



Responsabilidad Internacional derivada de actos no prohibidos por el Derecho Internacional

TRABAJO FIN DE GRADO

Autor: Carla Liébana Barba

Tutor: Carmen Parra Rodríguez

Grado en: Derecho

Universitat Abat Oliba CEU

Año: 2021

Una cosa no es justa por el hecho de ser ley. Debe ser ley porque es justa.

CHARLES LOUIS DE SECONDAT

Resumen

La Responsabilidad Internacional por actos no prohibidos por el Derecho Internacional presenta un carácter autónomo, pues no constituye la sanción a ninguna infracción jurídica. Debido a la dificultad a la hora de determinar la culpa, la Responsabilidad Internacional derivada de actos no prohibidos (lícitos) se ha ido determinando según la jurisprudencia, atendiendo cada caso concreto según su complejidad.

Resum

La Responsabilitat Internacional per actes no prohibits pel Dret Internacional presenta un caràcter autònom, doncs no constitueix la sanció a cap infracció jurídica. Degut a la dificultat a l'hora de determinar la culpa, la Responsabilitat Internacional derivada d'actes no prohibits (lícits) s'ha anat determinant segons la jurisprudència, atenent cada cas en concret segons la seva complexitat.

Abstract

International Liability for acts not prohibited by international law is autonomous, as it does not constitute a sanction for any legal violation. Due to the difficulty in determining the fault, the International Liability arising from non-prohibited (lawful) acts has been determined according to the jurisprudence, attending to each specific case according to its complexity.

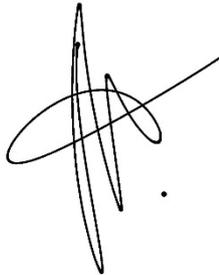
Palabras clave

Responsabilidad internacional – daño – culpa – indemnización – hechos lícitos – riesgo – actividad

DECLARACIÓN

El que suscribe declara que el material de este documento, que ahora presento, es fruto de mi propio trabajo. Cualquier ayuda recibida de otros ha sido citada y reconocida dentro de este documento. Hago esta declaración en el conocimiento de que un incumplimiento de las normas relativas a la presentación de trabajos puede llevar a graves consecuencias. Soy consciente de que el documento no será aceptado a menos que esta declaración haya sido entregada junto al mismo.

Firma

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Carla LIÉBANA BARBA

Sumario

1. Introducción	8
2. Conceptos	10
2.1 <i>Concepto de responsabilidad internacional</i>	10
2.2 <i>Concepto de responsabilidad sine delicto</i>	10
2.3 <i>Diferencias entre responsabilidad por hecho ilícito y responsabilidad sine delicto</i> ¹¹	
3. Doctrina de la Responsabilidad Internacional Objetiva por actividades ultrarriesgosas.....	13
3.1 <i>Introducción.....</i>	13
3.2 <i>El riesgo excepcional.....</i>	13
3.3 <i>Concepto de actividad anormalmente peligrosa</i>	13
4 Jurisprudencia Internacional por daños transfronterizos	15
4.2 <i>Caso del lago Lannoux.....</i>	15
4.3 <i>Caso Trail Smelter</i>	16
4.4 <i>Caso del estrecho de Corfú.....</i>	20
5 Responsabilidad Internacional del estado por consecuencias de actos no prohibidos por el Derecho Internacional.....	22
5.2 <i>Contexto histórico.....</i>	22
5.3 <i>La culpa</i>	22
5.4 <i>Delimitación.....</i>	23
5.5 <i>Responsabilidad del Estado por daños transfronterizos.....</i>	24
5.6 <i>El daño y los efectos en accidentes extraterritoriales</i>	25
5.7 <i>Práctica estatal</i>	25
5.8 <i>Obligaciones de comportamiento y de resultado</i>	26
5.9 <i>Debida diligencia y actividades ultrarriesgosas.....</i>	27
5.10 <i>Soft liability</i>	28
6. Responsabilidad Internacional por daños causados por el uso de la energía nuclear	30
6.1. <i>Introducción.....</i>	30
6.2. <i>Responsabilidad internacional.....</i>	30
6.3. <i>Accidente de Chernobyl</i>	31
6.4. <i>Acuerdos internacionales.....</i>	32
6.5 <i>Regulación en España.....</i>	32
7. Régimen de prevención de riesgos en el que participa España	34

7.1 Responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radioactivos	34
7.2 Responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos.....	36
8. Conclusiones	43
9. Bibliografía.....	46

1. Introducción

El motivo de la investigación sobre dicha materia fue la falta de información que existe sobre los daños medioambientales. Los asumimos y los obviamos a partes iguales. Parece que la falta de información, y con ello, la falta de asunción de su existencia, llevan a que se dejen conocer poco, hecho que nos hace eludir los daños irreparables que a veces acarrearán y su imposibilidad de impedirlos, obligando a conformar a todos aquellos que han sufrido los daños con una indemnización cuando éstos se presentan.

Es por ello por lo que el enfoque de este estudio hace referencia a la Responsabilidad Internacional por Actos no Prohibidos en el ámbito de Derecho Internacional.

Para ello, se va a llevar a cabo una recopilación de la jurisprudencia más referente con el objetivo de analizarla, así como de toda la información a nivel de textos jurídicos oficiales y articulado sobre el tema para extraer una conclusión referente a ello.

El objetivo fundamental de este trabajo es plasmar cómo plantea el derecho internacional un problema desde su inicio que, a simple vista no tiene responsables ni culpables, las consecuencias que acarrea dicho problema, así como las partes afectadas por él, y las resoluciones que se adoptan.

El Derecho Internacional fija los límites necesarios entre los distintos Estados, a fin de proteger a cada Estado en particular. Aunque parezca contradictorio, es totalmente necesario dicho cuerpo jurídico para juzgar de manera objetiva hechos que son irreparables y necesarios a partes iguales.

Pero ¿dónde se encuentra el límite entre soportar un daño debido a su naturaleza necesaria por ser de interés general, y solicitar el resarcimiento de un daño que ha excedido del que debía ser soportado? El problema de la culpa abunda en estas situaciones de responsabilidad internacional, pues muchas veces es un propio particular el que causa un daño transfronterizo. Precisamente son también particulares aquellos sujetos que desean resarcir su daño y que ponderan el monto de dinero que se les va a indemnizar por todo lo perdido.

En muchas ocasiones se considera insuficiente la indemnización. Aquí entran dos problemas: el primero de ellos y el más obvio son todas las pérdidas que han tenido que soportar algunos de los particulares afectados a raíz de estas actividades que son tan lícitas como necesarias, pero que generan daños. Por muy alto que sea el monto a indemnizar, estos particulares deben seguir soportando algunos de los daños que causan estas actividades por su imposibilidad de terminación. Es por ello por lo que a veces no

se considera suficiente el resarcimiento, pues jamás se vuelve a la situación inicial donde no existía dicha actividad porque no se permite su cese. Por otra parte, cuando se produce un daño y un Tribunal considera que los daños sufridos tienen un gran calibre, se aumentan las medidas del Estado que ha causado el daño para intentar suavizar los daños que va a seguir causando.

En este estudio se intentarán fijar los límites de la obligación de soportar un daño y la necesidad de estas actividades que provocan dichos daños.

2. Conceptos

Para poder situar el contexto, los conceptos e ideas de un tema tan amplio como lo es el de la responsabilidad internacional, a continuación, se va a hacer alusión a los principales términos que ofrece el derecho internacional en cuanto a la responsabilidad.¹

2.1 *Concepto de responsabilidad internacional*

El concepto de responsabilidad internacional comprende al mismo tiempo la responsabilidad internacional de los Estados y de las Organizaciones Internacionales; y, por otro lado, la responsabilidad por hecho ilícito y la «responsabilidad derivada de actos no prohibidos por el Derecho Internacional».

Es importante señalar que sólo en las últimas décadas han comenzado a formarse normas y principios relativos a nuevos sectores de la responsabilidad internacional, como es el caso de la responsabilidad internacional por actividades no prohibidas.

La responsabilidad internacional por actos no prohibidos por el derecho internacional nace, no de la violación de una obligación (en este caso, se denominaría responsabilidad del Estado por hechos ilícitos), sino de la producción de un daño cuyo origen debe provenir de un riesgo que surja a partir de una actividad humana.

2.2 *Concepto de responsabilidad sine delicto*

En este caso, las actividades en cuestión no pueden prohibirse, a pesar del riesgo que suponen, por ser socialmente útiles, o por haberse incorporado a la vida moderna de tal forma que no se las puede eliminar.

Los daños que se originan se consideran inherentes a la actividad, y recaen sobre el explotador, pues de no ser así, se estaría produciendo un enriquecimiento sin causa. Sin embargo, debido a que se trata de una actividad útil en el ámbito social, los costos no pueden dirigirse solamente a una persona, aunque ésta sea la explotadora, y, por ende,

¹ Información extraída de “*La Responsabilidad Internacional*”, de Julio Barboza.
https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XXXIII_curso_derecho_internacional_2006_Julio_Barboza.pdf. Fecha de consulta: 20/06/2021

la causante del daño. Estos daños deben ir a cargo de la sociedad en conjunto. Por esta razón recae sobre el explotador, y este traslada el monto de las indemnizaciones al conjunto social.

Es importante destacar que, aunque dichas actividades estén permitidas, los daños que causen a los individuos deben ser indemnizados.

2.3 Diferencias entre responsabilidad por hecho ilícito y responsabilidad sine delicto

Ante percances que tienen difícil reparación por la magnitud del daño que causan, y a la vez, ante daños que se deben soportar debido a la importancia que tiene la fuente que causa el daño, el Derecho Internacional ha separado los conceptos de Responsabilidad Internacional por hecho ilícito y *sine delicto*. La siguiente tabla² se ha creado para poder apreciar las diferencias que existen entre ambos.

	Responsabilidad por hecho ilícito	Responsabilidad <i>sine delicto</i>
DAÑO	Supone la violación de una obligación que causa un daño jurídico.	Supone la producción de un daño causado por un hecho ilícito
REPARACIÓN	La reparación de daño tiene por objetivo sancionar. El principio más importante es el de "borrar las consecuencias del hecho ilícito para así restablecer la situación que hubiera existido si el hecho ilícito no hubiera tenido lugar".	Debido a que la responsabilidad surge sin que exista violación alguna, su reparación tiene como fin dar una prestación.
	Se trata de un comportamiento atribuible a	Las conductas producentes del daño no son atribuibles al

² Información extraída de La Responsabilidad Internacional, Julio Barboza. https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XXXIII_curso_derecho_internacional_2006_Julio_Barboza.pdf. Fecha de consulta: 20/06/2021

<p style="text-align: center;">IMPUTACIÓN</p>	<p>un Estado, y constituye la <i>violación de una obligación internacional de ese Estado.</i></p>	<p>Estado, pues se desarrollan bajo su jurisdicción y control. De este modo, no se trata de una responsabilidad originada en la imputación al Estado de ciertas conductas de personas físicas o morales, sino en la atribución de las consecuencias transfronterizas de tales conductas que el Estado asumiría por su condición de sujeto del derecho de gentes.</p>
<p style="text-align: center;">CULPA</p>	<p>Existe el elemento de la culpa por parte de un Estado.</p>	<p>Normalmente se exige al actor de la prueba de la culpa, pues se busca que las actividades peligrosas de esta índole puedan funcionar correctamente en el seno de la sociedad moderna</p>
<p style="text-align: center;">FIN DEL ACTO</p>	<p>Es necesaria la cesación junto con la reparación correspondiente.</p>	<p>No es necesaria la cesación. Aun cuando el daño se diera de forma muy continuada produciendo grandes daños materiales, no sería necesario el cese de la actividad, sino un cambio en ella o en su carácter.</p>

3. Doctrina de la Responsabilidad Internacional Objetiva por actividades ultrarriesgosas

3.1 Introducción

El desarrollo tecnológico hace llevar a plantear el gran problema de los daños ocasionados por actividades lícitas del Estado, que, aunque no estén en el ámbito prohibido, comportan riesgos excepcionales que deben regularse legalmente.

El objetivo de la doctrina que se ocupa de la responsabilidad por actividades ultrarriesgosas es la protección de aquellos sujetos que puedan ser víctimas de peligros que pueda conllevar el desarrollo de la tecnología.

3.2 El riesgo excepcional

En relación a lo expuesto, la Convención del 22 de marzo de 1972 sobre responsabilidad internacional por daños ocasionados a través de objetos espaciales, en su artículo 2 afirma que:

*“Un estado de lanzamiento tendrá responsabilidad absoluta y responderá de los daños causados por un objeto espacial suyo en la superficie de la tierra o a las aeronaves en vuelo.”.*³

En este artículo se especifica que, aunque el daño haya sido causado por una actividad llevada a cabo por una persona física (sujeta a derecho privado), quien asume la responsabilidad del daño es el Estado donde se encuentra dicho sujeto.

3.3 Concepto de actividad anormalmente peligrosa

El término “actividad anormalmente peligrosa” deberá ser entendido, según Handl, como un concepto que implica un excepcional o significativo riesgo de un severo daño

³ Véase texto de la Convención en la serie dirigida por Colliard, C. A., Documents d'Etudes. Le Droit de l' Espace, N. 3.04, 1973, pp. 12-15.

transnacional, pero que contiene una escasa probabilidad de que dicho daño llegue a materializarse.⁴

Afirma Handl que *“la responsabilidad objetiva presupondrá un elemento de especial peligro, identificable este en vinculación con la actividad perjudicial de naturaleza transnacional”*.

Cabe destacar que para que se dé responsabilidad por parte de un Estado basta con no informar sobre la actividad peligrosa que esté llevando a cabo, y que, en caso de haberse informado debidamente, el daño debe ser significativo para incurrir en una responsabilidad.

⁴ La anterior definición está inspirada en la doctrina de W. Jenks. *Cfr. “Liability for ultra-hazardous...”, cit., p.107.*

4 Jurisprudencia Internacional por daños transfronterizos

En este apartado se va a realizar un análisis de algunos de los casos más significativos para facilitar la comprensión de la responsabilidad causada por la producción de daños transfronterizos en derecho internacional.

4.2 Caso del lago Lannoux

El origen de este conflicto viene dado por la petición de autorización por parte del gobierno francés para la construcción de una empresa hidroeléctrica, usando el agua del lago Lanoux, que corren por el afluente de Font-Vive y constituye uno de los nacimientos del río Carol, del cual se beneficiaban algunas poblaciones españolas. Según el proyecto, las aguas serían utilizadas y desviadas kilómetros más adelante para el uso de campesinos y agricultores españoles.

El problema tuvo origen en la interpretación y aplicación de lo dispuesto en el Tratado de Bayonne, celebrado entre Francia y España en 1866 junto con el Acta Adicional de la misma fecha en los cuales se delimitaba la soberanía y la debida utilización de las corrientes de agua existentes entre los dos países.⁵

Debido a la situación geográfica del lago Lanoux, quien tenía la titularidad de su aprovechamiento era el Estado francés. Sin embargo, España alegó que era necesario el acuerdo entre ambos estados, pues esto causaba perjuicios al régimen y curso de los ríos españoles.

El laudo arbitral que tuvo lugar el 16 de noviembre de 1957 fue desfavorable para España, pues concluyó que no había violación alguna del Tratado de Bayonne ni del Acta Adicional.

Ahora bien, matizando en lo que refiere al laudo arbitral, dice este que si bien España no lleva razón en cuanto a la disminución de las aguas que podrían producirse, el tribunal alega que sí es cierto el hecho de que podría haber consecuencias de contaminación definitiva de las aguas del río Carol. Es por ello que cabe decir que en este caso se produce una aplicación de un principio de responsabilidad objetiva, aunque es importante

⁵ Véase Alonso Gómez-Robledo Verduzco “*Responsabilidad internacional por daños transfronterizos*”, 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3614/15.pdf> Fecha de consulta: 09/08/2021

destacar que en el laudo arbitral no se hace mención alguna de este perjuicio, por lo que se deduce que en los laudos arbitrales no había intención de calificar o mencionar ningún tipo de responsabilidad objetiva.

4.3 Caso *Trail Smelter*

Este es un caso entre Estados Unidos y Canadá que supone una referencia de los principios jurisprudenciales aplicables a la contaminación transfronteriza.⁶

- **En cuanto al arbitraje:**

En 1896 se establece una fundidora de zinc y plomo a 10 millas de la frontera con EU en Canadá, a un lado del Río Columbia.

Para poder situar de forma cronológica los hechos, a continuación, se va a mostrar un breve esquema de los acontecimientos más importantes:

- 1896: se establece una fundición cercana a Trail.
- 1906: la empresa Consolidated Mining and Smelting Company of Canada adquiere la propiedad de dicha planta. Ésta la explota hasta convertirla en una de las mejores fundiciones.
- 1925 – 1927: se produce un aumento notorio en cuanto a la cantidad diaria de minerales de plomo y zinc, hecho que provoca una gran propagación de gases de bióxido de azufre en el aire.

A raíz de ello, diversos granjeros presentan quejas a través de las cuales reciben una indemnización por parte de la compañía.

- 1927 (diciembre): el cónsul lleva a cabo una comunicación oficial en EEUU sobre los daños sufridos a fin de proponerle a Canadá que los problemas se remitieran a la Comisión Internacional Conjunta para poder así redactar un informe.⁷

- **En cuanto al informe de la Comisión Internacional Conjunta:**

⁶ Véase Alonso Gómez-Robledo Verduzco "*Responsabilidad internacional por daños transfronterizos*", 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

⁷ Véase artículo IX de la Convención entre Estados Unidos y Gran Bretaña (11 enero 1909). Fecha de consulta: 21 de abril de 2021.

- 1928: se lleva a cabo una recopilación y examen de pruebas, informes científicos, testimonios, etc., de ambas partes.
- 1931 (28 febrero): la Comisión afirma que todos los daños causados hasta el día 1 de enero de 1932 deben ser compensados por la cantidad de \$350.000 dólares, y además ordena poner las medidas correspondientes para evitar, en la forma que sea posible, que la gravedad de los daños sea tan notoria.
- 1932: Estados Unidos protesta declarando que las condiciones no son satisfactorias, pues continúan los daños.

- **En cuanto al laudo arbitral que tuvo lugar el 16 de abril de 1938**

La Comisión Arbitral realizó un estudio sobre el clima, topografía, dirección del viento, corrientes y sobre la afectación que tuvieron los cultivos supuestamente debida a la contaminación.

Por un lado, EEUU afirma que los daños ocasionados por la liberación de gases de bióxido de azufre se producían por el transcurso del río y desembocaban en el territorio estadounidense.

Por otra parte, Canadá asume su parte de responsabilidad en la penetración de dichos gases en el territorio de EEUU, pero asegura que esto ya no ocurría desde el día 1 de enero de 1932.

La Comisión Arbitral afirma que efectivamente hay una evidente producción de daños provenientes de las chimeneas de Trail, pues el humo penetra en unas corrientes superiores que se transportan hasta EEUU cuando el viento llega a dicho nivel superior y además se dirige hacia dicho territorio afectado.

Los daños producidos son, según la Comisión:

- Daños sobre tierras cultivables
- Daños sobre tierras no cultivables
- Daños sobre el ganado
- Daños a las propiedades de la ciudad de Northport
- Daños a las empresas comerciales
- Daños por el agravio ocasionado a EEUU por violación de su soberanía.

Tras examinar todos y cada uno de los daños derivados de dicha actividad, la Comisión concluye que la mayoría no dan lugar a una indemnización por ser indirectos, remotos o inciertos.

- **En cuanto a la violación de soberanía**

El tribunal afirma que no era intención de las partes incluir el monto de dinero de EEUU destinado a la investigación de los problemas por los daños causados por el Trail, que esto es lo que se calificó como daños basados en la violación de soberanía.

- El tribunal responde que la indemnización a pagar desde el día 1 de enero de 1932 hasta el día 1 de octubre de 1937 por la propagación de gases desde la fundición de Trail es de \$78,000 dólares. Este monto se considera indemnización a la vez que compensación.
- Trail debe abstenerse de causar daños hasta el 1 de octubre de 1940.
- El tribunal establece un control temporal sobre la contaminación.

- **En cuanto al laudo arbitral del 11 de marzo de 1941 de conformidad con la Convención formada el 15 de abril de 1935**

- EEUU reclama una indemnización mayor que la del 1938, pero el tribunal deniega la petición debido a que esto tiene autoridad de cosa juzgada.
- En lo referente a las emisiones que se dan a partir del 1 de octubre de 1937, el tribunal afirma que no se han podido demostrar dichas emisiones.
- EEUU reclama los gastos derivados de la investigación del daño, pero la comisión opina que no cabe indemnización por ningún gasto de esta índole.

- **En cuanto a la obligación de abstención por parte de la Fundición Trail de ocasionar daños en el futuro al estado de Washington**

- Los árbitros reconocen que existe el deber de proteger a los demás Estados contra actos lesivos cometidos por individuos que se encuentran bajo su jurisdicción. Para

delimitar el significado de “acto lesivo”, se tiene en cuenta el litigio entre los Cantones de Soleure y de Argovie, conocido por la Corte Federal suiza. En este, el cantón de Soleure demandó al cantón de Argovie con el objetivo de que se le prohibiera el uso de un establecimiento de tiro que ponía en peligro su territorio, pero Suiza no lo acepta debido a que había medidas de precaución suficientes y el hecho de prohibir dicha actividad iba demasiado lejos.

- Debido a que no había precedentes relativos a la contaminación del aire o del agua, se toman como referencia diversos fallos dictados por la Suprema Corte de EEUU. En base a estos precedentes, el órgano arbitral afirma que: *ningún Estado tiene el derecho de usar o permitir el uso de su territorio de manera tal que por emanaciones de gases se ocasionen daños dentro del territorio de otro Estado o sobre las propiedades o personas que ahí se encuentren, cuando se trate de consecuencias graves y el daño sea determinado mediante pruebas ciertas y concluyentes.*
- Se sigue sosteniendo que Canadá es responsable debido al funcionamiento de Trail. Es por ello que los árbitros van a llevar a cabo controles rigurosos para evitar daños futuros. Si aun así Trail no da el resultado esperado, cabrá indemnización por los daños que pueda causar (siempre que sobrepasen los acuerdos arbitrales).

- **Conclusiones**

En este caso no cabe cesación de la actividad de Trail Smelter, aunque ello comporte actividades contaminantes. En caso de que éstas pudieran causar perjuicios directos, serían susceptibles de indemnización pecuniaria. La responsabilidad que acarrea este caso es objetiva, es decir, sin culpa.

El motivo de la no aceptación del argumento que lleva a pensar que se está produciendo una “violación a la soberanía” es que se está ante una actividad totalmente lícita, sin perjuicio de los límites que deban establecerse respecto a ella para causar el menor daño posible. Esto es, que de algún modo hay que aceptar los daños que esta produzca (siempre que no sean conceptúen como graves), pues se considera que, por el bien de la sociedad, son actividades imposibles de cesar.

4.4 Caso del estrecho de Corfú

El 22 de octubre de 1946 dos buques británicos chocaron contra unas minas localizadas en el canal de Corfú, situado en Albania. Debido a este suceso, El Reino Unido presentó una demanda contra la República Popular de Albania a la Corte Internacional de Justicia.

En la sentencia de 1949 la corte examínalos medios a los cuales tenía acceso Albania para poder cumplir con su obligación de advertir de los peligros que corría la navegación a través de su estrecho, pero debido a las circunstancias del caso la corte dictamina que no pudo haber tenido conocimiento de la colocación del campo de minas que provocó los daños a los buques de la guerra británicos.⁸

Es por ello por lo que la corte fundamenta la responsabilidad imputable a Albania no por la colocación de las minas que ese país había llevado a cabo, sino por la infracción de su obligación de no haber notificado el peligro que corría la navegación al hacer uso de sus aguas territoriales.

Aun así, la Corte tiene en cuenta que la notificación hubiera sido difícil de llevar a cabo, sin perjuicio de considerar que no se tomaron las medidas necesarias para poner sobre aviso inmediatamente a todo buque que se encontrará en proximidad de la zona de peligro.

En este caso la condición fundamental para que surgiera una responsabilidad internacional era poner en conocimiento a Albania de la colocación del campo de minas.

La Corte Internacional permaneció fiel a la teoría de la responsabilidad por incumplimiento de una obligación, en este caso de advertencia.

La sentencia dictada por la Corte rechaza el sistema de responsabilidad que se genera en el momento que hay un nexo causal entre el hecho imputable a un sujeto de derecho y el daño sufrido por otro, es decir, rechaza el sistema de responsabilidad objetiva. A pesar de ese rechazo, la Corte no consideró la culpa como una condición de responsabilidad, simplemente constató Que el Estado defensor había incumplido

⁸ Edvinas Kiskis "*Responsabilidad por daños al medio ambiente: Caso Prestige*" http://repositorio.ual.es/bitstream/handle/10835/6479/14396_Trabajo%20Fin%20de%20Grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Fecha de consulta: 06/07/2021

una obligación que le era impuesta por el derecho internacional público, y de ahí que se generara una responsabilidad.

El hecho de rechazar la culpa como una condición de responsabilidad no equivale a la adopción de una responsabilidad objetiva.

5 Responsabilidad Internacional del estado por consecuencias de actos no prohibidos por el Derecho Internacional

5.2 Contexto histórico

A partir de 1978 la Comisión de Derecho Internacional comenzó la elaboración de un proyecto de codificación en esta materia.

Desde un primer momento se pretendía abarcar también las «actividades económicas y financieras», pero la ausencia de práctica internacional relevante frustró este proyecto, de modo que desde 1983 el proyecto se refiere únicamente a «actividades concretas que causan un perjuicio material transfronterizo».

Debido al desarrollo de las tecnologías e industrias ha crecido exponencialmente en las últimas décadas el número de actividades peligrosas para la salud y el medio ambiente, principalmente actividades relacionadas con la energía nuclear, actividades potencialmente contaminantes y actividades espaciales o aeronáuticas. A consecuencia de esto, el Derecho Internacional ha evolucionado notoriamente, y lo sigue haciendo.

5.3 La culpa

La determinación de dicho elemento ha creado mucha problemática en el mundo de la doctrina. Es por ello por lo que existen dos grandes grupos en ella, que se van a representar en la siguiente tabla⁹ para así poder apreciarlos de forma más gráfica y con el objetivo de hacer más notoria su diferencia.

⁹ Información extraída de “*Responsabilidad internacional por daños transfronterizos*”, de Alonso Gómez-Robledo Verduzco. 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

Doctrina que considera que la Responsabilidad Internacional necesita culpa	Doctrina que considera que la Responsabilidad Internacional se genera objetivamente.
<ul style="list-style-type: none"> • Es necesario un <i>animus</i> por parte del órgano estatal. Dicho <i>animus</i> se refiere a una intención dolosa o una negligencia culpable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se produce a partir de la violación de una obligación de carácter internacional, que es causada por un acto u omisión que le es imputable al Estado. • No es necesario probar la existencia de un elemento subjetivo como lo es la culpa, es decir, no es preciso probar que hubo una falta psicológica por parte del órgano. • Se conoce como “Responsabilidad Objetiva” porque es independiente de toda prueba de culpa subjetiva por parte de los órganos estatales, aunque hay que tener en cuenta que siempre es una responsabilidad causada por la comisión de un hecho internacional ilícito. • La negligencia se concibe en relación a la no observancia de una obligación internacional de vigilancia, en la cual el Estado debe usar la diligencia debida.

La Comisión del Derecho Internacional se basa en la siguiente hipótesis: el producto de la obligación de diligencia suficiente. Se trata de una regla primaria admitida por los dos grupos de la doctrina.

5.4 Delimitación

Quentin-Baxter afirma que el régimen de responsabilidad por consecuencias perjudiciales por actos no prohibidos "... no puede ni debe rivalizar de ningún modo con el régimen de responsabilidad de los Estados por hechos ilícitos, ya que este régimen es el centro mismo del sistema de derecho internacional".¹⁰

El artículo II del régimen convencional establecido por la Convención de 1971 sobre la "Responsabilidad internacional por daños causados por objetos espaciales" establece que "Un Estado de lanzamiento tendrá responsabilidad absoluta y responderá de los daños causados por un objeto espacial en la superficie de la tierra o a las aeronaves en vuelo".¹¹

Dicha disposición hace que, a partir de una regla "secundaria", si un Estado no cumple con la reparación debida, viola su obligación internacional, comprometiendo su responsabilidad. Es por ello por lo que se impone una obligación "primaria" a los Estados de reparación por las consecuencias perjudiciales de actividades no prohibidas por el derecho internacional.

Las obligaciones generadas por las actividades no prohibidas serán el resultado de las reglas "primarias", cuya violación hace intervenir las normas "secundarias" de la responsabilidad de los Estados. En otras palabras, las normas secundarias únicamente adquieren eficacia cuando se produce una violación de una norma primaria.

5.5 Responsabilidad del Estado por daños transfronterizos

Para que se hable de un hecho ilícito internacional que lleve a una responsabilidad, es necesario un "elemento subjetivo", que se refiere al comportamiento imputable al Estado como sujeto del derecho internacional, y un "elemento objetivo", que es la infracción de una obligación internacional.

Roberto Ago defiende que no es preciso el elemento del "daño" como un tercer factor para la existencia de un hecho ilícito internacional. Esto no es del todo cierto, ya que, aunque exista un hecho ilícito, si no causa un daño, no ha lugar a una responsabilidad. Actualmente, una demanda de responsabilidad necesita de forma imperativa que se haya

¹⁰ Quentin-Baxter, R., "Segundo informe sobre la responsabilidad internacional por las consecuencias de actos no prohibidos por el derecho internacional". Fecha de consulta de la web: 25/082021

¹¹ "Convenio sobre Responsabilidad de 1972".

afectado un “interés jurídicamente protegido”; esto es, que se le haya ocasionado un daño por la lesión de un derecho subjetivo. Es por ello por lo que se puede afirmar que la responsabilidad internacional garantiza la soberanía y la igualdad de los Estados.

5.6 El daño y los efectos en accidentes extraterritoriales

Como ya se ha mencionado anteriormente, es necesario que exista un daño imputable al Estado, proveniente de una acción u omisión por su parte.

Lo que interesa determinar es si se requiere prueba de la comisión de un perjuicio en el sentido material para que se pueda hablar de una responsabilidad estatal, o si, por el contrario, solamente con la existencia de efectos territoriales se puede llegar a generar una situación de responsabilidad.

En opinión de Handl, la diferencia entre el *caso del Estrecho de Corfú* y el *caso l'm Alone* en primer lugar, y el *caso de la Fundición de Trail* por otra parte, consiste en:

“1) la violación de soberanía en los dos primeros casos no fue asociada con la utilización del propio territorio, ya sea por Gran Bretaña o por Estados Unidos, en tanto que en el caso de *Fundición de Trail* sí existió dicha asociación;

2) la violación de soberanía en los dos primeros casos fue consecuencia o resultado de una conducta que estaba prohibida *per se* por una específica regla de derecho internacional, mientras que en el último de los casos la violación de soberanía fue la resultante de una actividad estatal lícita.”¹²

Por lo tanto, en un caso como el primer tipo (*Estrecho de Corfú* y *l'm Alone*) la responsabilidad puede surgir sin prueba de daño material, mientras que en un caso de polución transnacional la responsabilidad estatal se genera a partir de la prueba de la realización de un daño material.¹³

5.7 Práctica estatal

¹² Handl, G., “Territorial sovereignty and the problem of Transnational Pollution” – Cambridge University, 1907.

¹³ *Ibidem*, pp. 60-66

Es importante hablar de la *opinio juris*¹⁴ en un sistema jurídico internacional tan descentralizado como lo es el nuestro, pues todos los Estados son a la vez creadores y receptores de las normas de derecho.

En ocasiones puede suceder que una declaración o resolución deba ser considerada como reveladora de una expresión de *opinio juris*, hecho que la dota de carácter obligatorio. En estos casos se toma en consideración el principio 21 de la Declaración de Estocolmo, que puede ser entendido como referencia única al daño material. Según Handl, esta afirmación no hace más que confirmar que el daño material es la precondition de la responsabilidad del Estado que surge a partir de una actividad considerada lícita *per se*.

5.8 Obligaciones de comportamiento y de resultado

Cuando se trata de obligaciones de resultado, la ilicitud se considera existente desde el momento en que un Estado sufre un daño jurídicamente calificable, independientemente de cualquier consideración sobre lo que al Estado infractor al cual se le imputa el hecho haya realizado a fin de prevenir dicho daño.

En cambio, en las obligaciones de comportamiento, para que exista ilicitud no es necesaria solamente la constatación del daño que sufra un Estado, sino que se requiere también probar que el Estado infractor no ha puesto en práctica todos los medios necesarios proporcionales al riesgo de que se produjeran dichos daños.¹⁵

La diferenciación anteriormente mencionada ha sido ratificada por la Comisión de Derecho Internacional. Afirma que cuando una obligación internacional exija la adopción por parte de un órgano estatal de un comportamiento determinado, la obligación será ejecutada en caso de que el comportamiento requerido por la norma hubiera sido adoptado.

Por tanto, habrá violación de la obligación internacional que exige un comportamiento específico cuando el comportamiento del Estado no se hubiera realizado conforme a la exigencia que marca la obligación.

¹⁴ Def. RAE: "Requisito para considerar existente una costumbre que radica en el reconocimiento de la misma como manifestación u opinión del pueblo".

¹⁵ Combacau, J., "La responsabilidad internacional" p. 660. – Biblioteca Jurídica Virtual. Fecha de consulta: 01/09/2021

Por otro lado, las obligaciones de resultado

5.9 Debida diligencia y actividades ultrarriesgosas

Existe compatibilidad entre el desarrollo de actividades altamente riesgosas dentro de un Estado y el cumplimiento de la obligación de no utilización perjudicial del territorio, ya que el derecho internacional no impone obligación de resultado a un estado en el ejercicio de sus competencias territoriales.

Para que esas actividades se consideren lícitas, se requiere una diligencia por parte del Estado según los peligros que ellas generan y que a su vez son imprevisibles.¹⁶

Dicha debida diligencia se introdujo en el derecho internacional positivo a través de las “reglas de Washington”, que se encuentran consagradas en el tratado 8 de mayo de 1871 celebrado entre Gran Bretaña y Estados Unidos.

Es importante destacar que la debida diligencia es un término flexible, pues va a depender de la situación y de los daños que haya causado el hecho lícito. Es por ello por lo que se debe apreciar en concreto la eficacia del comportamiento estatal.

Eso no excluye que el derecho internacional haya establecido un grupo de medidas de comportamiento de acuerdo con la diligencia que cada estado debe observar: en primer lugar, cada estado debe asegurar que cuenta con el aparato jurídico y material suficiente para velar por sus obligaciones internacionales. Segundo, el cumplimiento de deber de diligencia va íntimamente ligado con el principio de buena fe de cada estado, y es por ello por lo que la debida diligencia deberá considerarse según cada caso particular para así adaptarse a las circunstancias. En último término, cada estado debe conocer que el deber de diligencia está ligado al deber de cooperación internacional impuesto a los Estados, en particular a lo que al medio ambiente se refiere.

Estas medidas características de la debida diligencia son compatibles con el principio 21 de la Declaración de Estocolmo, que establece que los Estados tienen la obligación de asegurar que las actividades que se lleven a cabo dentro de su

¹⁶ Dupuy, P.M., “International liability for transfrontier pollution”, 1999.

jurisdicción no perjudiquen al medio de otros Estados, de forma que se consagra la obligación de comportamiento y no de resultado.

5.10 *Soft liability*

En la responsabilidad internacional la restitución se considera el modo de reparación por excelencia. dicha reparación consiste en reestablecer la situación que hubiera existido de no haberse dado la comisión de un ilícito internacional (restablecimiento del *statu quo ante*).¹⁷

Sin embargo, aunque la restitución íntegra debería ser la solución preeminente, esto no ocurre así en la práctica, pues una reparación íntegra conllevaría el cese de la actividad peligrosa, y precisamente por motivos de necesidad, las actividades riesgosas o que puedan causar este tipo de daños no pueden cesar. Por este mismo motivo, los Estados tienen la obligación de soportar los daños que surjan de dichas actividades, aunque cuando exceden surge la responsabilidad internacional.

Esto es que debido a la imposibilidad del cese de dichas actividades, hay una obligación mínima de los Estados de soportar algunos de los daños causados, y aunque la responsabilidad internacional vele para que no se produzcan daños catastróficos de un Estado a otro, es imposible la reparación íntegra al *statu quo ante*, pues eso supondría el cese de la actividad en cuestión.

Un caso que ilustra lo anteriormente mencionado es el *Fricktal inferior*. Las emanaciones de una fábrica de Alusuisse, situado al lado de la Ribera del río Rin, eran llevadas por el viento a la región del Fricktal, territorio helvético. debido a varias quejas de los vecinos agricultores por los daños, en 1958 la sociedad matriz Alusuisse y los agricultores afectados celebraron una convención en la cual unos expertos debían determinar el monto correspondiente a resarcir por los daños. Debido a que no se pudo llegar a un acuerdo unánime, el caso fue llevado ante un Tribunal arbitral.

El 14 de marzo de 1965 se adoptó un acuerdo mediante el cual Alusuisse se comprometía a indemnizar con 100,000 francos al año a las víctimas, y a mejorar las medidas de prevención. Tras una investigación más tardía, se percataron que dicho

¹⁷ Alonso Gómez-Robledo Verduzco “Responsabilidad internacional por daños transfronterizos”

monto no compensaba los daños. Por ello adoptó un nuevo acuerdo en 1970, en el cual se elevaba la cantidad de indemnización en 50,000 francos por año, con efectos retroactivos a 1968.

En estos casos solamente se pretende reducir las consecuencias perjudiciales, sin que se garantice la terminación definitiva del daño que se viene generando. Es por ello por lo que el daño no ha sido reparado sino más bien compensado, debiéndose conformar los afectados con una reparación imperfecta y con la persistencia del daño por la naturaleza de una actividad de interés general, sin perjuicio de otros intereses particulares.

6. Responsabilidad Internacional por daños causados por el uso de la energía nuclear

6.1. Introducción

En cuanto a los tratados y convenios sobre la responsabilidad civil generada por daños de naturaleza nuclear, cabe destacar que tienen por objetivo realizar una contribución a la unificación de un sistema jurídico uniforme que tiene como hecho más característico el establecimiento de un principio de *strict liability* por parte del operador de una instalación o planta nuclear.

La Convención Internacional de París recoge todo lo relativo a la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear (29 de julio de 1960). Esta afirma que el explotador de una central nuclear será considerado responsable por los daños que cause dicha central si se prueba que el daño se ha producido por un accidente nuclear.

Posteriormente se mejoró dicho convenio a través del Protocolo Adicional de 1963, en adelante, Convenio de Bruselas. Este último prevé un aumento de la indemnización que corresponda a consecuencia de un accidente nuclear y además fija el importe máximo de la responsabilidad del explotador de una instalación nuclear.¹⁸

Para poder entender la definición de *accidente nuclear*, se acude a la Convención de París del 29 de julio de 1960, en su primer artículo: “significa cualquier hecho o sucesión de hechos del mismo origen, que hayan causado daños, cuando este hecho o hechos, o alguno de los daños causados, provengan o resulten de las propiedades radioactivas, y de las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de los combustibles nucleares, o productos, o desechos radioactivos”.

6.2. Responsabilidad internacional

La responsabilidad internacional recae sobre el Estado nacional del explotador. Es por ello por lo que incumbe que dicho estado cumpla con su deber de vigilancia y control. Se dan dos situaciones, las cuales fueron desarrolladas por P. M. Dupuy de forma muy

¹⁸ Véase *International Atomic Energy Agency (I.A.E.A), International Convention on Civil Liability for Nuclear Damage*. Fecha de consulta: 21/07/21

concreta: la primera de ellas se da cuando Estado y explotador es el mismo sujeto, esto es, cuando el Estado es el explotador de la instalación nuclear en su totalidad. La segunda de ellas se habla de un reemplazo garantizado por el Estado para que proceda a la indemnización de las víctimas, pero esta segunda tesis se da solamente en daños de carácter catastrófico donde las posibilidades de indemnización del operador directamente responsable han sido completamente rebasadas.

6.3. *Accidente de Chernobyl*

Este fue un accidente nuclear que se produjo en la Central Nuclear de Chernobyl, situada en Ucrania el 26 de abril de 1986. Este se considera el accidente nuclear más desastroso.

Se trata de un error que se produjo tras la simulación de un corte de suministro eléctrico, hecho que provocó un aumento de potencia muy considerable y en consecuencia, originó una gran explosión del hidrógeno que había en el núcleo del reactor nuclear.

En el informe que se facilitó a la Organización Internacional de la Energía se veían incongruencias de un gran calibre: se explicaba que los operadores insertaron las barras de control para disminuir la potencia del reactor. Tras esto, se pensó que, con un nivel tan bajo, los sistemas automáticos detendrían el reactor, y por ello se cree que los operadores desconectaron el sistema de regulación de la potencia, el sistema refrigerante de emergencia del núcleo y los mecanismos de apagado automático del reactor. Estas operaciones constituyen una violación al Reglamento de Seguridad Nacional de la propia Unión Soviética.¹⁹

Tras aplicarse la Convención sobre la Contaminación Atmosférica Transfronteriza a Gran Distancia (Ginebra, 13 de noviembre de 1979), de la que eran parte la Unión Soviética y los países que habían sufrido perjuicios por las radiaciones emitidas, se observa que en el segundo artículo se afirma que las partes que formen parte de dicho Convenio “se esforzarán por limitar y reducir de forma gradual la contaminación atmosférica, incluida la transfronteriza a gran distancia”.

Debido al vacío legal de normas convencionales o pacticias aplicables a este caso concreto, se aplicó el principio capital de la materia, según el cual existe una prohibición para todo estado de *utilizar su territorio con fines de actos contrarios a los derechos de*

¹⁹ Alonso Gómez Robledo Verduzco “*Responsabilidad internacional por daños transfronterizos*”, 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

terceros Estados (principio que fue aplicado también para el caso del Estrecho de Corfú y en la sentencia de Trail Smelter). Con otras palabras, un Estado no tiene el derecho de usar su territorio de forma tal que por emanaciones de gases se ocasionen daños en territorio de terceros Estados.

La Convención de las Naciones Unidas en su noveno artículo afirma:

1. Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.
2. Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción (artículo 235, numerales 1 y 2).

6.4. Acuerdos internacionales

Como consecuencia de dicha catástrofe, la Organización Internacional de Energía Atómica adopta la Convención sobre la Pronta Notificación de Accidentes Nucleares en septiembre de 1986. Esta se aplica a todo accidente que cause una liberación radiactiva y que pueda tener relevancia en el ámbito de la seguridad radiológica para otro Estado.

Obliga dicha Convención, en el caso de accidente nuclear, al Estado parte a notificar directamente a los Estados que puedan verse afectados en consecuencia a dicho accidente, el momento y el lugar exacto.²⁰

6.5 Regulación en España

“Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente”.

Esta es la respuesta a la responsabilidad objetiva de nuestro país.²¹

²⁰ Alonso Gómez Robledo Verduzco “*Responsabilidad internacional por daños transfronterizos*”, 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas.

²¹ Véase Artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal

7. Régimen de prevención de riesgos en el que participa España

La siguiente información se basa en el ámbito español, y se extrae de un estudio de Sarai Vila Cid llamado “*Responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos*”.²²

7.1 Responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales radioactivos

- **En cuanto a la afectación y ámbito de aplicación**

Esta ley que cuenta con un alcance territorial estatal establece el régimen de responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por accidentes que provoquen la emisión de radiaciones ionizantes que pudieran producirse en el manejo, almacenamiento y transporte de materiales radioactivos que no sean sustancias nucleares. Es importante destacar que esta ley tiene en cuenta el Convenio sobre responsabilidad civil en materia de energía nuclear de 29 de julio de 1960.

En su artículo 2 especifica su ámbito de aplicación, afirmando que:

“Se aplica a los daños nucleares producidos durante el almacenamiento, manejo, transformación, utilización en cualquier forma o transporte de sustancias nucleares sufridos bien en el territorio de, bien en toda zona marítima establecida según el derecho internacional perteneciente a, o bien (excepto en el caso de aquellos Estados que no sean Parte en el Convenio de París y que no cumplan los requisitos establecidos en los apartados b), c) y d) de este artículo) a bordo de un buque o aeronave matriculados por:

a) Un Estado que sea Parte Contratante en el Convenio de París.

b) Un Estado que no sea Contratante del Convenio de París pero que en el momento del accidente nuclear sea Parte Contratante en el Convenio de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, y en toda modificación a este Convenio que esté en vigor para dicha Parte, así como en el Protocolo Común sobre la Aplicación del Convenio de Viena y el Convenio de París, de 21 de septiembre de 1988, siempre que la instalación nuclear del explotador responsable del accidente esté ubicada en un

²²<https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 06/06/2021

Estado que sea Parte Contratante tanto en el Convenio de París como en el Protocolo Común

c) Un Estado que no sea Contratante del Convenio de París y que en el momento del accidente nuclear no tenga ninguna instalación nuclear en su territorio o en las zonas marítimas que haya establecido de conformidad con el derecho internacional.

d) Cualquier otro Estado que no sea Contratante del Convenio de París donde esté en vigor, en el momento de ocurrir el accidente nuclear, una legislación sobre responsabilidad nuclear que conceda beneficios recíprocos equivalentes y que se fundamente en idénticos principios a los del Convenio de París incluyendo, entre otros, la responsabilidad objetiva del explotador responsable, la responsabilidad absoluta del explotador o disposición de efecto equivalente, la jurisdicción exclusiva del tribunal competente, igual tratamiento para todas las víctimas de un accidente nuclear, reconocimiento y ejecución de sentencias, libre transferencia de indemnizaciones, intereses y gastos.”

- **En cuanto a las obligaciones y responsabilidades que genera:**

El artículo 4 define la responsabilidad del explotador como objetiva, solidaria y limitada en lo que refiere a su cuantía. Cuando las indemnizaciones sean insuficientes, el Estado deberá cubrir la reparación de los daños causados por un accidente nuclear hasta un máximo de 700 o 1.200 millones de euros.

En cuanto a los accidentes durante el transporte, el artículo 7 deriva a lo dispuesto en el Convenio de París. Si se da un caso de transporte de sustancias nucleares entre territorio español y un territorio no parte del Convenio, el explotador de la instalación que se encuentre en territorio español será responsable de los daños que cause en dicho territorio. Si la autoridad competente y el explotador autorizan la sustitución del transportista, éste último puede ser considerado responsable.

En caso de que los daños nucleares que sean causados por sustancias ajenas a la instalación, el artículo 8 responsabiliza al explotador, dándole a este el derecho de repetición frente a los demás participantes en lo que refiere a daños personales y materiales que hubieran podido sufrir (artículo 9).

El artículo 16 afirma que el explotador es responsable por daños producidos por materiales radioactivos que no son nucleares siempre que se produzca la emisión de

radiaciones ionizantes producidas dentro de las instalaciones, durante el transporte, almacenamiento o manejo de estos materiales, sin perjuicio de las excepciones que se prevén en el artículo 17.

Si se produce un accidente en el transporte de materiales radioactivos no nucleares, dice el artículo 18 que la responsabilidad recaerá dependiendo de si ya ha sido transferida ésta en el momento del accidente del explotador de origen al de destino.

En el artículo 23 se trata la responsabilidad por daños al Medio Ambiente. En caso de accidentes que liberen radiaciones ionizantes producidas por materiales radioactivos no nucleares, se estará a lo establecido en la Legislación de la Responsabilidad Ambiental.

7.2 Responsabilidad civil por contaminación marítima por hidrocarburos

En España, la contaminación marítima por hidrocarburos se rige por el principio “quien contamina, paga” situado en el artículo 191.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Debido a la evolución tanto del transporte marítimo como de productos contaminantes, como el fueloil²³ o el petróleo, y por ello las consecuencias de los daños son mucho mayores, dando lugar en muchas ocasiones a daños pluri-localizados.

En cuanto a los sujetos que pueden considerarse responsables, está la figura del propietario del buque²⁴, el capitán, el gestor naval o el armador²⁵, los empleados del propietario, los tripulantes, el práctico o cualquier otra persona que preste servicios para el buque.

Por otro lado, las víctimas se dividen en dos tipos: los que han sufrido un daño directo (en este entran los que sufren los daños por el vertido de los hidrocarburos o por los beneficios que han dejado de ganar a causa de dicho accidente) y los que sufren un daño de tipo indirecto que provoca el deterioro medioambiental de la zona y los “daños

²³ El Convenio del Fondo de 1992 define el fueloil como los “destilados pesados o residuos de crudos o combinaciones de estos productos destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía, de calidad equivalente a la que especifica la American Society for Testing and Materials en su Especificación para Fueloil N° 4 (designación D 396-69), o más pesados.”

²⁴ El artículo 1.3 CLC 1992 define como propietario “la persona o las personas inscritas como propietarias del buque o, si el buque no ha sido matriculado, la persona o las personas propietarias del mismo. No obstante, en el caso del buque que sea propiedad de un Estado y esté explotado por una compañía inscrita en este Estado como armador del buque, por propietario se entenderá dicha compañía.”

²⁵ Persona que se dedica a construir barcos para su explotación comercial.

ecológicos puros”²⁶. Los afectados pueden ser particulares, compañías, organizaciones privadas, organismos públicos y autoridades locales.

En España, la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos viene regulada por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (en adelante, CLC 1992) y por el Convenio del Fondo de 1992.

Además, existe otro convenio que hay que tener en cuenta: el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (Convenio BUNKERS 2001). Este convenio tiene por objetivo *asegurar que se disponga de una compensación rápida, adecuada y efectiva para las personas que sufran daños con motivo de los derrames de hidrocarburos cuando éstos se transporten como combustible en los bunkers de los buques*. Este es aplicable a los daños que se causen en el territorio, incluyéndose el mar territorial y la ZEE de los Estados que sean parte de dicho convenio.

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

La adopción de este convenio tuvo por objetivo brindar una compensación adecuada a quienes sufrieran daños derivados de la contaminación por hidrocarburos, es decir, *por las pérdidas o daños causados fuera del buque por la impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos procedentes del mismo*.

Lo más característico de este convenio es el hecho de que únicamente se aplica a los daños ocasionados por derrame de hidrocarburos persistentes, como el petróleo crudo o fueloil, pues estas sustancias tienden a esparcirse.

Los daños que se causen en el territorio de un Estado no contratante se someterán a la ley del lugar donde se haya producido el daño.

Cabe destacar que las normas estatales son supletorias, esto es, que ningún juez puede determinar una responsabilidad civil distinta a la que establece dicho convenio.

Además, este convenio tiene su base principal en el hecho de que es el propietario del buque quien asume el riesgo o posibilidad de contaminación.

²⁶ Daños ecológicos puros son aquellos causados a la biodiversidad y a los recursos naturales.

Por último, tras indagar en las indemnizaciones que se reciben en base a este convenio, es evidente el hecho de que son insuficientes, pues se trata de un sistema de responsabilidad limitada, y por ello en muchas ocasiones no se obtiene una indemnización objetiva por el daño causado, sino una indemnización limitada a las bases de este convenio.

- **Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de 1971**

Mientras que el CLC 1992 define la responsabilidad civil objetiva de los propietarios de los buques y de la compañía aseguradora, el Convenio de Fondo de 1992 tiene por objetivo indemnizar a las víctimas cuando la indemnización correspondiente con el CLC 1992 se considere insuficiente.

Tanto el Convenio de Fondo de 1992 como el CLC 1992 se aplican a los daños causados por contaminación en el territorio de un Estado miembro del convenio (incluyéndose el mar territorial) y en la ZEE de un Estado miembro.

Hay algunas excepciones establecidas en artículo 2 del CLC 1992 por las que se exime al propietario registral del buque de la responsabilidad civil:

- Por acto de guerra o fenómeno natural inevitable
- Por acto u omisión intencional de tercero
- Por un acto lesivo o negligencia de autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación.

Sólo podrán ser reclamables los daños causados por unos determinados tipos de buques en una determinada zona específica de los Estados miembros y que tengan su origen en la contaminación marítima. Esto es, si el daño no se prevé en el convenio, no se satisfará la indemnización por parte del FIDAC. Además, para recibir la correspondiente indemnización, los daños deben haber causado una pérdida económica real y cuantificable, esto es, que la persona afectada debe poder demostrar la cuantía de su pérdida. Estos daños implican los físicos, conocidos como directos, y aquellos que signifiquen una pérdida de ingresos por la consecuencia de la no realización de la actividad económica a la que se dediquen los afectados.

En lo que al FIDAC interesa, es una organización intergubernamental que tiene como fin proporcionar una indemnización económica por los daños por contaminación que se

produzcan en el territorio de sus Estados miembros debido al derrame de hidrocarburos procedentes de petróleos.

Este sistema, por lo tanto, trata una responsabilidad *ex lege*, y esto permite suplir la insuficiencia del CLC 1992, y además agrava la responsabilidad civil de la persona contaminante. En el caso de que el propietario del buque sea insolvente, el Fondo se encarga de los pagos indemnizatorios sin perjuicio de su derecho de repetición contra el propietario.

- **Tipología de daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos**

<p style="text-align: center;">TIPOLOGÍA 1</p>	<ul style="list-style-type: none">• Diferidos: se manifiestan un tiempo después de suceder el hecho causal (por ejemplo, en el caso Prestige, las irritaciones oculares procedentes de los vapores de azufre)• Inmediatos: se manifiestan en el momento que ocurre el hecho dañoso.
<p style="text-align: center;">TIPOLOGÍA 2</p>	<ul style="list-style-type: none">• Materiales o Patrimoniales: el daño que se causa a un patrimonio o bien. Esto incluye el menoscabo de bienes y además las ganancias que se dejen de percibir a consecuencia de dicho menoscabo. Estos daños son susceptibles de ser valorados económicamente.<ul style="list-style-type: none">➤ <u>Daño patrimonial puro:</u> proviene del daño a los recursos naturales o bienes de un tercero, que repercute de forma negativa en la víctima por dificultar el desarrollo de sus actividades económicas.• Morales: es el dolor que se puede causar a alguien en el ámbito emocional, como por ejemplo la salud

	psíquica. También se valoran económicamente.
TIPOLOGÍA 3	<ul style="list-style-type: none"> • Colectivos o Ecológicos: son los daños causados por el fuel a los recursos naturales. Son daños que afectan a un interés colectivo, por lo que no son ni personales ni patrimoniales.

- El caso Prestige

El caso Prestige es un claro ejemplo de contaminación marítima por hidrocarburos, pues tuvo mucha relevancia debido al daño que causó cuando derramó una gran cantidad de hidrocarburos en España.

En la sentencia de la AP de A Coruña²⁷ de la sala de lo penal de 13 de noviembre de 2013 se aborda el tema de este caso. El núcleo del problema fue que el Prestige derramó un vertido de hidrocarburos de más de 70.000 toneladas en las aguas españolas.

Dicho buque partió de San Petersburgo el 31 de octubre de 2002 y su destino era Gibraltar. Su función era abastecer de combustible a otros barcos que se encontraran en alta mar o en algún otro lugar. Para ello, debía abarloadse²⁸ el navío al que suministraba dicho combustible al petrolero.

El 13 de noviembre de 2002 el Prestige empezó a inclinarse y ello provocó que se derramaran hidrocarburos a unos 30 kilómetros del Cabo Finesterre en Galicia. Debido a que ningún país le autorizó su acercamiento a tierra, el 19 de noviembre de ese mismo año, mientras estaba siendo remolcado para así alejarlo de la costa, se partió en dos cerca de Vigo. La rotura y el hundimiento provocaron la extensión de 63.200 toneladas de la carga, siguiendo dicha fuga durante varias semanas posteriores hasta alcanzar las 76.972 toneladas de fueloil que se esparció por las costas gallegas y las costas de Vizcaya.

²⁷ Véase sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, sección 1ª, de 13 de noviembre de 2013.

²⁸ Situar un barco de manera que uno de sus costados esté en contacto con el de otro buque o con un muelle, una batería, etc.

Se consideró una catástrofe de dimensión europea, pues este acontecimiento afectó también a Estados como Francia o Portugal.

Si se considera este suceso desde una dimensión jurídica, habrá una pluralidad normativa (cosa que crea dificultad a la hora de determinar la competencia judicial internacional y la ley aplicable) y la posibilidad de formulación de recursos por parte de los afectados.

La sentencia 865/2015 Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 demuestra que el buque Prestige se inicia desde San Petersburgo cargado incompletamente de fuel oil, y posteriormente terminó de llenarse en Letonia, zarpando después hacia Gibraltar.

Cuando el buque navegaba por la zona económica exclusiva española hubo una parálisis automática de los motores del buque. antes de efectuarse la evacuación de la tripulación el Gobierno de España decidió remolcar el buque, con el objetivo de alejarlo de la costa gallega. estas instrucciones no fueron seguidas inmediatamente por el capitán del buque, pues estaba esperando la respuesta de la compañía Universe Maritime, que era la empresa armadora del buque y se encontraba en ese momento negociando sobre el rescate del buque y su cargamento.

Al día siguiente con los rescatadores y la intervención de varios remolcadores el buque se puso a navegar hacia el noroeste para luego cambiar de rumbo hacia el suroeste. Mientras tanto el Prestige guía soltando fueloil por toda la trayectoria, además de que se estropeaba más la estructura del mismo.

Portugal le obligó a cambiar el rumbo hacia el oeste con el fin de que el buque no llegará a entrar en la zona económica exclusiva de Portugal.

Finalmente el 19 de noviembre de 2002 el Prestige llega a su punto final y se parte por la mitad.

Jamás llegó a determinarse la causa que provocó dicha catástrofe. se especula que el buque no estaba en perfectas condiciones para salir a navegar, aunque disponía de un certificado expedido por American Bureau of Shipping que garantizaba que sus condiciones para navegar eran acordes con las normas exigibles.

Se demostró que el buque llevaba una sobrecarga de 2150 T de peso hecho que entorpece la habilidad de respuesta del buque frente a posibles contingencias.

Desde la perspectiva internacional el régimen jurídico aplicable está constituido por el Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1992, que fija un fondo

internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

Este convenio a diferencia del ordenamiento jurídico nacional español no diferencia entre la responsabilidad civil y la responsabilidad medioambiental, sino que los une llamándolo responsabilidad civil extracontractual.

Según el principio de la responsabilidad objetiva es el propietario del buque el responsable de todos los daños causados por contaminación que surjan como consecuencia del incidente. Sin embargo, el propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cantidad determinada, que perderá el derecho a dicha limitación cuando se demuestre que ha actuado con la intención de producir daños o temerariamente ya sabiendo de que la probabilidad de producir daños era alta.

Por otra parte, en referencia a la regulación nacional, el ordenamiento jurídico español divide la responsabilidad civil extracontractual en dos tipos (siguiendo las leyes emanadas del Parlamento nacional): la responsabilidad civil que abarca toda responsabilidad por daños patrimoniales y morales, y en segundo lugar, la responsabilidad medioambiental que se refiere a los daños causados a los recursos naturales.

Debido aquí se trata de una responsabilidad extracontractual derivada de daños al medio ambiente, El Código Civil redirige la regulación de estas obligaciones a las disposiciones del Código Penal. este código establece que, si de un hecho delictivo derivasen daños y perjuicios el autor tiene la obligación de reparar los configurándose este como responsable civil de los daños y los perjuicios. es importante esta afirmación ya que la audiencia provincial de A Coruña, al no condenar a nadie por el delito medioambiental, cerró las vías para exigir la completa indemnización por todos los daños derivados del desastre del Prestige. esta situación fue posteriormente corregida por el Tribunal Supremo al imputar el delito imprudente ambiental al capitán del buque.

Con todo lo expuesto, se concluye que la responsabilidad extracontractual del desastre del Prestige se regula por las disposiciones de los instrumentos legales internacionales que componen la regulación internacional de la materia.

8. Conclusiones

Tal y como está ilustrado en el presente estudio, la responsabilidad objetiva se entiende como un tipo de responsabilidad que no tiene en consideración el comportamiento subjetivo del Estado en cuestión, sino más bien en el acaecimiento causal del daño que se produce. Dicha responsabilidad se puede entender en el sistema jurídico internacional como una medida necesaria en el ámbito de aquellas actividades que no pueden cesar debido a que arrastran un interés general y beneficioso para la sociedad, pero que a su vez conllevan riesgos altamente peligrosos y que son de carácter transnacional.

Teniendo en cuenta la jurisprudencia en la práctica internacional, en muchas ocasiones el estado aparece como responsable de las acciones de personas físicas de carácter privado que están encargadas de prestar un servicio público determinado, sin perjuicio de que las entidades en el derecho nacional tienen una personalidad jurídica distinta de la del Estado.

Actualmente, el derecho internacional positivo establece que, siempre y cuando no haya un incumplimiento de las obligaciones de prevención que se consagran, no puede exigirse al estado la reparación de daños causados por sociedades o empresas privadas. Esto supondría imputarle al estado el resarcimiento de cualquier tipo de daño que pudiera causarse dentro su territorio, y seguramente de esta forma se obviarían muchos de los procesos de control, vigilancia y seguridad que actualmente se les exige a sujetos privados, hecho que conllevaría que ni siquiera el mismo Estado podría hacerse cargo de sus obligaciones de control dentro de su jurisdicción debido a la abundante número de casos que habría bajo su responsabilidad.

La imputación al estado se produce en los casos en los que se considera que ha habido una acción u omisión que podría crear una situación jurídica nueva y más grave a raíz de una actividad que es necesaria y de la que responde el Estado, pues es éste quien tiene la obligación de velar por no perjudicar de forma transnacional a los demás sujetos que existen.

Obviamente para que se pueda hablar de responsabilidad internacional por actividades lícitas, es necesario que existan ciertas actividades que puedan producir una serie de daños y que muchas veces no es viable su imputabilidad al estado, hecho que obliga a reglamentar la responsabilidad de personas privadas dentro del marco del derecho nacional.

El problema que se ha venido debatiendo en cuanto a imputaciones al Estado es que normalmente los daños se causan a personas privadas, y que por lo contrario, responde

a ello una entidad pública. Esto hace que jamás pueda aplicarse el principio de reparación íntegra, pues las actividades por las que se pide resarcimiento son totalmente necesarias para la sociedad, y por ello se obliga a los sujetos privados a soportar algunos de los daños a cambio de un resarcimiento que nunca es íntegro, pues tal y como se ha dicho anteriormente, la integridad del resarcimiento implicaría el cese de la actividad.

Sin embargo y para compensar de algún modo esta imposibilidad de reparación íntegra, el derecho internacional trata cada caso de Responsabilidad Internacional por actos no prohibidos por el derecho internacional de forma aislada. Esto es que adopta medidas según cada caso concreto, adaptándose así a cada consecuencia particular que haya podido existir para resarcir de la forma más satisfactoria posible el daño que se ha causado y que seguramente se seguirá causando, aunque con menos intensidad.

En cuanto al individuo víctima de daños transfronterizos, en caso de no haberse satisfecho por la solución los tribunales internos, puede reclamar ante su Gobierno, y su estado puede ejercer el derecho de protección diplomática.

Sin embargo, en el ámbito de la responsabilidad por daños transfronterizos, la exigencia del agotamiento de las vías de recurso interno sería contrario a las reglas de derecho internacional privado, que admiten el recurso ante los tribunales del lugar del daño y aquellos en donde los actos perjudiciales han sido causados.

La regla del previo agotamiento de los recursos tendría como resultado que la elección dejada al afectado quejoso se vacía de sentido, pues solamente las reclamaciones planteadas ante las jurisdicciones del Estado responsable podrían proseguirse en caso de insatisfacción.

Se ha extraído también como conclusión a partir de la jurisprudencia que nos aportan los casos de *Trail Smelter* y los demás tratados en este estudio que el principio de la utilización no perjudicial del territorio se considera una norma consolidada en el derecho internacional consuetudinario.

Finalmente, se ha deducido a partir de la lectura de la jurisprudencia, la práctica es la costumbre que la mejor forma que existe para proteger los efectos de daños ambientales extraterritoriales es la existencia e implementación de mecanismos de prevención, así como el hecho de reforzar el concepto de diligencia. La diligencia les exigible a cada estado en cuanto que maneja actividades que pueden ser peligrosas a nivel transfronterizo. Es por ello por lo que se le exige la máxima diligencia a la hora de operar en dichas actividades. Ello no significa, reitero, que esto implique dejar de causar daño

de manera definitiva, pues ello conllevaría el cese de estas actividades que son de interés general (sin perjuicio de que puedan tener alguno de carácter particular).

En relación a esto la cooperación internacional se considera muy importante. el artículo 24 de la declaración de Estocolmo plasma las obligaciones de diligencia que se imponen a los sujetos de derecho internacional.

Por último, en cuanto a las actividades que comportan riesgos de este calibre, los Estados deben informar a terceros Estados que pudieran resultar afectados, y además tienen la obligación de responder las consultas que puedan realizar estos Estados que podrían estar afectados.

9. Bibliografía

Alonso Gómez-Robledo Verduzco (2014). Responsabilidad Internacional por daños transfronterizos - <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3614/15.pdf>

Julio Barboza. La Responsabilidad Internacional, 1992. Instituto de Investigaciones Jurídicas - https://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_XXXIII_curso_derecho_internacional_2006_Julio_Barboza.pdf

Manuel Díez de Velasco. Instituciones de derecho internacional público (18º ed.)

Naujoël. El régimen particular de la Responsabilidad por actos no prohibidos por el Derecho Internacional.

Edvinas Kiskis. Responsabilidad por daños al medio ambiente: caso Prestige. - http://repositorio.ual.es/bitstream/handle/10835/6479/14396_Trabajo%20Fin%20de%20Grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Legislación de la Responsabilidad Ambiental.

Reuter, P.: Derecho Internacional público. Barcelona, Bosch, 1984, págs. 220 y ss.

Verdross, A.: Derecho Internacional público. Madrid, Aguilar, 1978, págs. 352 y ss.

RAE

Sarai Vila Cid llamado "Responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos".

<https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/18072/Sarai%20VILA%20CID%5B2344%5D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Fecha de consulta: 06/06/2021

<https://biblio.juridicas.unam.mx> (biblioteca jurídica virtual del instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM)

<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3614/7.pdf>

