes de la navegación, 3ª Edición, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, pág. 389.

³² El Convenio define al “propietario” en su artículo 1.3 como “la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o personas propietarias del mismo”.

afectos a la navegación internacional con el propósito de eludir o minimizar cualquier responsabilidad surgida durante la misma³³.

Del mismo modo, existe amplio consenso en que el convenio CLC impone un régimen especial de reclamación de la responsabilidad por los daños ocasionados por contaminación marítima por hidrocarburos que no puede eludirse. Así lo reconoce la STS 865/2015 en su FJ 64 al describir el mismo como un régimen “exclusivo”, en tanto que no puede iniciarse ninguna reclamación por daños producidos por hidrocarburos salvo de conformidad con el propio Convenio.

En efecto, el artículo 3.4 del convenio CLC establece:

«4. No podrá promoverse contra el propietario ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación que no se ajuste al presente Convenio. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 5 del presente artículo, no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra:

- a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes;
- b) el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque;
- c) ningún fletador (comoquiera que se le describa, incluido el fletador del buque sin tripulación), gestor naval o armador;
- d) ninguna persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente;
- e) ninguna persona que tome medidas preventivas;
- f) ningún empleado o agente de las personas mencionadas en los subpárrafos c), d) y e); a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños».

De la redacción de dicho artículo se deduce igualmente que el Convenio *canaliza la responsabilidad*, y lo hace -como admite el ya mencionado FJ 64 de la STS 865/2015- de forma no solo exclusiva sino también excluyente³⁴, en tanto que la misma

³³ En el caso del buque *Prestige*, y tal y como recoge la sentencia, el propietario registral del buque era la sociedad *Mare Shipping, Inc.* de Liberia, ligada a la entidad griega *Universe Maritime, Ltd.*, en virtud de un contrato de gestión de fecha 6 de diciembre de 2000, mientras que el fletador y propietario de la carga era la sociedad *Crown Resources*, que transportaba la misma en virtud de una póliza de fletamento de 24 de mayo de 2002. Y todo ello en un buque bandera de Bahamas, Estado que a su vez tenía delegada la facultad estatutaria (inspección y emisión de certificados del buque) a una sociedad de clasificación estadounidense.

³⁴ En el mismo sentido, y coincidiendo con la totalidad de la doctrina ya citada, Cfr. TRIGO GARCÍA, B., *La indemnización de los daños causados por el Prestige y el Derecho interno español*, pp. 179-180, en

solo puede exigirse al amparo del propio Convenio frente al propietario registral y no frente a otros posibles agentes con intervención en los hechos que hayan ocasionado los daños.

En la práctica, esta medida se complementa con la obligación para dichos propietarios de obtener un seguro que cubra hasta los límites indemnizatorios previstos en el Convenio³⁵ y el reconocimiento de la acción directa frente al asegurador por parte de los perjudicados, en el artículo 7.8 del texto, mecanismos que intentan dar mayor cobertura al posible perjudicado³⁶.

b) *Carácter de la responsabilidad:*

Existe un cierto consenso en la doctrina y en la forma de interpretar el Convenio por los Tribunales en torno a que la responsabilidad regulada en el convenio CLC 92 es de una responsabilidad civil tipo objetivo y limitado³⁷.

Esto implica que una vez el perjudicado acredite el daño sufrido y la existencia del siniestro:

- Dicha responsabilidad alcanzará hasta el límite fijado en el Convenio.
- La misma será independiente de si concurrió culpa o negligencia por su parte o por parte de sus dependientes (Artículo 5.2 Convenio), pues los únicos supuestos

PAZ GARCÍA RUBIO, M^a / ALVAREZ GONZALEZ, S. (Coord.), La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del Prestige, Iustel, Madrid 2007, pp.167-198

³⁵ El artículo 7.1 exige mantener “un seguro o garantía financiera” a cualquier propietario de un buque tanque abanderado en un Estado parte del Convenio que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos.

³⁶ RUIZ SOROA, J. M. / MARTÍN OSANTE, J. M., Manual de Derecho..., 3^a Edición, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, pp. 390-392.

³⁷ Sobre la discusión en torno a la determinación de la naturaleza de la responsabilidad que contempla el CLC *Vid.* RODRÍGUEZ DOCAMPO, M^a. J., La obligación de indemnizar..., Tirant Lo Blanch, Valencia 2003, p. 51. En el sentido mayoritario, tendente a asumir que estamos ante responsabilidad civil objetiva y limitada, por todos, *Vid.* MARTÍNEZ JIMÉNEZ, M^a, I., La responsabilidad..., en EMPARANZA SOBEJANO, A. / MARTÍN OSANTE, J. M., (Dir.), Comentarios sobre la ley..., Marcial Pons, Madrid 2015, p. 565.

Mantiene una opinión discrepante, considerando que nos encontramos ante una auténtica obligación resarcitoria *ex lege* impuesta a un tercero y alejada de los elementos estructurales de la responsabilidad civil GARCÍA PITA Y LASTRES, J. L., Las sentencias «Prestige»: Último acto (¿Una gloriosa primavera, un breve estío o el invierno de nuestro descontento?), en Revista de Derecho del Transporte, RDT 2016, núm. 17, pp. 11-57.

de exoneración de responsabilidad que se prevén en el Convenio tiene que ver con la intervención de un tercero o un fenómeno inevitable causante de los daños³⁸.

La STS 815/2015, sin embargo, acoge esta interpretación con algún matiz, pues el FJ 64 se refiere a que el convenio CLC “*establece una limitación de responsabilidad o más bien es una limitación de deuda por resarcimiento*”, aunque no profundiza en ello, limitándose a establecer la fundamentación jurídica de las condenas por responsabilidad civil que impone la Sentencia³⁹.

c) *Limitación de la responsabilidad:*

Nuestro sistema de responsabilidad, a diferencia de otros como el estadounidense⁴⁰, prevé igualmente la constitución de un fondo internacional (FIDAC) al que contribuye “la industria” a través de recaudaciones aplicadas sobre determinados hidrocarburos que se transportan por mar y que entra en funcionamiento con carácter subsidiario.

Se establece así existe una suerte de “doble escalón” de responsabilidad, de suerte que de conformidad con el CLC 92 el propietario registral del buque (o su compañía de seguros, por ser más exactos) responderá objetivamente de los daños ocasionados por la descarga de hidrocarburos persistentes de su buque, y lo hará hasta el límite obtenido de un cálculo en virtud del tamaño del buque previsto en el propio artículo 5, según indica el siguiente cuadro:

³⁸ Vid. Art. 3 del Convenio. En concreto se prevén como casos de exoneración de responsabilidad del propietario del buque que los daños traigan causa en su totalidad de un acto de guerra o similar, fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible, o de la acción u omisión dolosa de un tercero, o bien que se deban a la negligencia o acción lesiva de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces o ayudas a la navegación, en el ejercicio de dicha función.

³⁹ Sí lo hace, como se ha indicado, GARCÍA PITA Y LASTRES, J. L., Las Sentencias del Prestige..., en RDT 2016, núm. 17, pp.11-57, concluyendo que el CLC una verdadera obligación resarcitoria de origen legal, no siendo necesario indagar en la conducta del propietario del buque tanque para exigirle el pago de los daños, toda vez que faltan el elemento de la culpa y de la acción u omisión que exige nuestro artículo 1902 CC.

⁴⁰ La [Oil Pollution Act de 1990](#) de EEUU opta, a diferencia de este sistema, por un sistema de responsabilidad ilimitada sin participación de la industria petrolera, respondiendo los operadores del buque en sentido amplio, lo que ha generado no pocos problemas con el sector asegurador.

Tabla 1.- Cálculo de limitación de responsabilidad del propietario del buque bajo el CLC 92⁴¹

| Arqueo del buque | Límite CLC |
|--|--|
| < 5.000 unidades de TRB⁴² | 4.510.000 DEG ⁴³ |
| 5.000 - 140.000 unidades de TRB | 4.510.000 DEG + 631 DEG unidad de TRB adicional |
| ≥ 140 000 unidades de TRB | 89.770.0 DEG |

Por su parte, el convenio del Fondo de 1992 operará de forma complementaria al CLC anterior, de forma que indemniza a los perjudicados cuando la indemnización en virtud del CLC ha sido insuficiente, el propietario del buque deviene insolvente para cumplir con sus obligaciones bajo el CLC o bien está exento de responsabilidad bajo dicho Convenio Internacional⁴⁴.

En la actualidad, el importe máximo de dicha indemnización⁴⁵ asciende a 203 millones de DEG con independencia del tamaño del buque que haya ocasionado los daños (incluyendo las sumas efectivamente pagadas por el propietario del buque al amparo del CLC 92).

Adicionalmente, desde 2005 se encuentra en vigor el Protocolo relativo al Fondo Complementario, que ofrece una indemnización adicional para los Estados parte del Protocolo que facilita un total disponible por siniestro de 750 millones de DEG (incluyendo las cuantías pagaderas por el CLC)⁴⁶.

⁴¹ Fuente: FIDAC

⁴² Las Toneladas de Registro Bruto o “Arqueo” Bruto del buque, son la forma de medir el tamaño de un buque a partir de su volumen.

⁴³ Derechos Especiales de Giro. Unidad de cuenta habitual para el cálculo de indemnizaciones en Convenios Internacionales, creada como activo por el FMI en 1969, su cotización por referencia a otras divisas puede consultarse tanto en FMI como en el Banco de España.

⁴⁴ Para un análisis exhaustivo de la forma en que interviene ambos planos de responsabilidad en la indemnización de un siniestro, *Vid.* REQUEJO ISIDRO, M., El sistema de los Convenios de responsabilidad y del FIDAC, en PAZ RUBIO, M^a. P. / ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. (Coord.), La responsabilidad por los daños causados..., Iustel, Madrid 2007, pp. 139-166.

⁴⁵ Para siniestros ocurridos a partir del 1 de noviembre de 2003. En el momento del hundimiento del buque Prestige esta cifra se encontraba limitada a 135 millones de DEG (incluyendo las cantidades pagadas por el propietario del buque bajo el CLC).

⁴⁶ Como en el caso anterior, el Protocolo del Fondo Complementario se puso en marcha a partir del siniestro del buque Prestige tras comprobar que las cantidades pagadas en virtud del CLC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992 resultaban ampliamente insuficientes para cubrir el importe de los daños y perjuicios ocasionados por el vertido de fuelóleo.

3. Recapitulación de lo expuesto:

A la vista de lo expuesto hasta el momento, y en lo que resulta relevante a efectos de esta comunicación, se puede concluir lo siguiente:

- Los daños ocasionados por contaminación por hidrocarburos **deben ser indemnizados por el propietario registral del buque**, con exclusión del resto de agentes, en los términos y **hasta los importes previstos por el convenio CLC**.
- La limitación de responsabilidad **es un derecho del propietario del buque tanque, cuyo ámbito subjetivo se extiende a sus aseguradores**, reconocido en dicho Convenio.
- Ese ese derecho, en los términos en que se regula en el convenio CLC 1992, puede ser invocado con **independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza penal**.
- La **pérdida del derecho a limitar la responsabilidad** exige bien un acto doloso (*intentional wrong, intent to cause such loss*), discutiéndose si es suficiente la mera imprudencia o una conducta similar al dolo eventual (*recklessly and with knowledge that such damage would probably result*)⁴⁷.

Varias eran, por tanto, las cuestiones a dilucidar en materia de responsabilidad civil en el caso del Prestige y, entre las más relevantes podríamos formular las siguientes: ¿Debe regirse exclusivamente por las normas del Código Penal con exclusión de las normas especiales civiles que rigen la materia? En su caso ¿Se puede trascender el principio de canalización de la responsabilidad para imputar la responsabilidad civil directa al Capitán del buque por los daños ocasionados? Y finalmente ¿Cuál debe ser el *quantum* de las indemnizaciones o, lo que es lo mismo, opera en este caso (delito

⁴⁷ La redacción literal del Artículo 5.2 del Convenio CLC:

«The owner shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the pollution damage resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result».

«El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños».

imprudente) la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad por los responsables civiles subsidiarios?

III. LA SOLUCION ADOPTADA POR LA STS 865/2015

La STS 865/2015 aborda la cuestión de la responsabilidad civil entre los FJ 62 a 74 en respuesta a los diferentes recursos que solicitaban su fijación, después de que la sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña de 13 de noviembre de 2013 no lo hiciera.

A tal fin, la Sentencia analiza en primer lugar la responsabilidad civil directa del Capitán, después la responsabilidad civil subsidiaria de la propietaria del buque y la de su compañía aseguradora y, por último, la del FIDAC.

Entre las múltiples cuestiones analizadas por el Tribunal en relación con la atribución de la responsabilidad civil, nos referiremos exclusivamente a las indicadas en el ordinal anterior, por entender que son las de mayor relevancia y trascendencia.

1. Aplicación de una norma (civil) especial en materia responsabilidad civil con independencia de encontrarnos en la jurisdicción penal:

El Tribunal entiende superada la discusión sobre una posible dualidad de regímenes de la responsabilidad civil según la misma nazca de un ilícito civil o penal y, en tal sentido, asume que *“el alcance y contenido de la responsabilidad civil derivada del delito habrá de acomodarse a la normativa civil aplicable”*⁴⁸.

Se asume sin ambages que estamos ante una acción civil que mantiene su plena naturaleza jurídica pese a que se ejercite ante la jurisdicción penal (FJ 63) y, por tanto, que en el presente caso (responsabilidad civil por daños y perjuicios ocasionados por la contaminación marítima por hidrocarburos) la misma habrá de ventilarse acudiendo a su regulación específica, esto es, los convenios CLC 1992 y del Fondo de 1992 y no de forma exclusiva y excluyente a los artículos previstos en el Código Penal.

⁴⁸ Recurre como justificación a las SSTS 298/2003, de 14 de marzo; 936/2006, de 10 de octubre; 108/2010, 4 de febrero; 357/2013, de 29 de abril; 64/2014, de 11 de febrero; 212/2015, de 11 de junio y 778/2015 de 18 de noviembre.

De esta forma, parece superarse definitivamente la discusión sobre la normativa aplicable para determinar la responsabilidad civil derivada del delito, asumiendo que estamos en todo caso ante una acción civil que –en ausencia de un precepto penal especial que modifique su régimen general- deberá ventilarse con arreglo a su normativa aplicable, sin perder la acción civil su naturaleza propia por encontrarnos ante la jurisdicción penal.

2. Imputación de la responsabilidad civil directa al Capitán del buque por los daños y perjuicios causados. Superación del principio de canalización de responsabilidad del CLC:

A la hora de analizar la normativa civil que debe aplicar para determinar la responsabilidad civil, el Tribunal admite que el convenio CLC 1992 prevé la exoneración de responsabilidad de determinados auxiliares del propietario del buque en su artículo 3.2 (principio de canalización de la responsabilidad, en su faceta excluyente) al establecer que *“no podrá promoverse ninguna reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación, ajustada o no al presente Convenio, contra: a) los empleados o agentes del propietario ni los tripulantes”*.

No obstante, se centra en el análisis de la excepción a dicha regla general (FJ 64), cuando el propio artículo prevé en su ordinal último que dicha exoneración de responsabilidad opera *“a menos que los daños hayan sido originados por una acción o una omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”*.

En concreto, la cuestión analizada es si habiendo declarado penalmente responsable al Capitán de un delito imprudente contra el medioambiente, la mención a la “temeridad” del artículo 3.4 del Convenio resulta suficiente para aplicar dicha excepción y, por tanto, puede ser declarado responsable civil directo de los daños ocasionados al amparo del CLC 1992.

La sentencia 815/2015 interpreta el adverbio *“temerariamente”* con relación a la terminología tradicional del Código Penal de 1848 (imprudencia temeraria), la noción

de la “culpa consciente” en la que el agente prevé un peligro como posible pero confía en que no se produzca y –finalmente- en la Directiva 2005/35/CE⁴⁹ y la posterior STJUE del 3 de junio de 2008⁵⁰ para concluir que la conducta desplegada por el Capitán cae dentro de la excepción a la regla general.

En este sentido concluye que el tipo por el que resultó condenado el Capitán exige una imprudencia grave, en la que tuvo que prever y representarse el riesgo que generaba su comportamiento y que finalmente se concretó en los daños producidos, y por lo tanto debe entenderse que el Capitán actuó “*temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños*” pudiendo declararse su responsabilidad civil directa por los daños ocasionados.

La solución del Tribunal supera así de manera clara el debate en torno a si la mención del artículo 3.2 del CLC 1992 “*o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños*” admitiendo que no es necesaria una conducta equiparable al dolo eventual para la pérdida del derecho a exonerarse de responsabilidad por los auxiliares del propietario / naviero, bastando una actuación gravemente negligente.

3. Responsabilidad civil subsidiaria del propietario registral del buque por los daños ocasionados:

A la hora de determinar la responsabilidad civil subsidiaria del propietario del buque la sentencia 815/2015 entiende que concurren en el presente caso los elementos suficientes para declarar la responsabilidad civil subsidiaria de la entidad MARE SHIPPING (relación de dependencia entre el autor del delito y el principal, y actuación

⁴⁹ La [Directiva 2005/35/CE](#) del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, publicada en el DOUE L 255/11 de 30 de septiembre de 2005 se conoce entre la industria marítima como “la directiva de la criminalización” pues junto con la Decisión marco 2995/667/JAI de la Comisión instaba a los Estados miembros a sancionar penalmente las descargas de hidrocarburos (incluidas las meramente accidentales). Finalmente la [STJUE de la Gran Sala de 23 de Octubre de 2007 \(Asunto C-440/05\)](#) anuló la Decisión marco.

⁵⁰ La [Sentencia de 3 de junio de 2008 \(TJCE 2008\123\)](#) en el asunto C-308/06, resolvió una cuestión prejudicial en la que se cuestionaba la validez de los artículos 4 y 5 de la antedicha Directiva 2005/35/CE en el marco de un procedimiento judicial seguido en Reino Unido relativo a la adaptación del Derecho interno a la Directiva.

del autor dentro de las funciones de su cargo), lo que vincula con la teoría de la creación del riesgo (FJ 65).

Se entiende así que el Capitán cometió el delito en ejercicio de sus funciones como tal y que su contrato de trabajo lo formalizó con la entidad UNIVERSE MARITIME, quien a su vez actuaba como agente y representante de la primera, propietaria registral del buque (FJ 66).

Llegados a este punto (FJ 67), el Tribunal entiende que el estado del buque era tan defectuoso que, en las condiciones en las que se encontraba, es lógico inferir que MARE SHIPPING era conocedora del estado real del buque y estaba al tanto de su deficiente estado estructural y de conservación (FJ 67).

Por ello, le atribuye a la propietaria del buque una negligencia y actuar temerarios, despreciando consciente y deliberadamente los graves riesgos que implicaba enviar el buque a un último viaje y, en consecuencia, suficientes para enervar el derecho de limitación de responsabilidad previsto en el CLC 1992.

De esta manera el pronunciamiento del Tribunal produce como consecuencia que el propietario del buque –que tiene un deber de diligencia debida en relación con la navegabilidad del buque- no podrá escudarse en que el buque tenga en vigor los certificados legalmente exigidos para navegar ni en que haya superado las inspecciones de la sociedad de clasificación que tiene delegada facultades estatutarias del Estado del pabellón⁵¹.

⁵¹ La posible responsabilidad de la sociedad de clasificación *American Bureau of Shipping* en el caso del buque *Prestige* fue puesta en entredicho por el Reino de España en distintos procedimientos seguidos en EEUU, en los que le reclamó su responsabilidad por haber otorgado los oportunos certificados a un buque mal mantenido. La *vía americana* del Estado para recuperar al menos una parte de los daños y perjuicios ocasionados a raíz del hundimiento del buque terminó el 29 de agosto de 2012 con la desestimación, por parte del Tribunal de Apelaciones del 2º Circuito de los EEUU, del recurso del Reino de España contra las decisiones que previamente habían desestimado su demanda frente a ABS. Con relación al peregrinaje estadounidense *Vid.* Llorente, C., *The «Prestige» in the american courts*, Comité Maritime International Yearbook, 2014, pp 174-178 y respecto a las primeras, *Vid.* FERNANDEZ-GUERRA, R., *Análisis de las resoluciones judiciales sobre el «caso Prestige»*, 2002-2011, *Revista de Derecho del Transporte*, RDT, 2012, núm. 9, Marcial Pons, pp. 137-179.

Con relación al régimen de dichas sociedades *Cfr.* PULIDO BEGINES, J. L., *La responsabilidad frente a terceros de las sociedades de clasificación de buques*, Servicio Central de Publicaciones del

Lo anterior llama particularmente la atención si se tiene en consideración que los hechos probados y que la Sentencia respeta hacen referencia a que *“el fallo estructural fue debido a un mantenimiento y conservación deficientes pero inadvertidos y ocultos para quienes navegaban en el buque, capitaneándolo o desempeñando cualquier otra responsabilidad [...]”* y que a MARE SHIPPING no se le imputó responsabilidad penal ni resultó condenada en dicho procedimiento.

4. Límite de la indemnización a pagar por los daños y perjuicios:

Una de las cuestiones que ha resultado más controvertida en cuanto a la determinación que hace la Sentencia de la responsabilidad civil nacida del delito ha sido el importe al que resultó condenada la compañía aseguradora del buque.

En efecto, no debe olvidarse que tras la producción del siniestro, la sociedad que aseguraba la responsabilidad civil del buque *Prestige*, *The London P&I Club*⁵², depositó el importe equivalente a la responsabilidad civil calculada de conformidad con el CLC, por importe de 22.777.986 € ante el Juzgado de Instrucción de Corcubión.

Sin embargo, la Sentencia razona (FJ 69) que, dado que en el presente caso consta que el buque se encontraba integrado en una póliza de responsabilidad contra la contaminación por hidrocarburos entre el propietario del buque y su Club de P&I por importe de 1 billón⁵³ de dólares estadounidenses, procede condenar a la entidad aseguradora al importe total de la póliza obviando el importe de la limitación de responsabilidad previsto en el convenio CLC.

A tal efecto el FJ 69 se basa en el artículo 117 CP, que expresamente se refiere a que *“Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades*

Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006, y REYERO, J. A., Las sociedades de clasificación, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 2010.

⁵² Los Clubs de Protección e Indemnización (P&I) son entidades mutualistas de navieros destinadas al aseguramiento de sus responsabilidades civiles y *The London P&I Club* es una de las entidades tradicionales y bien conocidas del sector. Sobre la función de estas entidades y el seguro obligatorio en materia de polución marítima por hidrocarburos *Vid.* DE LA RUE, C., / ANDERSON, C. B., ISBN 9781843113232, Lloyds Shipping Law Library, Londres marzo 2009. En general, HAZELWOOD, S. J., / SEMARK, D., P&I Clubs Law and Practice, ISBN 978184311817, Lloyds Shipping Law Library, Londres 2010.

⁵³ La aclaración es obligada, el “billón” estadounidense equivale a mil millones (1.000.000.000) de dólares estadounidenses.

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”.

De forma que, en la interpretación que hace la Sentencia, la responsabilidad puede ser determinada en dos niveles, el legalmente establecido y el contractualmente pactado, sin que sean incompatibles. En el primer caso estará el límite previsto con arreglo al convenio CLC que fue consignado por el asegurador y, en el segundo, la que el propietario pactó con el seguro en su contrato para –entre otras posible eventualidades– el caso de quiebra o pérdida del derecho a limitar.

En este caso, concluye el Tribunal, la entidad asegurada MARE SHIPPING resulta condenada como responsable civil subsidiario, por lo que cabe la opción de que la responsabilidad civil del asegurador lo sea, directa respecto a la de la asegurada y por tanto subsidiaria a la del Capitán o, alternativamente, directa respecto a la del condenado penalmente responsable.

La sentencia 815/2015 entiende que el seguro cubre la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque y que ello incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por los empleados en el desarrollo de esa actividad, lo que justifica con profusa cita jurisprudencial. Adicionalmente, sostiene que el artículo 467 de la LNM reconoció la acción directa del perjudicado frente al Club de P&I y que, dada la ausencia deliberada de dicha entidad en el proceso, deberá soportar las consecuencias de no haber alegado causa alguna para excusar su obligación de indemnizar hasta dicho importe contractual.

En consecuencia, la condena a la aseguradora lo es por la suma total asegurada en la póliza, esto es 1 billón de dólares USA, en vez de por el importe de la limitación de responsabilidad prevista en el convenio CLC.

IV. COMENTARIO

La Sentencia causó no poco revuelo en el sector marítimo, al revocar la sentencia (parcialmente) absolutoria de Instancia y condenar al Capitán por un delito imprudente contra el medioambiente, confirmando la absolución del entonces Director de la Marina Mercante y del Jefe de Máquinas.

Dado el objeto de esta comunicación, circunscrito a la justificación de la fijación de la responsabilidad civil nacida del delito, no procede valorar aquí dicho fallo y su motivación, sino que limitaremos nuestro comentario a dicha cuestión.

En este sentido, en primer lugar, procede felicitarse porque la Sentencia asuma con normalidad que las responsabilidades civiles por los daños ocasionados por el vertido de fuelóleo del Prestige deban ventilarse de conformidad con el convenio CLC y ello con independencia de encontrarnos ante una responsabilidad nacida del delito que se determina en el orden jurisdiccional penal.

Sin embargo, a mi entender, existen diferentes argumentos para cuestionar la declaración de la responsabilidad civil directa del Capitán del buque en contra de la inmunidad que expresamente le otorga como principio general el artículo 3.4 del convenio CLC 1992.

- En primer lugar, el salto cualitativo que supone pasar de la condena por un delito ecológico imprudente a la atribución de un actuar temerario y a sabiendas de que probablemente se causarían los daños revela un profundo desconocimiento de la profesión de marino mercante y del sector.

Lo anterior implica que el Capitán Mangouras habría asumido el mando del buque Prestige siendo consciente de que era muy probable que el mismo no pudiera culminar la travesía e ignorando así el evidente riesgo que ello suponía para su integridad física y la de su tripulación y que, además, en su actuación al mando del mismo, se representó igualmente como probable la producción de una contaminación de carácter catastrófico, pero confió en que la misma no llegara a producirse.

Sin embargo, lo cierto es que el Capitán se puso al mando de un buque antiguo para hacer una travesía en invierno, esto es, con alta probabilidad de encontrar condiciones meteorológicas adversas, pero que contaba con todos sus certificados en regla, y que –en apariencia- se encontraba bien mantenido, pues la declaración de hechos probados explica que el fallo estructural que estuvo en el origen del hundimiento del buque *“fue debido a un mantenimiento y conservación deficientes pero inadvertidos por y ocultos para quienes navegaban en el buque, capitaneándolo o desempeñando cualquier otra responsabilidad, deficiencias que contribuyeron a debilitar concretas estructuras del buque, de modo que no resistieron los embates del oleaje y los esfuerzos a que le sometió el alterado mar, porque el día en que se produjo la escora descrita fue de condiciones meteorológicas de las que se denominan adversas”*.

- En segundo lugar, la interpretación que hace la Sentencia del artículo 3.4 del convenio CLC que exonera de responsabilidad a los tripulantes *“a menos que los daños hayan sido originados por una acción u omisión de tales personas, y que éstas hayan actuado así con intención de causar daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”* para concluir que una conducta meramente negligente (que es lo que requiere el tipo por el que Capitán resultó condenado) es suficiente para la pérdida del derecho a exonerarse de responsabilidad es, a mi entender, contraria a literalidad del texto, criterio preeminente a la hora de interpretar la norma.

La mención *“temerariamente y a sabiendas de que **probablemente** se causarían”* del CLC remite a un supuesto de dolo eventual, existiendo diferencias notables con la mera negligencia, pues puede –y debe- diferenciarse entre una elevada probabilidad de ocasionar el daño y la mera posibilidad de que el mismo se pueda producir, aunque sea remota.

El convenio CLC es claro en este punto, y la remisión de la Sentencia a la Directiva 2005/35/CE para justificar que la mención a la “temeridad” es suficiente para la pérdida de dicha inmunidad en un caso como este no está exenta de

problemas, puesto que dicha directiva se refiere a descargas sancionadas por el convenio MARPOL, prevé una excepción en el caso de descargas producidas por daños sufridos por el buque sin que medie dolo o dolo eventual, y establece claramente que dichas sanciones no afectarán a la responsabilidad civil de las partes involucradas⁵⁴.

En lo que se refiere a la responsabilidad civil del propietario del buque, resulta enormemente llamativo que (a fin de justificar la enervación su derecho a limitar la responsabilidad) se le acaba imputando no ya un actuar negligente sino un auténtico dolo eventual, al entender que en la decisión de emprender el viaje *“se advierte una elevadísima falta de cautela y cuidado, cuando se sabe que el barco en su itinerario se va a encontrar condiciones climatológicas adversas que previsiblemente, en atención al estado de sus estructuras y su nivel de conservación, no estaba en condiciones de soportar, pese a lo cual se asumió un riesgo”* y ello pese a que no existía imputación de responsabilidad penal frente al mismo.

Por último, y en lo que respecta a la cuestión de la cuantía de la condena a la entidad aseguradora, existen igualmente varios motivos para discrepar de la solución dada en la Sentencia⁵⁵.

- En primer lugar, el artículo 7.8 del CLC 1992 es claro al atribuir al asegurador el derecho a oponer la limitación de responsabilidad del propietario del buque incluso aunque éste hubiera perdido tal derecho de conformidad con el artículo 5.2 del mismo Convenio.

De esta forma, siendo claro que procede aplicar tal limitación de conformidad con lo prevenido en el Convenio, la misma no puede dejar de aplicarse alegando que la parte no haya comparecido en el procedimiento o no se haya opuesto expresamente a otros argumentos, lo que –además- resulta inexacto ya que

⁵⁴ En el mismo sentido Cfr. GABALDÓN GARCÍA, J. L., En busca del resarcimiento: Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 sobre el “Prestige” – Sobre las responsabilidades penales y civiles dimanantes del accidente, publicada en <https://www.ime.es/en/articulo-de-jose-luis-gabaldon-sobre-la-reciente-sentencia-del-prestige/>

⁵⁵ Op. Cit. GABALDÓN GARCÍA, J. L., En busca del resarcimiento...

consignó en sede de instrucción del importe de más de 22 millones de euros como exige el Convenio para poder oponer el derecho a la limitación de responsabilidad.

- En segundo lugar, optar por el importe asegurado previsto en la póliza sobre la base de que la LNM prevé la acción directa frente al seguro de P&I del buque supone obviar no solo que dicha norma no estaba vigente en el momento de producirse los hechos, sino que la jurisprudencia del Alto Tribunal había desestimado esa posibilidad hasta entonces.

Del mismo modo, condenar al pago del importe contractualmente pactado implica exceder el ámbito del CLC, convenio internacional en vigor que prevé que es la única norma con arreglo a la cual puede ventilarse la responsabilidad civil del propietario del buque y sus seguro en este tipo de casos, orillando la discusión de si al trascender el ámbito del CLC para entrar en el de la póliza puede el asegurador oponer válidamente las condiciones previstas en la misma, y la jurisdicción competente para ello.

Finalmente, y dejando de lado el hecho –cuando menos llamativo- de que la única persona penalmente responsable de esta gran catástrofe sea el Capitán del buque, lo que más llama la atención en el ámbito de la responsabilidad civil es, probablemente, lo que la Sentencia no refleja.

Así las cosas, resulta obvio para cualquiera que el Capitán del buque es insolvente de cara a las cantidades que aquí se discuten y que, por tanto, la declaración de su responsabilidad civil directa carece de relevancia desde el punto de vista económico pues nunca podrá hacer frente a los daños y perjuicios ocasionados.

Del mismo modo, la declaración de la responsabilidad civil del seguro por importe de 1 billón de dólares USA contrasta con la absoluta falta de referencia a los procedimientos arbitrales seguidos en el Reino Unido sobre esta misma cuestión y que tendrán un efecto innegable en cualquier acción que busque la ejecución de la Sentencia en Reino Unido, donde se encuentra el domicilio social del seguro.

Con fecha 13 de febrero de 2013 recayó un laudo arbitral en Londres por virtud del cual se declaró –entre otras cuestiones- que cualquier reclamación del Estado español frente al seguro del buque en exceso de la cuantía de 22.777.986 € (correspondiente a la limitación de responsabilidad del propietario registral conforme al CLC 1992) estaba sujeta a Derecho inglés, debería someterse a arbitraje en Londres y debería hacerse bajo los términos del contrato de seguro, no teniendo obligación de responder dicho seguro de ninguna reclamación en exceso de la cantidad consignada que se formulara por el Estado Español a menos que existiera un pago previo por el asegurado, de conformidad con la regla “*pay to be paid*” incluida en el contrato de seguro.

El Estado español se mantuvo en rebeldía en dicho procedimiento arbitral y únicamente se opuso a la posterior declaración de reconocimiento del Laudo arbitral perseguida por el asegurador del buque y que fue otorgada por sentencia de la High Court of Justice de Londres de 22 de octubre de 2013⁵⁶ posteriormente ratificada por la Corte de apelación, que permitió ejecutar dicho Laudo.

En consecuencia, las perspectivas de ejecución en Reino Unido del pronunciamiento condenatorio del Club de P&I por el importe máximo previsto en la póliza de seguros, en contra de una resolución de reconocimiento del Laudo arbitral dictada por un tribunal de aquél país se antoja notablemente complejo, en un escenario que se complica además con los efectos que el Brexit pueda tener en el reconocimiento y ejecución de sentencias de otros Estados de la UE.

Javier del Corte López

Abogado

⁵⁶ *The London Steamship Owners’ Mutual Insurance Association Ltd V (1) The Kingdom of Spain and (2) The French State - The “Prestige”*. [2015] EWCA 2792 Civ. 333, Court of Appeal (Civil Division) on appeal from the High Court of Justice Queen’s Bench Division (Commercial Court), Mr. Justice Hamblen [2013] EWHC 3188 (Comm).