

“NUEVAS” AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACIÓN MARINA*

“New” navigational aids and the maritime pollution liability regime

CIARA VICENTE MAMPEL

vicentec@uji.es

Profesora Ayudante Doctora de Derecho Mercantil
Instituto de Derecho del Transporte (IDT)
Universitat Jaume I de Castellón

Cómo citar / Citation

Vicente Mampel, C. (2024).

«Nuevas» ayudas a la navegación y el régimen de responsabilidad civil por contaminación marina

Cuadernos de Derecho Privado, 8, pp. 116-154

DOI: <https://doi.org/10.62158/cdp.58>

(Recepción: 26/02/2024; aceptación: 29/04/2024; publicación: 30/04/2024)

Resumen

La aparición de nuevos sistemas de ayuda a la navegación como consecuencia de la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector marítimo puede afectar también al régimen de responsabilidad civil por daños por contaminación marítima. Y es que el propietario o armador deja de responder cuando los daños se deban a una actuación negligente o lesiva del Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de dicha función. Tras un somero análisis del marco normativo aplicable, el presente trabajo aborda la posible problemática que podría derivarse al invocar esta causa de exoneración de responsabilidad, dada la necesidad de interpretar el término en inglés «*navigational aids*» contenido en los convenios internacionales conforme a la realidad social del momento en que ha de ser aplicado.

Palabras clave

Responsabilidad civil, daños por contaminación, hidrocarburos, ayudas a la navegación, exoneración de responsabilidad.

Abstract

The emergence of new navigational aids as a result of innovation and technological development in the maritime sector may also affect the civil liability regime for maritime pollution damage. The owner or shipowner is no longer liable when the damage is due to a negligent or harmful action by the Government or authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function. After a

* El presente trabajo se enmarca en el proyecto de investigación «El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización: nuevas soluciones en materia de responsabilidad y competencia», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Ref. PID2019-107204GB-C33). Investigadores responsables: M.^a V. Petit Lavall y A. Puetz.

brief analysis of the applicable regulatory framework, this paper addresses the possible problems that could arise when invoking this ground for exoneration from liability, given the need to interpret the term «navigational aids» contained in the international conventions in accordance with the social reality of the time in which it is to be applied.

Keywords

Civil liability, pollution damage, oil, navigational aids, aids to navigation, grounds for liability.

SUMARIO:

I. INTRODUCCIÓN. II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA. II.1. Marco normativo. II.2. Ámbito de aplicación. II.3. Régimen de responsabilidad. II.3.1. Consideraciones previas. II.3.2. Sujetos responsables. II.3.3. Limitación de responsabilidad. II.3.4. Fundamento de la responsabilidad. II.3.5. Daños resarcibles. III. “NUEVAS” AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y LA APLICACIÓN EN LA PRÁCTICA DE ESTA CAUSA DE EXONERACIÓN. III.1. Consideraciones previas. III.2. «Aids to navigation» vs. «navigational aids». III.2.1. Problemas de interpretación. III.2.2. Una interpretación conforme a la realidad actual. III.3. Relación de causalidad y problemas de causalidad concurrente. IV. CONCLUSIONES. *Bibliografía. Relación jurisprudencial.*

I. INTRODUCCIÓN

Las señales marítimas y las ayudas a la navegación asumen un papel de suma importancia en la industria, dada su vinculación con la organización del tráfico y la prevención de accidentes. Al ser la navegación una actividad que conlleva riesgos significativos, el recurso a estos sistemas resulta primordial para garantizar que la seguridad no se vea comprometida. Precisamente de esa necesidad deriva la constante preocupación por la existencia de un adecuado sistema que alcance el mismo nivel de desarrollo en todos los países, esto es, una armonización y coordinación a nivel mundial de las señales marítimas y otras ayudas a la navegación. Y esta labor se encomienda desde 1995 a la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación y Autoridades de Faros (IALA, por sus siglas en inglés)¹, que ha venido asumiendo un papel cada vez más importante por la incidencia que las tecnologías disruptivas han tenido en el sector.

¹ La IALA fue creada el 1 de julio de 1955, tras una conferencia de autoridades nacionales de faros celebrada en *Scheveningen* (Países Bajos), con el objeto general de agrupar los servicios de señalización marítima de todos los países para estudiar cuestiones técnicas de interés general a fin de mejorar y armonizar las ayudas a la navegación marítima. En la actualidad, reviste el carácter de organización intergubernamental y reúne más de ochenta autoridades nacionales de servicios de ayudas a la navegación de distintos países, entre ellos España, junto con otros miembros de distinta categoría, como fabricantes y distribuidores de equipos

En efecto, la innovación y el desarrollo tecnológico han dado lugar a la aparición de nuevas señales y otras ayudas a la navegación destinadas a garantizar una navegación más eficiente y segura. Se trata, en particular, de aquellas que posibilitan el uso de las tecnologías de la información como medio de comunicación a bordo del buque, que van más allá de los tradicionales faros, boyas y balizas, pero también de otras señales marítimas encargadas solo de proporcionar conocimiento sobre la posición de los buques. Así, por ejemplo, no es desconocida la introducción del radar², como tampoco lo es el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)³, las cartas náuticas electrónicas (ENC) y el sistema de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS), o el sistema de identificación automática (AIS)⁴. Se trata, en definitiva, de nuevos —o ya no tan nuevos— sistemas de ayuda a la navegación marítima que se enmarcan en el contexto de lo que se ha venido categorizando como *E-navigation* o Navegación electrónica, definida por la Organización Marítima Internacional (IMO, por sus siglas en inglés) como «[t]he harmonized collection, integration, exchange, presentation and analysis of marine

de ayudas a la navegación, centros de investigación y empresas consultoras. Vid. IALA, «Annual Report», 2021, p. 8, <https://indd.adobe.com/view/534fbac6-6d56-40f1-8788-adc1c5124b70> (05.04.2024).

² Esto es, siguiendo la entrada correspondiente del Diccionario de la IALA [<https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Radar> (05.04.2024)], «[a] radio determination system which measures distance and usually direction by a comparison of reference signals with the radio signals reflected or retransmitted from the object whose position is to be determined». Su finalidad es ayudar a la navegación segura y evitar abordajes, proporcionando una indicación, en relación con el propio buque, de la posición de otras embarcaciones de superficie, obstrucciones y peligros, objetos de navegación y líneas de costa. Para ello, proporciona la integración y visualización de vídeo radar, información de seguimiento de objetivos, datos derivados de la posición del buque y datos georreferenciados. Vid. IMO Resolution MSC.192(79), adopted on 6 December 2004, Annex 34. *Adoption of the revised performance standards for radar equipment*, p. 3, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.192\(79\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.192(79).pdf) (05.04.2024).

³ Definido por la IALA como «[a] world-wide position, time and velocity radio determination system comprising space, ground and user segments» [[https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Global_Navigation_Satellite_System_\(GNSS\)](https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Global_Navigation_Satellite_System_(GNSS))] (05.04.2024). Se trata de un sistema de satélites que proporciona una capacidad mundial de determinación de la posición, el tiempo y la velocidad para uso multimodal, que incluye receptores de usuario, una o más constelaciones de satélites, segmentos terrestres y una organización de control con instalaciones para supervisar y controlar la conformidad mundial de las señales procesadas por los receptores de usuario con unas normas de rendimiento operativo predeterminadas. Vid. IMO Resolution A.860(20) adopted on 27 November 1997, *Maritime Policy for a future global navigation satellite system (GNSS)*, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.860\(20\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.860(20).pdf) (05.04.2024).

⁴ Esto es, «[a] ship and shore-based data broadcast system, operating in the VHF maritime band» [[https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Automatic_Identification_System_\(AIS\)](https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Automatic_Identification_System_(AIS))] (05.04.2024), diseñado para poder proporcionar automáticamente a otros buques y a las autoridades costeras información sobre la posición, la identificación y otros datos del buque. Vid. IMO Resolution MSC.74(69) adopted on 12 May 1998, Annex 12. *Adoption of new and amended performance standards, MSC 68/22/Add.1*, [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20MSC.74\(69\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20MSC.74(69).pdf) (05.04.2024).

*information on board and ashore by electronic means to enhance berth to berth navigation and related services for safety and security at sea and protection of the marine environment»*⁵. Persigue, pues, la armonización del conjunto de sistemas de navegación marítima y de los servicios de apoyo en tierra destinados a proporcionar información e infraestructuras digitales en beneficio de la eficiencia y seguridad marítima, incluida la protección del medio ambiente marino.

Pues bien, al margen de los problemas regulatorios que pueden surgir, tendentes en su mayoría a introducir unos estándares mínimos de obligado cumplimiento para los operadores del sector, adquieren especial relevancia las dudas que se plantean en relación con los accidentes y la seguridad asociada con el uso de estos y otros sistemas de ayuda a la navegación. Se trata, en efecto, de factores que han de ser tenidos en cuenta a la hora de determinar la responsabilidad del propietario del buque (según el Derecho uniforme) o de su armador (según el Derecho interno) por la contaminación del medio marino. Y es que tal responsabilidad decae cuando el siniestro sea imputable exclusivamente a la actuación u omisión de un Gobierno o de una autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación. En este contexto, el presente trabajo, tras abordar el régimen de responsabilidad por daños por contaminación del medio marino, tiene por objeto analizar la aplicación en la práctica de esta causa de exoneración, con especial referencia a la necesidad de interpretar el término en inglés «*navigational aids*» contenido en el Derecho uniforme conforme a la realidad social del momento en que ha de ser aplicado (art. 3.1 CC).

II. LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS POR CONTAMINACIÓN MARÍTIMA

II.1. Marco normativo

La necesidad de garantizar la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino ha comportado que a nivel internacional se haya promulgado un marco normativo uniforme, extenso y complejo, que es seguido por la legislación de la UE, así como por nuestro Derecho interno. Centrándonos en aquellas normas con una vertiente

⁵ IMO, *Strategy for the development and implementation of E-Navigation* (MSC 85/26/Add.1, Annex 20), <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/enavigation/MSC%2085%20-%20annex%2020%20-%20Strategy%20for%20the%20development%20and%20implementation%20of%20e-nav.pdf> (05.04.2024).

reparadora en materia de contaminación marítima⁶, a nivel internacional destacan aquellos instrumentos desarrollados en el seno de la OMI que tienen por objeto el establecimiento de un sistema de imputación de responsabilidad por los daños que aquella provoca y que surgieron como consecuencia del acaecimiento de distintos accidentes que pusieron de manifiesto la inadecuación del Derecho entonces vigente⁷.

Se trata, en particular, de los Convenios Internacionales sobre Responsabilidad Civil por daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (en adelante, CLC) y de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos (en adelante, Convenio FUND), hechos en Bruselas los días 29 de noviembre de 1969⁸ y 18 de diciembre de 1971⁹, respectivamente, en sus versiones dadas por los Protocolos de 1992, hechos en Londres el 27 de noviembre¹⁰; y del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de Buques, hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (en adelante, Convenio BUNKERS 2001)¹¹.

⁶ La seguridad marítima requiere la prevención de la contaminación del medio marino y, por tanto, de los accidentes marítimos. Para ello, es necesario no solo el establecimiento de normas uniformes que garanticen la seguridad de los buques, sino también de otras que, con una finalidad reparadora, garanticen el pleno resarcimiento de los daños causados por la contaminación marítima, una vez que ya se ha producido. *Cfr.*, ARROYO MARTÍNEZ (2015: 760-761); TSIMPLIS (2021: 404-406). Sobre el marco legislativo internacional en materia de protección del medio marino, en detalle, BERLINGIERI (2015).

⁷ El origen de las normas uniformes de responsabilidad por los daños resultantes del transporte de sustancias especialmente contaminantes, en concreto, hidrocarburos, se sitúa en el accidente del buque petrolero «Torrey Canyon» que tuvo lugar en las costas inglesas y francesas en marzo de 1967, provocando uno de los primeros desastres ecológicos, al que, lamentablemente, se unieron otros. Por mencionar algunos de los más significativos: el «Exxon Valdez» encalló en marzo de 1989 en las costas estadounidenses y la contaminación resultante condujo a la adopción de la *Oil Pollution Act* de 1990; a nivel europeo, los accidentes de los petroleros «Erika» sobre las costas de Bretaña en diciembre de 1999 y «Prestige» sobre las gallegas en noviembre de 2002 dieron lugar a la adopción de tres paquetes europeos en materia de seguridad marítima, y fueron la base para la adopción del Protocolo de 2003 relativo al Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 16 de mayo de 2003, y ratificado por España mediante Instrumento de 1 de diciembre de 2004 (BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2005). *Cfr.*, por todos, BERLINGIERI (2015: 3-4 y 117); ARROYO MARTÍNEZ (2015: pp. 772 y 766); GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 787-788); ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 248 y 249).

⁸ El CLC entró en vigor el 19 de junio de 1975 y fue ratificado por España el 15 de noviembre de ese mismo año (BOE núm. 58, de 8 de marzo de 1976).

⁹ El Convenio FUND entró en vigor el 16 de octubre de 1978, y España se adhirió el 22 de septiembre de 1981 (BOE núm. 60, de 11 de marzo de 1982).

¹⁰ Los Protocolos de 1992, por los que se enmendaron el CLC y el Convenio FUND, entraron en vigor el 30 de mayo de 1996, y España se adhirió sucesivamente a ambos (BOE núm. 225, de 20 de septiembre de 1995, y núm. 244, de 11 de octubre de 1997). Al respecto, debe destacarse que el Convenio FUND 1971 se derogó el 24 de mayo de 2002, mediante Protocolo de 27 de septiembre de 2000 (en vigor, el 27 de junio de 2001). En la actualidad, el Fondo que funciona es el constituido sobre la base del Protocolo de 1992, conocido Convenio FUND de 1992. Por tanto, toda referencia al Convenio FUND o al Fondo que en virtud del mismo se constituye (*infra*) debe entenderse realizada a este último.

¹¹ El Convenio BUNKERS 2001 entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. En 2015, todos los países de la Unión Europea lo habían ratificado o se habían adherido a él, de conformidad con la Decisión

A dichos textos internacionales se remite, precisamente, el Título VI («De los accidentes de la navegación»), Capítulo V («De la respuesta civil por contaminación»), artículos 384-391 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM)¹². En concreto, se trata del artículo 391, conforme al cual se declara la aplicación preferente de los convenios internacionales respecto del régimen general de responsabilidad civil por contaminación contenido en la norma española.

II.2. Ámbito de aplicación

Con carácter integrador, el CLC y el Convenio FUND que lo complementa¹³ imponen un sistema especial de responsabilidad civil a los propietarios del buque por los daños por contaminación causados por los hidrocarburos derramados o descargados desde el buque a resultas del siniestro (art. III.1 CLC). Concretamente, sus disposiciones se aplican a los daños por contaminación¹⁴ resultantes del derrame de hidrocarburos procedentes de un buque¹⁵ en el territorio de un Estado contratante, incluido el mar territorial o la zona económica exclusiva¹⁶, así como a las medidas preventivas adoptadas para minimizar esos daños, incluso en alta mar¹⁷ (art. II CLC).

En este sentido, se entiende por buque toda nave apta para la navegación marítima y artefacto flotante en el mar del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, siempre que esté efectivamente transportándolos como carga y durante cualquier viaje efectuado a continuación de ese transporte, a menos que se demuestre que no hay residuos de los hidrocarburos a granel objeto de dicho transporte (art. I.1 CLC). Por su parte, «hidrocarburos» son solo aquellos «persistentes» y de origen mineral, tales como crudos de petróleo, fueloil, aceite diésel pesado y aceite

2002/762/CE, de 19 de septiembre de 2002 (DOUE L 256, de 25 de septiembre de 2002). De hecho, así lo hizo España el 10 de noviembre de 2003 (BOE núm. 43, de 19 de febrero de 2008).

¹² BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014.

¹³ Se dice incluso que ambos son «*sister conventions*», al estar reservada la adhesión a este último a los Estados que forman parte del CLC. Así, ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 254).

¹⁴ Sobre la cuestión se vuelve *infra* en el texto.

¹⁵ Con todo, se excluyen los buques de guerra u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados exclusivamente, en el momento del siniestro, a servicios no comerciales del Gobierno (art. XI.1 CLC).

¹⁶ Según GABALDÓN GARCÍA (2012: 786), el único criterio esencial para exigir responsabilidad es el lugar de producción del daño por contaminación por hidrocarburos, sin que concurra un elemento de internacionalidad en el supuesto de hecho. De ahí que se abogara por la aplicación de los Convenios tanto a supuestos internacionales como nacionales, conforme ha quedado reflejado en nuestra LNM al declarar su aplicación preferente respecto del régimen nacional (art. 39). En el mismo sentido, TSIMPLIS, M. (2021: p. 410), cuando afirma «*[t]hus it does not matter where the incident that caused the pollution has taken place but where the pollution damage occurred*».

¹⁷ Así, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 790); GABALDÓN GARCÍA (2012: 786).

lubricante, ya sean transportados a bordo como cargamento o sean empleados como combustible (art. I.5 CLC). Además, se distingue entre buques construidos o adaptados para transportar solo hidrocarburos a granel como carga y otros capaces de transportar tanto hidrocarburos como otras cargas. En el primer caso, el CLC se aplicará siempre que se hayan producido daños por contaminación, incluso si fueron causados por hidrocarburos del combustible. En el segundo, se aplicará si, en el momento de producirse los daños, el buque transportaba hidrocarburos a granel como carga y durante cualquier viaje posterior a dicho transporte, salvo que se pruebe que no había residuos de dicho transporte de hidrocarburos a granel¹⁸.

En efecto, el mero transporte de hidrocarburos en el depósito de combustible de los buques no conduce a la aplicación del CLC¹⁹, sino del Convenio BUNKERS 2001. Este último completa el conjunto CLC/Convenio FUND, al recoger un sistema similar de responsabilidad de los daños por contaminación causados en idéntico ámbito geográfico que el anterior, pero en este caso por cualesquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo o que procedan de dicho buque²⁰ (arts. 2 y 3.1). Esto es, se aplica a los derrames de hidrocarburos para combustible, que se definen como aquellos utilizados o que vayan a utilizarse para la explotación o propulsión de los buques (art. 1.5), distintos, por tanto, de los petroleros.

Por su parte, el régimen de responsabilidad contenido en la LNM se aplica con ocasión de cualesquiera «daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que procedan de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, donde quiera que estos se encuentren» (art. 384 LNM). Esto es, regula la responsabilidad civil por contaminación marítima, cualquiera que sea su origen y/o naturaleza²¹, quedando expresamente excluidos los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares (art. 391.2 LNM). Ahora bien, como se decía, dicho régimen es suplementario y adicional al contenido en el Derecho uniforme, de modo que su ámbito

¹⁸ BERLINGIERI (2015: 120-121).

¹⁹ *Ibid.*, p. 189. De hecho, en la medida en que las sustancias presentes a bordo de los buques, esto es, la carga, son las que generan gran parte del riesgo, se han venido considerando el elemento más relevante a la hora de definir el ámbito de aplicación de cada una de las distintas normas sectoriales que regulan la indemnización de estos concretos tipos de daños derivados de la contaminación del medio marino. Así, ALBA FERNÁNDEZ (2021: 103).

²⁰ Se excepcionan los buques de guerra, buques auxiliares de la armada u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno (art. 4.2). Así, se diferencia del artículo XI.I CLC en que, además de los buques de guerra, excluye los auxiliares de la armada.

²¹ Así, PULIDO BEGINES (2016: 1176); RODRÍGUEZ DOCAMPO (2017: 408).

de aplicación queda limitado a los supuestos no cubiertos por este²², como, por ejemplo, la responsabilidad civil por contaminación causada por cualesquiera sustancias nocivas y potencialmente peligrosas distintas de los hidrocarburos²³.

II.3. Régimen de responsabilidad

II.3.1. Consideraciones previas

Los distintos regímenes de responsabilidad por daños derivados de la contaminación marítima buscan, en esencia, maximizar su eficacia indemnizatoria, con el fin de garantizar la plena compensación de las víctimas por estos tipos concretos de daños, que pueden ser causados por la intervención de múltiples factores o sujetos en el desarrollo de una actividad de elevado riesgo, como lo es el transporte marítimo de este tipo de sustancias, sea como carga o combustible²⁴. Por ello, contienen esquemas de compensación que se basan en elementos idénticos, aunque existen diferencias entre ellos. En concreto, el régimen contenido en el CLC y el Convenio FUND es coincidente

²² En efecto, la LNM prevé un régimen legal autónomo en materia de responsabilidad civil por contaminación. Sin embargo, como afirma PULIDO BEGINES (2016: 1184), este cede en su aplicación ante la existencia de disposiciones internacionales que puedan resultar aplicables en un supuesto particular. De hecho, el régimen contenido en la LNM solo es la extensión de los principios instaurados en los Convenios Internacionales para los supuestos de contaminación por hidrocarburos, combustible o productos peligrosos, por lo que, en definitiva, su carácter es residual para aquellos supuestos en que dichas normas no sean directamente aplicables. Es más, así se declaró en la Memoria del anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, https://www.mjusticia.gob.es/es/AreaTematica/ActividadLegislativa/Documents/1292430803078-Anteproyecto_de_ley_general_de_la_navegacion_maritima_Memoria.PDF (05.04.2024). En este sentido, LÓPEZ QUIROGA (2015: 339); RODRÍGUEZ DOCAMPO (2017: 405); ZURUTUZA ARIGUITA (2019: 549-550).

²³ A nivel internacional, se regula en el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio HNS), que fue enmendado por el Protocolo de 2010 (en adelante, Convenio SNP 2010). Sin embargo, ni el Convenio HNS ni su Protocolo de 2010 [texto refundido disponible en: https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/02/2010-HNS-Convention-Consolidated-text_s.pdf (05.04.2024)] están todavía en vigor, al no haber sido ratificados por un número suficiente de Estados, incluida España. Hasta ahora, son solo ocho los Estados contratantes, siendo el último Eslovaquia [<https://www.hnsconvention.org/es/activity/otro-paso-mas-hacia-la-entrada-en-vigor-eslovaquia-ratifica-el-protocolo-snp-de-2010/> (05.04.2024)]. Es esta la razón, precisamente, por la que no es objeto de estudio en el presente trabajo, a pesar de que no es nada improbable su entrada en vigor. De hecho, el ejecutivo de la Unión Europea ha instado a todos los países miembros que lo ratifiquen o se adhieran, por medio de la Decisión (UE) 2017/769 del Consejo, de 25 de abril de 2017, relativa a la ratificación del Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, y la adhesión al mismo por parte de los Estados miembros en interés de la Unión Europea, a excepción de los aspectos relacionados con la cooperación judicial en materia civil (DOUE núm. 115, de 4 de mayo de 2017). En todo caso, el régimen de responsabilidad contenido en el Convenio SNP 2010 se inspira directamente en los principios contenidos en el CLC y el Convenio FUND. Así, ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 250), quienes efectúan un análisis conjunto de ambos regímenes; PULIDO BEGINES (2016: 1177) y LÓPEZ QUIROGA (2015: 340).

²⁴ ALBA FERNÁNDEZ (2021: 102 y 103).

respecto del Convenio BUNKERS 2001 en cuanto al fundamento de la responsabilidad y los daños indemnizables. No obstante, aunque la LNM regule de forma conjunta la responsabilidad civil por contaminación marítima, con independencia de su origen y/o naturaleza, el hecho de que el Convenio BUNKERS 2001 no esté complementado con un fondo de compensación internacional implica, *inter alia*, una distinta configuración de los sujetos responsables, así como del sistema de limitación de responsabilidad²⁵.

En efecto, el CLC y el Convenio FUND establecen un sistema de responsabilidad de carácter legal de dos niveles, basado en la responsabilidad plena, aunque limitada del propietario del buque (primer nivel), que se complementa con la creación de un fondo internacional de compensación financiado por las entidades receptoras de hidrocarburos en cada uno de los Estados contratantes (segundo nivel)²⁶. Se trata del llamado «Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos» (FIDAC), que tiene por finalidad compensar a los perjudicados cuando la protección conferida por el CLC resulte insuficiente (segundo nivel) [art. 2.1.a) Convenio FUND]. Para ello, se le atribuye una doble función (art. 4.1). Por un lado, ofrece compensación (en su caso, adicional) cuando no se pueda recibir conforme al régimen del CLC, bien porque el propietario no responde, bien porque este (o su asegurador) no puede hacer frente a la indemnización que le corresponde desembolsar. Por otro lado, satisface importes por encima de los límites de responsabilidad de los que se beneficia el propietario en virtud del CLC. Junto al FIDAC, existe un «Fondo complementario» constituido por Protocolo de 16 de mayo de 2003²⁷ y accesible únicamente para los perjudicados de aquellos Estados que voluntariamente se incorporen a él, que se destina a garantizar pagos adicionales a las víctimas que no hayan podido obtener una indemnización completa y suficiente en virtud del Convenio FUND. Con todo, este segundo nivel internacional indemnizatorio de responsabilidad no se contempla en el

²⁵ A estas diferencias hacen referencia GABALDÓN GARCÍA (2012: 797); BERLINGIERI (2015: 189).

²⁶ El Fondo se nutre de las aportaciones de la industria cargadora o destinataria de las sustancias transportadas, quienes, en la eventualidad de un siniestro, contribuyen a la indemnización de los daños por contaminación, donde quiera que estos se produzcan, salvo que deriven de un acto bélico o si el vertido procediera de un buque de guerra. Esto es, como afirma ARROYO MARTÍNEZ (2015: 775), su financiación reside en el régimen de contribuciones periódicas que debe satisfacer toda persona que reciba hidrocarburos por mar en los puertos o instalaciones situados en un Estado contratante y, por tanto, por los consumidores finales. Sobre la cuestión, en detalle, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 793-794); GABALDÓN GARCÍA (2012: 789-790). En la doctrina internacional, BERLINGIERI (2015: 156-188); ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 250-260); TSIMPLIS (2021: 421-424).

²⁷ España lo ratificó mediante Instrumento de 1 de diciembre de 2004 (BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2005). De este modo, se elevaron los límites máximos de las indemnizaciones, lo que ha sido valorado positivamente: con alusión al caso «Prestige», BAENA BAENA, P. J. (2004: p. 11).

Convenio BUNKERS 2001 ni, por supuesto, en la LNM, existiendo, por tanto, diferencias esenciales entre los distintos regímenes.

II.3.2. Sujetos responsables

Por lo que respecta a los sujetos responsables, el conjunto CLC/Convenio FUND configura un régimen de responsabilidad de carácter obligatorio sobre la base de dos principios clave. Por un lado, el principio de quien contamina paga, que rige toda normativa en materia de responsabilidad ambiental, conforme al cual se imputa la responsabilidad a quien causa el daño (agente contaminador), que debe sufragar el coste de la contaminación, esto es, asumir la reparación de los daños causados²⁸. Por otro lado, el llamado principio de canalización de la responsabilidad o restricción de la legitimación pasiva, que se atribuye al propietario del buque, en todo caso (art. III.1 CLC). Según la definición contenida en el artículo I.3 CLC, es propietario la persona o personas a cuyo nombre esté matriculado el buque o, si no está matriculado, la persona o personas propietarias del mismo (art. I.3)²⁹. Es decir, se imputa la responsabilidad exclusivamente al propietario del buque, sea o no naviero, al tiempo que se excluye la responsabilidad directa frente a la víctima de otros posibles sujetos partícipes en el tráfico marítimo, excepto bajo ciertas circunstancias (art. III.4 CLC)³⁰.

En efecto, el régimen contenido en el conjunto CLC/Convenio FUND tiene carácter exclusivo, en el sentido de que no puede efectuarse ninguna reclamación por daños por contaminación por hidrocarburos contra el propietario, salvo de acuerdo con lo dispuesto en el mismo (art. III.4, párr. 1.º CLC); y excluyente, en el sentido de que solo puede exigirse responsabilidad por este tipo de daños al propietario del buque, pero no a otros sujetos (art. III.4, párr. 2.º CLC). Al respecto, debe destacarse que el CLC, en su versión

²⁸ ARROYO MARTÍNEZ (2015: 770); PULIDO BEGINES (2016: 1178); PULIDO BEGINES, PETIT LAVALL y PUETZ (2018: 145).

²⁹ Solo será responsable el explotador en caso de que la propiedad del buque recaiga sobre un Estado en el que el mismo está matriculado (art. I.3 *in fine* CLC, modificado por el Protocolo de 1992).

³⁰ Esto es, se atiende a la propiedad del medio utilizado para llevar a cabo la actividad que crea un riesgo profesional para imputar la responsabilidad de los daños por contaminación marítima, a diferencia de lo que sucede en nuestro Derecho interno, que imputa al armador los riesgos generados por su actividad. Ello obedece a la necesidad de garantizar la eficiencia de la norma, al ser el criterio que permite más fácilmente identificar al sujeto responsable y asegurar un efectivo resarcimiento de los daños causados a los perjudicados, dejando a salvo la acción de regreso contra el verdadero responsable, esto es, el titular de la empresa de navegación, que no tiene por qué coincidir con el propietario del buque, en cuyo caso serán aplicables las normas generales sobre responsabilidad contractual o extracontractual. Así, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 790-791); ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015: pp. 778 y 779); id. (2017: p. 360); PULIDO BEGINES (2016: 1178). En la doctrina internacional, ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 251); BERLINGIERI (2015: 128-133).

originaria de 1969, solo excluía la acción del perjudicado contra los dependientes o agentes del propietario (art. III.4, *in fine*). No obstante, esta fórmula pronto se reveló insuficiente, ya que dejaba abierta la posibilidad de que los perjudicados ejercitaran la acción de indemnización contra otros sujetos distintos, a fin de eludir los límites de responsabilidad del propietario que establece el sistema³¹. Por ello, el precepto se enmendó mediante el Protocolo de 1992, estableciendo una enumeración exhaustiva de sujetos contra los que no puede promoverse acción de indemnización, en ningún caso, a menos que hayan actuado a sabiendas de que podían causar daños por contaminación³².

Concretamente, de conformidad con el artículo III.4 actualmente vigente, se prohíbe que cualquier reclamación de indemnización se dirija contra: *a)* los empleados o agentes del propietario, o los tripulantes del buque; *b)* el práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque; *c)* el fletador, gestor naval o armador; *d)* cualquier persona que realice operaciones de salvamento con el consentimiento del propietario o siguiendo instrucciones de una autoridad pública competente; *e)* cualquier persona que adopte medidas preventivas; y, en fin, *f)* los empleados o agentes de las personas mencionadas en las letras *c)*, *d)* y *e)*. En consecuencia, dichos sujetos pueden beneficiarse de la canalización de responsabilidad de los daños por contaminación; eso sí, salvo que dichos daños hayan sido originados por una acción u omisión de tales personas que hayan actuado con intención de causarlos o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían (art. III.4 *in fine*)³³.

En este sentido, se ha planteado si el carácter excluyente del régimen de responsabilidad contenido en el CLC puede hacerse extensivo a otros sujetos no previstos en la norma, cuya actuación culposa haya contribuido a la causación del accidente. En concreto, el principio de canalización de responsabilidad ha sido abordado, aunque

³¹ ZUNARELLI y COMENALE PINTO (2023: 251).

³² Pese a ello se ha subrayado el desacierto del legislador, pues la técnica de la enumeración «alimenta las interpretaciones encontradas». Así, ARROYO MARTÍNEZ (2009: 89), quien señala que los sujetos excluidos son, en definitiva, personas que de una forma u otra colaboran con el propietario del buque.

³³ En este sentido, la STS (Sala de lo Penal, Sección 1.ª) núm. 865/2015, de 14 de enero (RJ 2016, 4120), pp. 92-96, en el análisis de la responsabilidad civil subsidiaria de la propietaria del buque respecto de la actuación de su capitán, señala que era conocedora de la situación estructural del barco y de su estado de conservación, y de que el mismo no soportaría la navegación, mucho menos en situaciones críticas. Pese a ello, se realizó una travesía más, lo que evidencia una elevada falta de cautela y de cuidado, cuando el buque en su itinerario iba a encontrarse condiciones climatológicas adversas que previsiblemente no podía soportar. De ahí que se le imputara la responsabilidad de los daños por contaminación, «al actuar temerariamente, con desprecio consciente y deliberado de los graves riesgos que implicaba su actuación».

tangencialmente, en los asuntos «Erika»³⁴ y «Prestige»³⁵. En ambos se optó por una interpretación amplia de la letra *b*) del artículo III.4 CLC, que incluye en la lista de sujetos exentos de responsabilidad «[e]l práctico o cualquier otra persona que, sin ser tripulante, preste servicios para el buque» (énfasis añadido), al encuadrar en dicha expresión a las sociedades de clasificación³⁶. Con todo, dicha interpretación jurisprudencial ha sido cuestionada por la doctrina³⁷, que aboga por aplicar la regla de la analogía (*eiusdem generis*), según la cual la expresión alcanza solo a las personas que trabajan físicamente en el buque en el momento del accidente. Así derivaría del tenor del precepto que distingue a «la persona que presta servicios para el buque» del práctico y de los miembros de la tripulación, que, a diferencia de las sociedades de clasificación, tienen una relación jurídica con el propietario en virtud de la cual prestan sus servicios a bordo del buque. Y así parece confirmarse cuando la letra *c*) del artículo III.4 CLC hace una mención separada del gestor naval y el armador, que prestan servicios relacionados con la operación del buque, pero en tierra y no a bordo.

Asimismo, la jurisprudencia europea ha afirmado que los hidrocarburos vertidos accidentalmente al mar pueden ser considerados por el juez nacional como residuos a efectos de la aplicación de la Directiva del Consejo, de 18 de marzo de 1991, por la que se modifica la Directiva 75/442/CEE relativa a los residuos³⁸, con la consiguiente posibilidad de identificar a la parte productora como la persona que vendió esos hidrocarburos y fletó el buque que los transportó, con la perspectiva de imputarle los costes no cubiertos por el sistema CLC/Convenio FUND, en la medida en que contribuyó a que se produjera el riesgo de contaminación³⁹.

También el Convenio BUNKERS 2001 atribuye la responsabilidad al propietario del buque en el momento de producirse el suceso (art. 3.1). Sin embargo, la noción es más amplia, al comprender no solo «el propietario, incluido el propietario inscrito», sino

³⁴ *Cour de cassation (Chambre criminelle)*, sentencia de 25 de septiembre de 2012 (10.82.938).

³⁵ *United States District Court, S.D. de Nueva York*, de 2 de enero de 2008, *Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc.*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008).

³⁶ Esto son, aquellas personas jurídicas de Derecho privado, «dedicadas a la elaboración de criterios técnicos para calibrar el estado de los buques, así como a la inspección, reconocimiento y certificación de los buques en construcción o ya construidos de forma periódica, siguiendo los criterios técnicos o reglas por ellas elaborados, así como lo dispuesto en la normativa nacional, europea e internacional» [PETIT LAVALL, M.^a V. (2022: p. 50)].

³⁷ BERLINGIERI, F. (2015: p. 132); ARROYO MARTÍNEZ, I. (2009: p. 95).

³⁸ DOCE núm. 78, de 26 de marzo de 1991.

³⁹ Vid. STJUE de 24 de junio de 2008, asunto C-188/07, *Commune de Mesquer c. Total France SA* (ECLI:EU:C:2008:359). Sobre la cuestión, ZUNARELLI, S. y COMENALE PINTO, M. M. (2023: p. 252); MARTÍN OSANTE, J. M. (2016.b: pp. 543-560).

también «el fletador a casco desnudo, el gestor naval y el armador del buque» (art. 1.3). Esto es, establece que el sujeto responsable es igualmente el propietario del buque, pero asimismo incluye dentro del concepto distintas alternativas, incrementándose el número de personas responsables para una mayor protección de las víctimas. En todo caso, si en el momento del accidente el buque es operado directamente por el propietario registral y no existe ningún fletador, gestor naval o armador del buque, aquel será el único responsable. Así se deduce del artículo 3.2 Convenio BUNKERS 2001, conforme al cual, en caso de que más de una persona sea responsable, lo será de manera solidaria⁴⁰.

En consecuencia, el Convenio BUNKERS 2001 no es coincidente con el CLC, ya que no canaliza la responsabilidad de los daños por contaminación al propietario del buque, como tampoco incluye una lista que excluye las reclamaciones contra determinados sujetos. En cambio, sí lo es en lo que respecta al carácter exclusivo del régimen de responsabilidad (art. 3.5); la obligación del propietario registral del buque de establecer una cobertura de seguro u otra garantía financiera adecuada de su responsabilidad (arts. VII.1 CLC y 7.1 Convenio BUNKERS 2001); así como el reconocimiento a los perjudicados del derecho a efectuar la reclamación directamente contra el asegurador hasta los límites de responsabilidad del propietario (arts. VII.8 CLC y 7.10 Convenio BUNKERS 2001).

Por su parte, la LNM contiene un régimen de responsabilidad legal que es exigible, en todo caso, al armador, que será responsable de los daños por el mero hecho de su producción, o al titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma fija, al que se equipara (arts. 385.1 y 386.1 LNM). En consecuencia, la LNM tampoco es coincidente con el CLC en cuanto a la canalización de responsabilidad, al no incluir una lista de sujetos exentos de responsabilidad⁴¹, siendo el criterio a tomar en consideración para la atribución directa de responsabilidad la explotación del buque, en lugar de su mera propiedad⁴². Así deriva del concepto contenido en el artículo 145.1 LNM, según el cual

⁴⁰ Dejando a salvo las dudas interpretativas y los problemas que el precepto plantea, BERLINGIERI, F. (2015: p. 194) considera que el mismo podría amparar aquellas situaciones en las que el buque está fletado a casco desnudo o en las que el propietario haya nombrado a un armador, en cuyo caso el propietario registral continuará siendo responsable.

⁴¹ Así, se deja abierto el debate de si la responsabilidad por contaminación ha de canalizarse a través de los sujetos legalmente responsables o si, por el contrario, cabría ampliar dicha responsabilidad a otros sujetos distintos con fundamento en el Derecho común. *Cfr.*, MARTÍN OSANTE (2016: 414).

⁴² En este sentido, ARROYO MARTÍNEZ (2017: 360), afirma que, «[c]onsiderando que el armador puede ser o no propietario, parece claro que no es la propiedad el único vínculo para exigir la responsabilidad». Según LÓPEZ QUIROGA, J. (2015: p. 342), ello resulta coherente con la sistemática de la LNM, que gira sobre la figura del armador como verdadero sujeto responsable de la navegación marítima.

es armador «quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o no a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad». Ahora bien, en lo que sí coincide la LNM con el régimen internacional es en que prevé el derecho de repetición del armador frente al culpable del hecho que haya originado la responsabilidad (art. 385.1 *in fine* LNM), la obligatoriedad de prescribir un seguro de responsabilidad civil (art. 389.1 LNM) y, en fin, la acción directa de los perjudicados frente al asegurador hasta el límite de la suma asegurada (art. 389.2 LNM)⁴³.

II.3.3. Limitación de responsabilidad

Por lo que respecta a la limitación de responsabilidad, el CLC y el Convenio BUNKERS 2001, como se ha señalado, tampoco encuentran coincidencia. Según el primero, el propietario tiene derecho a limitar su responsabilidad respecto de las reclamaciones que se hayan producido en cada suceso, siempre que constituya un fondo ante el tribunal o la autoridad competente para conocer de la reclamación cuya cuantía total sea equivalente al límite de su responsabilidad (art. V.3) y que el siniestro no haya sido ocasionado por una acción u omisión propias o concurra culpa (art. V.2). Si se dan ambos presupuestos, la cuantía total de la indemnización podrá limitarse a las cantidades máximas establecidas en el artículo V.1. Esto es: *a*) tres millones de unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 5.000 unidades de arqueo; *b*) cuatrocientas veinte unidades de cuenta más por cada unidad de arqueo adicional, que se sumarán a las anteriores cuando el buque exceda de dicho arqueo. En ningún caso, excederá de 59,7 millones de unidades de cuenta. Además, cuando el daño exceda de los límites de responsabilidad del propietario, los perjudicados cuentan con las sumas complementarias que ofrece el FIDAC para la obtención de una compensación plena y adecuada [art. IV. c) Convenio FUND].

Por el contrario, el Convenio BUNKERS 2001 no establece un sistema propio de limitación de responsabilidad. Así deriva de su artículo 6, a cuyo tenor «[n]ada de lo dispuesto en [él] afectará al derecho del propietario del buque y de la persona o personas que provean un seguro u otra garantía financiera de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable». Dicho de otro modo, se remite

⁴³ Sobre esta cuestión, en detalle, GARCÍA-PITA y LASTRES (2021: 995-1054). También, GILABERT GASCÓN (2022: 241-272).

a los límites globales contenidos en las normas internacionales uniformes o, en su defecto, a las nacionales correspondientes, según unas u otras resulten aplicables en el Estado en el que se produce el daño por contaminación (art. 6)⁴⁴. En consecuencia, deberá estarse a lo dispuesto en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, modificado por el Protocolo de 1996, de los que forma parte España⁴⁵. Y es, precisamente, a dichas disposiciones a las que se remite el artículo 388 *in fine* LNM, en lo que respecta a la limitación de la responsabilidad civil por contaminación⁴⁶, que los ha incorporado a los supuestos nacionales (Título VII. «De la limitación de la responsabilidad», artículos 392 a 405).

II.3.4. Fundamento de la responsabilidad

El fundamento de la responsabilidad, bien para el propietario del buque, según el Derecho uniforme, bien para el armador, según nuestro Derecho interno, sí es idéntico en los regímenes de responsabilidad analizados. Esto es, se trata de una responsabilidad objetiva, aunque atenuada y solidaria.

En efecto, la responsabilidad se establece sobre una base objetiva⁴⁷ (*strict liability*, según el Derecho anglosajón)⁴⁸, ya que el propietario del buque o el armador, según proceda, serán responsables de los daños por contaminación, en todo caso, aun cuando hayan empleado toda la diligencia posible. De este modo, basta con la mera causación del daño para que nazca la obligación de indemnizar, sin que sea necesaria la concurrencia de dolo o culpa. Así deriva de los artículos III.1 CLC y 3 Convenio BUNKERS 2001, que declaran responsable al propietario del buque de los daños ocasionados en el momento de producirse el suceso o, en caso de que un suceso esté constituido por una serie de acontecimientos, en el que se produzca el primero de ellos⁴⁹. En términos

⁴⁴ GABALDÓN GARCÍA (2012: 797) ha subrayado la inseguridad jurídica que ello comporta.

⁴⁵ España ratificó el Convenio en 1986 (*BOE* núm. 310, de 27 de diciembre de 1986) y se adhirió al Protocolo en 2005 (*BOE* núm. 50, de 28 de febrero de 2005).

⁴⁶ Sobre las dudas de interpretación que plantea esta sistemática, *vid.* ARROYO MARTÍNEZ (2015: 781); *id.* (2017: 362); LÓPEZ QUIROGA (2015: 348); RODRÍGUEZ DOCAMPO (2017: 430-431); MARTÍN OSANTE (2016: 411); DA COSTA GOMES (2018: 837-840).

⁴⁷ Por todos, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 791); ARROYO MARTÍNEZ (2015: 778-779); LÓPEZ QUIROGA, J. (2015: 341); PULIDO BEGINES (2016: 1179); PULIDO BEGINES, J. L., PETIT LAVALL, PUETZ (2018: 143); DA COSTA GOMES (2018: 832); ZUNARELLI, S. y COMENALE PINTO (2023: 250-260).

⁴⁸ BERLINGIERI (2015: 133); TSIMPLIS (2021: 413).

⁴⁹ Se entiende por suceso «todo acaecimiento o serie de acaecimientos de origen común, que cause daños debidos a contaminación o que cree una amenaza grave e inminente de causar tales daños» (arts. 2.8 CLC y 1.8 Convenio BUNKERS 2001).

similares, el artículo 386.1 LNM declara la responsabilidad del armador de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción⁵⁰. Por tanto, en ambos casos, la comisión culpable o dolosa no es elemento definitorio para que nazca la obligación de indemnizar, alterando las reglas del Derecho común, aunque resultará de aplicación supletoria (art. 1902 y ss. CC). Ahora bien, mientras que en el Derecho uniforme el criterio para atribuir responsabilidad es la mera propiedad del medio utilizado para llevar a cabo la actividad que genera un riesgo, en la LNM la responsabilidad se imputa a quien crea un riesgo con su actividad, como así se justifica en el ámbito empresarial⁵¹.

Con todo, se trata de una responsabilidad *cuasi objetiva*, pues se encuentra atenuada o limitada, al reconocer la propia norma algunas excepciones tasadas a favor del sujeto responsable. En concreto, siguiendo los artículos III.2 CLC y 3.3 Convenio BUNKERS 2001, tal responsabilidad decae cuando el propietario prueba que el siniestro es debido a causas que le son ajenas o es imputable a un tercero. A saber: *a*) un acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección o a un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable o irresistible⁵²; *b*) una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños⁵³; o *c*) la actuación u omisión de un Gobierno o de una autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función. En términos similares se prevé en la LNM, cuyo artículo 386.1 exonera de responsabilidad al armador cuando pruebe que los daños por contaminación han sido causados por «una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable

⁵⁰ Sin que para ello el perjudicado tenga que probar negligencia por parte del explotador del buque. Así lo afirman PULIDO BEGINES, J. L., PETIT LAVALL, M.^a V., PUETZ, A. (2018: p. 145), que traen a colación los principios sobre los que la LNM exige responsabilidad: los principios de precaución y acción preventiva, corrección y de que quien contamina paga.

⁵¹ PULIDO BEGINES (2016:1179) subraya que de esta forma el sistema de atribución de responsabilidad resulta más «justo», al permitir que las consecuencias de hecho dañoso recaigan sobre el sujeto que originó el suceso y no exclusivamente sobre el propietario registral del buque. En este sentido, considera que el sistema de canalización de responsabilidad contenido en el conjunto CLC/Convenio FUND —que aquí quiebra— no canaliza, en realidad, las consecuencias del riesgo sobre la persona que lo gestiona. Sí lo hace, en cambio, el sistema previsto en nuestro Derecho interno, que responde al criterio de asunción del riesgo empresarial por parte de la empresa marítima de transporte que crea un riesgo con su actividad. Así, también, RODRÍGUEZ DOCAMPO (2017: 421); MARTÍN OSANTE (2016: 413), entendiéndose este último que la mejor solución para garantizar la eficacia de la norma sería imputar la responsabilidad solidariamente a ambos, esto es, propietario y armador no propietario.

⁵² Esto es, sucesos que no se pudieron prever o que, previstos, eran inevitables (caso fortuito o fuerza mayor, art. 1105 CC). *Cfr.*, YZQUIERDO TOLSADA (2018: 231).

⁵³ En efecto, la actuación de tercero exonera la responsabilidad al agente material del daño, pero ello será así siempre que no haya venido condicionada por él o haya sido un mero instrumento suyo. Por ello, «no tienen la condición de terceros las personas que por ley revierten la responsabilidad por sus actuaciones sobre aquella en la que recae la imputación que se examina». Esto es, sobre los empresarios recaen las consecuencias jurídicas de los daños ocasionados por sus dependientes, de modo que se considera el hecho como suyo propio sin que quepa invocar esta causa de exoneración. Así, YZQUIERDO TOLSADA (2018: 233-237).

del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último».

Además, de conformidad con los artículos III. 3 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001, el propietario podrá ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad si se prueba que el perjudicado contribuyó con su actuación dolosa o negligente a la causación del daño (exoneración relativa)⁵⁴. De igual modo sucede, según la norma española, si el armador prueba que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió (art. 387 LNM). En todo caso, la participación de distintos buques en la causación de los daños conllevará la responsabilidad solidaria de sus respectivos propietarios (armadores o titulares de uso o explotadores, según el Derecho interno), salvo que razonablemente puedan atribuirse a uno de ellos (arts. IV CLC, 5 Convenio BUNKERS 2001 y 385.2 LNM)⁵⁵.

Se trata, en definitiva, de circunstancias que interfieren en la relación de causalidad entre el hecho del agente/contaminador y el daño producido/contaminación, como elemento esencial de la responsabilidad por daños. A excepción de dichas circunstancias, que exigen la ausencia de negligencia causal por parte del propietario o de su armador, según resulte, su responsabilidad deviene inexcusable, sin que quepa oponer la ausencia de culpa para eludirla, dejando a salvo el derecho de repetición frente a quien, por su actuación negligente, hubiese ocasionado el daño. En consecuencia, en la medida en que el daño debe asociarse con el antecedente que, según el curso normal de los acontecimientos, ha sido su causa directa e inmediata (teoría de la causalidad adecuada)⁵⁶, resulta esencial identificar las diferentes concausas que pueden interferir en el nexo causal, pues, de haberlas, sirven para fundamentar el juicio de responsabilidad⁵⁷. Y es que también es posible que el siniestro sea imputable a la actuación u omisión de un tercero,

⁵⁴ Al respecto, LÓPEZ QUIROGA (2015: 346) subraya que ello dependerá de la intensidad o relevancia causal del acto del perjudicado y solo respecto de los daños sufridos por él. En efecto, el resultado dañoso puede ser consecuencia de una intervención de un agente que concurre con la conducta del perjudicado. En estos casos, suele considerarse que el nexo causal se rompe cuando el daño se ha producido de manera exclusiva por el comportamiento del perjudicado, pero si concurre con la conducta del agente se opta por la moderación de la indemnización. Así, YZQUIERDO TOLSADA (2018: 237-238).

⁵⁵ Como afirma LÓPEZ QUIROGA (2015: 344-345), de la dicción del precepto podría deducirse que la LNM se aparta del Derecho uniforme, conforme al cual cada uno será responsable de los daños que hubiese causado, de modo que la solidaridad solo será predicable respecto de aquellos daños concretos que no pudiera atribuirse a uno de los implicados. Ahora bien, la ruptura del régimen de la solidaridad debe vincularse al origen del suceso que originó los daños, con independencia de quién posibilitó con su actuación negligente su causación. Así, ZURUTUZA ARIGUITA (2019: 556).

⁵⁶ YZQUIERDO TOLSADA (2018: 215).

⁵⁷ *Ibid.*, p. 218.

incluido un Gobierno o una autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación⁵⁸. En ese caso, la responsabilidad del propietario o armador decaería, total o parcialmente, estando facultado para interponer una acción de regreso contra el causante del daño, sin perjuicio de que tales acciones deban regirse por el régimen de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas⁵⁹.

En esta línea, de hecho, de especial interés resulta la Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 3ª), de 18 de junio de 1997⁶⁰ en el conocido asunto «Aegean Sea», que estimó parcialmente la Sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 2 de A Coruña, de 20 de abril de 1996⁶¹, por la que se condenó por un delito de imprudencia temeraria al capitán del buque y al práctico del puerto, declarando la responsabilidad civil directa de la aseguradora y del FIDAC, así como la subsidiaria de la armadora y el Estado español, por los daños ocasionados por el buque al realizar maniobras de entrada en el puerto de A Coruña, perdiendo la carga de petróleo que transportaba. Al respecto, la Audiencia declaró que la Administración del Estado solo podría reclamar la mitad de sus propios daños, en la medida en que en su causación hubo negligencia por parte de una persona de la que debía responder, esto es, el práctico (contribución del perjudicado en la causación del daño). En consecuencia, la aseguradora incoó un procedimiento de reclamación de responsabilidad patrimonial contra la Administración General del Estado que fue estimado por Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª) núm. 3700/2006, de 20 de septiembre⁶². En ella, se constató la existencia de una actividad administrativa, concretada en el «funcionamiento de los servicios públicos», esto es, toda actividad destinada a satisfacer el interés general. Ello fue así no solo por la condición de funcionario público del práctico, sino también porque su actuación, consistente en autorizar la entrada del buque en el puerto a pesar de las condiciones meteorológicas adversas, se enmarca en el ejercicio de una actividad pública que no puede considerarse realizada con desconexión del servicio.

3.5.) Daños resarcibles

Los regímenes de responsabilidad por daños derivados de la contaminación también son coincidentes, al menos a nivel internacional, en lo que se refiere a la extensión de la

⁵⁸ Cfr., LÓPEZ QUIROGA (2015: 346).

⁵⁹ En España, sobre la base de los artículos 106.2 CE y 32 a 35 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre de 2015).

⁶⁰ ECLI:ES:APC:1997:1157.

⁶¹ ECLI:ES:JP:1996:1.

⁶² ECLI:ES:AN:2006:3700.

responsabilidad, esto es, a los daños resarcibles. Dejando a salvo que su determinación debe efectuarse caso por caso, la responsabilidad del propietario o del armador se extiende al resarcimiento de las pérdidas o daños causados fuera del buque por la contaminación resultante del derrame de hidrocarburos (carga o combustible, según resulte), dondequiera que se produzca [arts. I.6.a) CLC, 1.9.a) Convenio BUNKERS 2001 y 388.1 LNM]. En consecuencia, se incluyen los daños y perjuicios producidos fuera del buque, cualquiera que sea su naturaleza, causalmente relacionados con la contaminación⁶³, incluidos los consecuenciales o indirectos⁶⁴. No obstante, se excluyen los daños materiales o personales producidos a bordo del buque y los que no sean debidos a contaminación⁶⁵, como los relativos a la carga transportada o los sufridos por el propio buque⁶⁶.

Asimismo, son indemnizables los daños ecológicos (deterioro ambiental), a pesar de las dudas que inicialmente se planteaban por la amplitud del concepto⁶⁷. Así lo reconocen los textos internacionales actualmente vigentes, aunque la LNM guarda silencio al respecto⁶⁸, que incluyen en el concepto de daños por contaminación «la indemnización por deterioro del medio ambiente». Ahora bien, dicha indemnización está limitada a los costes reales de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse respecto de los daños causados por la contaminación [art. I.6.a) CLC art. 1.9.a) Convenio BUNKERS 2001].

⁶³ Vid. LÓPEZ QUIROGA (2015: 347).

⁶⁴ CMI, *Guidelines on oil pollution damage*, aprobadas en la XXXVth Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada el 8 de octubre de 1994 en Sydney, <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/GUIDELINES-ON-POLLUTION-DAMAGE-1994.pdf> (05.04.2024), definidos como la pérdida financiera sufrida por un demandante como consecuencia de la pérdida física de los daños materiales causados por la contaminación por hidrocarburos [apdo. 3.b)]. Así, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 794). Sería el caso, por ejemplo, de los gastos de limpieza, la pérdida de uso de bienes afectados o la imposibilidad de realizar actividades económicas que antes se efectuaban en la zona donde ha ocurrido el siniestro. Sin embargo, no es una cuestión pacífica considerar como daño resarcible por contaminación la pérdida de beneficios de quienes desarrollan actividades económicas en la costa, como los pescadores, mariscadores, transportistas y comerciantes de pescado y marisco o incluso los propietarios y operadores de hoteles e instalaciones turísticas en centros turísticos costeros, pues está ligada a la necesaria concurrencia de una relación de causalidad directa entre la contaminación y la reducción de sus ingresos. Al respecto, TSIMPLIS (2021: p. 412); ZUNARELLI y COMENALE PINT (2023 256-258).

⁶⁵ En este sentido, GABALDÓN GARCÍA y RUIZ SOROA (2006: 794); GABALDÓN GARCÍA (2012: 791).

⁶⁶ Así, ZURUTUZA ARIGUITA (2019: 559).

⁶⁷ GABALDÓN GARCÍA (2012: 791).

⁶⁸ A diferencia de lo que establecía el artículo 455 en la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima, febrero de 2004, https://www.mjusticia.gob.es/es/AreaTematica/ActividadLegislativa/Documents/1292430803125-Anteproyecto_de_ley_general_de_la_navegacion_maritima_Articulado.PDF (05.04.2024). Con todo, dicha responsabilidad medioambiental resulta indiscutible, aunque la exigencia de responsabilidad por los daños medioambientales deba operar por otras vías. Así, LÓPEZ QUIROGA (2015: 347).

En fin, son resarcibles los costes de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ocasionados por ellas una vez acaecido el siniestro [arts. I.6.b) CLC y 1.9.b) Convenio BUNKERS 2001]. Se trata, en definitiva, de aquellos que se derivan de la adopción de todas las medidas «razonablemente adoptadas» por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación [arts. I.7 CLC, 1.7 Convenio BUNKERS 2001 y 388.2 LNM]. En concreto, cabrá indemnización cuando las medidas adoptadas o el equipo utilizado en respuesta a un siniestro concreto tenían probabilidades —sobre la base de una evaluación técnica objetiva en el momento en que se tomaron las decisiones pertinentes— de evitar o reducir al mínimo los daños por contaminación⁶⁹. Ello también contrasta con el régimen nacional, que no incluye expresamente dentro de los daños resarcibles el coste de las pérdidas o daños indirectos resultantes de la adopción de las medidas preventivas, por lo que estos solo serán exigibles, en su caso, de conformidad con el artículo 1107 CC⁷⁰.

III. “NUEVAS” AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y LA APLICACIÓN EN LA PRÁCTICA DE ESTA CAUSA DE EXONERACIÓN

III.1. Consideraciones previas

La incorporación de nuevos desarrollos tecnológicos a la navegación está planteando numerosos retos, que especialmente se han puesto de manifiesto con la aparición de buques sin dotación, navegados por control remotos o autónomos⁷¹. No obstante, en un análisis de la incidencia de la tecnología en estos regímenes de responsabilidad por daños derivados de la contaminación del medio marino, se ha venido considerando que el factor determinante del riesgo en estos casos es la carga o el combustible y no el vehículo. Por ello, aunque el empleo de dispositivos de inteligencia artificial en la navegación marítima pueda alterar en alguna medida los riesgos de la actividad, parece lógico que «dicha alteración [no] pueda llegar a constituir razón suficiente para dotarlos de un régimen específico (dentro del ya específico)», dado el riesgo y tipo de daños que abordan⁷². Y ello a pesar de que se requiera alguna adaptación,

⁶⁹ CMI, *Guidelines on oil pollution damage...*, cit., apdo. 10.b).

⁷⁰ Cfr., LÓPEZ QUIROGA (2015: 347); ZURUTUZA ARIGUITA (2019: 560).

⁷¹ Vid. ALBA FERNÁNDEZ (2021: 59-117), quien efectúa un riguroso y exhaustivo estudio de los retos que plantea la aparición de dichos buques en el marco normativo marítimo, tanto desde una perspectiva pública como privada.

⁷² *Ibid.*, pp. 103 y 111.

en concreto, en relación con los sujetos responsables o las causas excluyentes de su responsabilidad.

Es precisamente este último elemento del esquema de compensación contenido en los regímenes de responsabilidad analizados el que interesa destacar aquí, a propósito de los ya anunciados nuevos —o ya no tan nuevos— sistemas de ayuda a la navegación marítima que se enmarcan en el contexto de lo que se ha venido categorizando como *E-navigation* [*inter alia*, el sistema de navegación por satélite (GNSS), las cartas náuticas electrónicas (ENC) o el sistema de identificación automática (AIS)]. Y es que son distintas las dudas que plantea el uso de estos y otros sistemas de ayuda a la navegación en relación con los accidentes y la seguridad⁷³. En concreto, los problemas que surgen no son diferentes de aquellos que se asocian al empleo de dispositivos de inteligencia artificial en otras actividades industriales o de negocio, entre los que destacan la falta de predictibilidad de la tecnología⁷⁴ y la posible intervención de múltiples factores o sujetos en la cadena de sucesos que causan el daño⁷⁵.

En efecto, es cierto que la incidencia de la tecnología en la navegación a través del desarrollo de sistemas de inteligencia artificial a bordo de los buques permite una mayor conectividad buque-tierra y dota de más información a los operadores del sector en el ejercicio de su actividad. Todo ello mejora, sin duda, la eficiencia y la seguridad marítima, incluida la protección del medio ambiente marino. Sin embargo, su uso también ha supuesto un aumento de la complejidad de la actividad marítima y, por ende, de los riesgos que contribuyen a la causación de accidentes de navegación. En particular, los problemas surgen en relación con la forma en que dichos sistemas de inteligencia artificial proporcionan información a los buques, la necesidad de garantizar flujos de información actualizada y estandarizada, y, especialmente, la influencia de otros elementos técnicos, humanos y operativos en su utilización⁷⁶. De hecho, los errores en el uso de las ayudas a

⁷³ MELNYK, O., *et. al.* (2023: 69), que subrayan la necesidad de aplicar medidas más eficaces para mejorar la seguridad de los buques y, por ende, reducir los accidentes marítimos. En este contexto, señalan los beneficios que para ello puede suponer una herramienta de gestión no solo por aumentar la eficacia en la gestión de acontecimientos e incidentes, sino también por garantizar el funcionamiento de los sistemas técnicos del buque y, en consecuencia, mantener su seguridad.

⁷⁴ Así lo señala, por ejemplo, SMITH (2015: 607), en relación con el uso de los sistemas de navegación por satélite (GNSS) como ayudas a la navegación marítima.

⁷⁵ Sobre estos y otros factores o riesgos, *vid.* ALBA FERNÁNDEZ (2021: 102).

⁷⁶ En este sentido, cabe destacar el conocido Proyecto OCEAN (*Operator-Centred Enhancement of Awareness in Navigation*), una iniciativa de innovación y desarrollo financiada por la Unión Europea. Su objetivo es mejorar la seguridad de la navegación y reducir los accidentes marítimos. El proyecto aborda diversos factores que contribuyen a la causación de estos accidentes, como la capacitación, los elementos técnicos, humanos y organizativos, las limitaciones operativas, así como la implementación de mejoras normativas, estándares y enfoques de diseño de equipos de puentes de los buques que están equipados con

la navegación debido a factores humanos son una de las principales causas de los accidentes de navegación, ya sea por una mala interpretación de la información recibida a través de la señal, ya sea por un exceso de confianza en la tecnología⁷⁷.

Se trata, en definitiva, de factores que han de ser tenidos en cuenta a la hora de determinar la responsabilidad del propietario del buque (según el Derecho uniforme) o de su armador (según el Derecho interno) por la contaminación del medio marino. Y es que normalmente el prestador de la información que se transmite a través de estos sistemas que sirven de ayuda a la navegación es un Gobierno o una autoridad responsable de su mantenimiento, de modo que la responsabilidad del propietario del buque o de su armador decaerá si logra probarse que el siniestro es imputable exclusivamente a su actuación u omisión. Para ello, será necesario interpretar el término en inglés «*navigational aids*» contenido en el Derecho uniforme conforme a la realidad social del momento en que ha de ser aplicado (en nuestro Derecho interno, art. 3.1 CC) (*sub 2*). Sin embargo, también es posible que otros factores o sujetos intervengan en el hecho generador del daño y, por tanto, en los daños ecológicos resultantes, lo que puede originar problemas de causalidad concurrente y dicha responsabilidad solo devendrá excusable si logra probarse la ausencia de negligencia causal por su parte (*sub 3*).

III.2. «*Aids to navigation*» vs. «*navigational aids*»

III.2.1. Problemas de interpretación

Considerando las circunstancias en las que ocurren los daños, uno de los principales interrogantes que se plantea es si la causa de exoneración de responsabilidad contenida en los artículos III. 3 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001 (equivalentes a nuestro art. 387 LNM) puede aplicarse en todo caso o sólo si el sistema en cuestión se categoriza como *navigational aids*, término al que se refieren los convenios internacionales en su lengua oficial⁷⁸. En concreto, la duda proviene de que estas nuevas señales marítimas que se utilizan como medio de comunicación a bordo de los buques se han calificado como *navigational aids* (NAVAID), diferenciándose de los tradicionales faros, boyas y balizas

estos dispositivos de inteligencia artificial que asisten a la navegación. *Vid.* Concienciación sobre la Navegación Oceánica - Proyecto de Navegación Marítima (ocean-navigation-awareness.eu) (05.04.24).

⁷⁷ HONG (2015: 1-3, 21, 48 y 53-61).

⁷⁸ Así lo plantean TSIMPLIS y PAPADAS (2019: 839-840), cuando señalan que los sistemas de información adicionales destinados a facilitar la navegación y la seguridad marítima, así como la forma en que se proporciona dicha información, puede afectar a la responsabilidad del propietario por los daños causados por contaminación. Ello es así porque la aplicación práctica de esta causa de exoneración podría depender de si dichos sistemas se engloban en la categoría de *navigational aids* o en la de *aids to navigation*.

situados fuera del buque, que se engloban en la categoría de *aids to navigation* (ATON). Sin embargo, el primero de dichos términos es el único al que hacen referencia el CLC y el Convenio BUNKERS 2001. Ello genera problemas de interpretación, especialmente porque ninguno de estos convenios lo define ni proporciona información que permita delimitarlo. Además, a diferencia de lo que sucede en otras lenguas oficiales del CLC y del Convenio BUNKERS 2001, como el español y el francés, en inglés ambos términos se utilizan de manera inconsistente y contradictoria para referirse a lo que en nuestro Derecho interno se conoce como «señales marítimas y otras ayudas a la navegación»⁷⁹.

Así se deduce, de hecho, de otros convenios internacionales adoptados en el ámbito marítimo, diferentes del CLC y del Convenio BUNKERS 2001, y, en consecuencia, sucede lo propio en la doctrina⁸⁰ y la jurisprudencia anglosajona⁸¹. A modo de ejemplo, el vocablo *navigational aids* se utiliza en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS, por sus siglas en inglés)⁸², que permite a los Estados

⁷⁹ Ejemplo de ello son los artículos 25.c) y d), y 26.1.ñ) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 253, de 20 de octubre de 2011) (en adelante, TRLPMM), cuando enumeran las competencias y funciones de las Autoridades Portuarias, respectivamente; o el artículo 29.1 LNM, a cuyo tenor «[l]os capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación».

⁸⁰ Vid. *inter alia*, POPP (1993: 118); LAM y LEYZACH (2007: 6), cuando señala que algunos proveedores de sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS) incluyen en sus catálogos de productos *aids to navigation*; AMATO, F., *et. al.* (2011: 13), que subraya que la información de rutas de tráfico de buques proporcionada por sistemas de identificación automática (AIS) como una mejora en la evaluación de *aids to navigation*, al igual que el radar; o AHMAD FUAD, A. F., *et. al.* (2017: p. 30), al afirmar que «[l]a práctica de navegación actual de utilizar el GPS como medio principal de navegación ha provocado que las *aids to navigation* de largo alcance, como los faros, desempeñen un papel secundario en la navegación». En definitiva, se utiliza el término *aids to navigation* para referirse a los dispositivos de inteligencia artificial que asisten a la navegación cuando en realidad estos se categorizan por la IALA y por la práctica habitual del sector como *navigational aids*, como más adelante se verá.

⁸¹ Como afirman TSIMPLIS, M. y PAPADAS, S. (2019: pp. 840-841), aunque generalmente el término más utilizado por los tribunales es el de *navigational aids*, no parece que su elección se deba a la necesidad de distinguirlo del término *aids to navigation*. Ejemplo de ello son las sentencias de la *England and Wales High Court (Commercial Court)* de 24 de febrero de 2000, en el asunto *Rey Banano del Pacífico CA & Ors v Transportes Navieros Ecuatorianos & Anor*, [2000] EWHC 215 (Comm), en la que se apunta que el estado de las cartas náuticas y de otras *navigational aids* a bordo del buque era obsoleto e inadecuado, además de que las luces que se mostraban en las cartas, por tanto, externas al buque, también estaban disponibles como *navigational aids*; y de 30 de julio de 2013, en el asunto *Gard Marine & Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd & Ors* («*Ocean Victory*»), [2014] 1 Lloyd's Rep 59, en la que se utiliza dicho término con el de *aids to navigation* indistintamente. En concreto, el primero para señalar que el buque «*Ocean Victory*» estaba equipado «*with the usual navigational aids, including gyro compass, two radars and two GPS*» y enumerar algunas deficiencias en la instalación de los puertos para considerarlos inseguros: «*[t]he absence of navigational aids such as a hauling-off buoy or waling-piece*». En cambio, el segundo también se utiliza para referirse a los factores relevantes que determinan si un buque está expuesto a un peligro que no puede evitarse mediante una buena navegación. Por otra parte, el mismo tribunal, en la sentencia de 25 de junio de 2019, en el asunto *Western Neptune and the St Louis Express*, [2010] 1 Lloyd's Rep. 172 [*non vidi*, reproducida en <https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff72460d03e7f57ea86be> (05.04.2024)], enumeró las *navigational aids* a bordo del buque, entre ellas: 3 radares, un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS) y otro de identificación automática (AIS).

⁸² España lo ratificó el 20 de diciembre de 1996 (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997).

promulgar normas relativas al paso inocente por el mar territorial sobre «[l]a protección de las ayudas a la navegación y de otros servicios e instalaciones» [art. 21.1.b)]⁸³, lo que sugiere que se trata de dispositivos externos al buque. Por el contrario, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978 (Convenio STCW)⁸⁴ exige para la titulación de los oficiales encargados de la guardia y navegación y de los capitales de buques los conocimientos suficientes para manejar con seguridad todas las *navigational aids* y el equipo náutico instalados «a bordo» [Apéndice de la Regla II, art. 3.1.b)]. En esta línea, dicho convenio califica como *navigational aids* el radar o los dispositivos electrónicos indicadores de posición y cualquier otro equipo que afecte a la seguridad de la navegación del buque [Capítulo II. Regla II, art. I.4.b) (iv)], y las diferencia de las *aids to navigation*, entre las que se incluyen los faros, balizas y boyas, así como las cartas náuticas, cuando exige aptitudes necesarias para determinar la situación del buque [Apéndice de la Regla II, arts. 2.2.b) (ii) y 3.2.b) (iii)].

De lo anterior podría afirmarse que los términos *navigational aids* y *aids to navigation* se utilizan sin distinción, ya que hacen referencia a cualesquiera sistemas o dispositivos destinados a facilitar la navegación y garantizar la seguridad marítima, con independencia de si están situados a bordo o fuera del buque. Esto es, se trata de términos equivalentes. Y así se confirmaría, por poner otro ejemplo, con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1978 (en adelante, Convenio SOLAS)⁸⁵. En efecto, su Regla 14 declara la responsabilidad de los Estados contratantes del establecimiento y mantenimiento de las *aids to navigation*, incluidos radiofaros y ayudas electrónicas, lo que sugiere que son externas al funcionamiento del buque. En cambio, el apartado 2.4 de la Regla 19 de dicho Convenio exige expresamente que determinados buques estén equipados con sistemas de identificación automática (AIS) y, por tanto, que se sitúen a bordo. Asimismo, dichos sistemas han sido categorizados por la OMI como *aids to navigation*, señalando que, cuando se instalan en dispositivos fijos, proporcionan información al navegante (*inter alia*, condiciones meteorológicas y de visibilidad). No obstante, también pueden instalarse en un radar, lo que permite realizar el seguimiento de los buques de forma continua y automatizada, por tanto, externos al buque⁸⁶.

⁸³ En inglés: «[t]he protection of navigational aids and facilities and other facilities or installations».

⁸⁴ España se adhirió el 11 de octubre de 1980 (BOE núm. 267, de 7 de noviembre de 1984).

⁸⁵ España lo ratificó el 19 de mayo de 1980 (BOE núm. 144, de 16 de junio de 1980).

⁸⁶ IMO Resolution A.1106(29) adopted on 2 December 2015, *Revised guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS)*, p. 14, [https://www.wco.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106\(29\).pdf](https://www.wco.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106(29).pdf) (05.04.2024).

Con todo, aunque en principio pudiera defenderse que estamos ante términos equivalentes, la situación de acuerdo con la práctica usualmente seguida en el sector es otra. En efecto, a falta de interpretación y en aras de una mayor claridad, la IALA —como organización internacional que ostenta la responsabilidad de coordinar la mejora continua y armonización de las ayudas a la navegación y otros servicios relacionados— ha venido diferenciando ambos términos, precisamente, en función de dónde esté localizado el dispositivo. Así, mientras que las *navigational aids* se definen como cualesquiera instrumentos, dispositivos o cartas que se llevan a bordo del buque para facilitar la navegación, las *aids to navigation* engloban cualquier dispositivo, sistema o servicio externo a los buques, diseñado y operado para mejorar la navegación segura y eficiente de los buques y/o del tráfico marítimo, como las luces, boyas o sistemas de balizamiento⁸⁷. Por tanto, siguiendo estas definiciones, quedaría desvirtuado lo anterior, en el sentido de que no se trata de términos equivalentes, sino excluyentes. De hecho, así lo señala expresamente la IALA, al considerar que, en ningún caso, las *aids to navigation* deben confundirse con las *navigational aids*⁸⁸.

III.2.2. Una interpretación conforme a la realidad actual

La aclaración terminológica efectuada por la IALA plantea, a su vez, un nuevo interrogante. Y es que, como se ha adelantado, tanto el CLC como el Convenio BUNKERS 2001, en sus versiones en inglés, se refieren exclusivamente al término *navigational aids*. Por tanto, cabe preguntarse si, aun entendiéndose en la práctica que se tratan de términos excluyentes, sería igualmente aplicable el supuesto de exoneración de responsabilidad del propietario del buque contenido en la normativa internacional cuando el daño por contaminación sea causado por un actuar negligente del responsable de un dispositivo, sistema o servicio externo al buque, diseñado y operado para mejorar la navegación (*aids to navigation*). O si, por el contrario, dicho supuesto solo resultaría

⁸⁷ Vid. IALA, NAVGUIDE. *Marine aids to navigation manual*, 9th ed., 2023, p. 39, <https://www.iala-aism.org/product/m0001/?download=true> (05.04.2024). En su amplia labor, la IALA no solo fomenta y facilita la adopción de normas en materia de ayudas a la navegación marítima, sino que también publica recomendaciones, guías y manuales en beneficio de la comunidad marítima. De hecho, hoy en día se reconoce la obligatoriedad de las recomendaciones internacionales, entre ellas, las de la IALA, siendo la NAVGUIDE uno de los documentos técnicos más relevantes que publica con una periodicidad cuatrienal. Así deriva de la Regla 13 del Capítulo V del Convenio SOLAS, cuyo apartado 2 establece que: «[c]on el objeto de lograr que las ayudas a la navegación sean lo más uniformes posible, los Gobiernos Contratantes [están obligados] a tener en cuenta las recomendaciones y directrices internacionales al establecer dichas ayudas a la navegación».

⁸⁸ Ibid.

aplicable cuando se trate de instrumentos, dispositivos o cartas a bordo del buque (*navigational aids*).

Como es sabido, los tratados internacionales deben interpretarse en sus propios términos, acudiendo a principios generalmente aceptados para llegar a resultados uniformes, debiendo acudir para ello a las reglas generales de interpretación contenidas en el Convenio de Viena sobre Derecho de los Tratados, adoptado el 23 de mayo de 1969 (en adelante, Convenio de Viena)⁸⁹. Así lo exige, concretamente, su artículo 33.1, a cuyo tenor, cuando los tratados estén autenticados en dos o más idiomas —como es el caso del CLC y del Convenio BUNKERS 2001⁹⁰—, «el texto hará igualmente fe en cada idioma, a menos que el tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos» (art. 33.1). Para ello, deberán interpretarse «de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en [su] contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin» (art. 31.1)⁹¹. Asimismo, deberán tenerse en cuenta los acuerdos posteriores entre las partes acerca de la interpretación o aplicación del tratado, las prácticas seguidas en la aplicación del tratado de las que se derive el acuerdo de las partes acerca de su interpretación y las formas de Derecho Internacional aplicables en las relaciones entre las partes; y solo si consta que esa fue la intención de las partes, se dará a un término un sentido especial (art. 31.3 y 4). En fin, como medios complementarios, también podrá recurrirse para su interpretación a los trabajos preparatorios y a las circunstancias de su celebración (art. 32).

Pues bien, es indubitado que el objeto principal tanto del CLC como del Convenio BUNKERS 2001 es establecer un sistema de responsabilidad objetiva que garantice la indemnización adecuada, puntual y efectiva de las personas afectadas por daños debidos a todos los tipos de contaminación por hidrocarburos, vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad. Tras un largo debate, *inter alia*, sobre la base de la responsabilidad de los daños debidos a contaminación por hidrocarburos, se adoptó

⁸⁹ España se adhirió mediante Instrumento de 2 de mayo de 1972 (*BOE* núm. 142, de 13 de junio de 1980).

⁹⁰ En efecto, el Convenio CLC fue redactado en un solo original en los idiomas francés e inglés y dispuso que ambos textos tendrían la misma autenticidad, siendo depositados con el original traducciones oficiales en español y ruso (art. 21). Por su parte, el Convenio BUNKERS 2001 fue redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y dispuso que cada uno de los textos tendría igual autenticidad (art. 19).

⁹¹ En concreto, el contexto comprende el texto, el preámbulo y los anexos, así como todos los acuerdos referentes al tratado celebrados por todas las partes y los instrumentos formulados por una o más partes y aceptados por las demás, con motivo de su celebración (art. 31.2 Convenio de Viena).

en el contexto del CLC, cuyas líneas fueron seguidas por el Convenio BUNKERS 2001⁹², una solución de compromiso acordando que la responsabilidad debía ser objetiva (*strict liability*), no subjetiva (*fault liability*), pero tampoco absoluta. Por esta razón, se optó por introducir el apartado 2 del artículo III CLC, cuyo tenor literal se reprodujo en el artículo 3.4 del Convenio BUNKERS 2001, que exoneran de responsabilidad al propietario del buque ante la concurrencia de determinadas circunstancias que interfieren en la relación de causalidad entre el hecho del agente/contaminador y el daño producido/contaminación. Sin embargo, el supuesto que aquí nos ocupa, circunscrito al actuar negligente o lesivo de un Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, no figuró en el borrador elaborado por el *Legal Committee* hasta que finalmente se incorporó a propuesta del Reino Unido, sin objeción ni discusión⁹³.

Tampoco el concepto «otras ayudas a la navegación» (*other navigational aids*) está definido en los convenios internacionales ni en otros instrumentos adoptados con ocasión de su celebración, ni este supuesto de exoneración ha sido objeto de análisis en la práctica seguida en la aplicación de ambos convenios. Al contrario, su interpretación solo se abordó, al menos exhaustivamente, por el Tribunal Supremo sueco en el conocido asunto «*Tsesis*»⁹⁴, en el que se sostuvo, aunque sin unanimidad, que las cartas náuticas se engloban en dicho concepto, con la consiguiente exoneración de responsabilidad del propietario del buque que encalló en una roca que no figuraba en la carta náutica. Para ello, debió constatarse que los daños eran imputables exclusivamente a una acción u omisión de la autoridad sueca responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación. Y es que, en todo caso, la aplicación en la práctica de esta causa de exoneración de responsabilidad del propietario del buque (o de su armador, según nuestro Derecho interno) requiere una interpretación del término en inglés «*navigational aids*»

⁹² La necesidad de adoptar el Convenio BUNKERS 2001 para garantizar una indemnización adecuada, puntual y efectiva de las personas afectadas por daños debidos a vertidos de hidrocarburos para combustible procedentes de los buques ya se reconoció en el borrador del CLC (1969). No obstante, no fue hasta el año 2001 cuando finalmente se adoptó. Con ambos, en definitiva, se busca establecer una responsabilidad objetiva para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad. *Vid.* Preliminary Draft of 10th July 1968, contenido en CMI 1968 Documentation IV, pp. 132 y ss., <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1968-DOCUMENTATION-IV.pdf> (05.04.2024); CMI 1970 Documentation I, pp. 124 y ss., <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1970-DOCUMENTATION-I-TOKYO.pdf> (05.04.2024).

⁹³ LEG/CONF/C.2/WP.35, *Official Records of the International Legal Conference on Marine Pollution Damage*, 1969, p. 579. *Non vidi*, citado en BERLINGIERI (2015: 135).

⁹⁴ Sentencia del Tribunal Supremo Sueco (*Högsta Domstolen*), de 13 de enero de 1983, *Sweden vs. Latvian Shipping* (asunto *Tsesis*). *Non vidi*, analizada en TIBERG (1984: 218-226).

contenido en el Derecho uniforme conforme a la realidad social del momento en que ha de ser aplicado (en nuestro Derecho interno, art. 3.1 CC).

En efecto, es cierto que del tenor literal de los artículos III.2 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001 [«(...) *lights or other navigational aids in the exercise of that function*»] podría deducirse que la exoneración de responsabilidad solo opera cuando logre probarse que los daños por contaminación fueron causados exclusivamente por una actuación u omisión negligente en el mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación similares, por tanto, externas al buque⁹⁵. Sin embargo, esta interpretación no solo contrastaría igualmente con el significado que ha dado la IALA de ambos términos y que sigue la práctica habitual del sector, sino que, además, conculcaría los principios que rigen estas normas. Como se ha señalado, sus disposiciones tratan de maximizar su eficacia indemnizatoria y garantizar una adecuada compensación a las víctimas. Por ello, pivotan sobre el principio de quien contamina e incluyen entre sus elementos esenciales la identificación de un sujeto responsable fácilmente localizable, esto es, el propietario del buque (o su armador, según nuestra LNM) y un régimen de responsabilidad objetiva atenuada. Estos serán los responsables de los daños por contaminación, en todo caso, razón por la que también se prevé su derecho de repetición frente a quien hubiese ocasionado el daño. Y solo excepcionalmente tal responsabilidad decae, en concreto, cuando se constate que el siniestro ha sido debido a causas que le son ajenas o es imputable a un tercero, incluido un Gobierno o una autoridad pública.

Efectuar una interpretación restrictiva de esta causa de exoneración, al considerar que su aplicación dependerá de dónde se encuentre localizada la ayuda a la navegación en cuestión, supondría ir en contra del propósito del legislador, que también trata de proteger al propietario del buque ante situaciones que escapan a su control y logre probarse la ausencia de negligencia causal por su parte. Y ello al imputar responsabilidad al propietario del buque incluso en aquellos supuestos en los que el Estado ha podido ser el único que ha contribuido en la causación de los daños, siendo estos, además, los principales perjudicados y, por ende, demandantes en este tipo de incidentes. Por ello, siguiendo el precedente establecido en el asunto «*Tsesis*», se ha considerado que el término *navigational aids* debe efectuarse en sentido amplio, incluyendo cualesquiera sistemas o dispositivos que asisten a la navegación, sin importar si son físicos o fuentes

⁹⁵ Así lo deduce TIBERG (1984: 224) de una lectura semántica del precepto, cuando señala que «(...) *the excepted aids must be “light-like” and subject to “maintenance” in the ordinary and natural sense of the word*».

de información que sirven de medio de comunicación, así como su localización (externos o a bordo de los buques)⁹⁶, siempre que estén o puedan estar sujetos a «mantenimiento» por un Gobierno o una autoridad responsable en el ejercicio de dicha función. Esto es, «[e]l conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que (...) puedan seguir funcionando adecuadamente»⁹⁷, como parte de la obligación de los Estados de velar por la seguridad de la navegación, una función pública destinada a la salvaguarda del interés general⁹⁸. Así, por ejemplo, en el asunto «*Tsesis*» se concretó en la falta de actualización de las cartas náuticas⁹⁹, así como de regulación de la luz del faro¹⁰⁰.

Se trata, en definitiva, de una interpretación legal que contrasta con la distinción entre *navigational aids* y *aids to navigation* en función de la localización del dispositivo y que amplía el alcance de la causa de exoneración contenida en los artículos III.2 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001¹⁰¹. Sin embargo, refleja un enfoque justo y evolutivo que considera el sentido corriente que debe atribuirse a los términos de los tratados internacionales en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin (art. 31.1 Convención de Viena) o, en nuestro Derecho interno, la realidad social del momento en que deben ser aplicados (art. 3.1 CC), sobre todo considerando que en el momento de su adopción no se pudo anticipar que la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector darían lugar a nuevos sistemas de inteligencia artificial que asisten a la navegación y complementan a las señales tradicionales en beneficio de la eficiencia y seguridad marítima.

⁹⁶ TSIMPLIS y PAPADAS (2019: 841-842).

⁹⁷ Vid. segunda acepción de la entrada correspondiente del término en la Real Academia Española de la Lengua (RAE). En inglés, el término «maintenance» se define en el *Cambridge Dictionary* como «[t]he activity of keeping [something] in good condition by checking it regularly and repairing it when necessary», entre otras acepciones.

⁹⁸ De hecho, siguiendo las definiciones del Diccionario de la IALA, proveedor de ayudas a la navegación es o puede ser cualquier organización, pública o privada, que deba desplegarla como parte de sus funciones, mientras que la autoridad competente es aquella a la que el Gobierno hace responsable, total o parcialmente, de la seguridad y la eficiencia de la prestación de servicios de ayuda a la navegación y la protección del medio ambiente marino. Vid. entradas «*AtoN provider*» y «*Competent Authority (AtoN)*», respectivamente, https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Category:Alphabetical_Index (05.04.2024).

⁹⁹ En concreto, como afirma TIBERG (1984: 221), «[t]he activity of collecting them (new data) was equivalent to chart work and required the same degree of care».

¹⁰⁰ Esto es, una estructura de diseño tradicional o moderno que puede proporcionar una marca diurna para la identificación de día y una luz de noche, que puede ser blanca, roja o verde. Ahora bien, también pueden constituir una plataforma para otras *aids to navigation*, como un sistema global diferencial de navegación por satélite (GNSS) u otros sistemas de ayuda a la navegación. Vid. IALA, *The IALA Maritime Buoyage System (MBS)*, R1001, 2023, p. 22, <https://www.iala-aism.org/product/r1001/?download=true> (05.04.2024). Al respecto, TIBERG (1984: 220).

¹⁰¹ Al respecto, TSIMPLIS y PAPADAS (2019: 840 y 843) subrayan que este «*functional approach*» extiende el alcance de la exoneración al quedar incluidos en el concepto *navigational aids* todos los dispositivos, sistemas o servicios, externos o no al buque, diseñados y operados para mejorar la navegación, sin que distinción efectuada por la IALA de *navigational aids* y *aids to navigation* en un intento de superar esta confusión deba utilizarse para interpretar los artículos III.2 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001. Y es que, como compartimos, «(...) *an evolutionary approach is the only approach that make sense*».

III.3. Relación de causalidad y problemas de causalidad concurrente

Los artículos III.2 CLC y 3.4 Convenio BUNKERS 2001 disponen que el supuesto de exoneración solo será aplicable cuando se pruebe los daños por hidrocarburos fueron «totalmente causados» (*wholly caused*) por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función. Es cierto que el régimen contenido en la LNM no reproduce *verbatim* su equivalente en las versiones españolas del CLC y del Convenio BUNKERS 2001. Por el contrario, el artículo 386.1 LNM exonera de responsabilidad al armador del buque si prueba que «los daños han sido causados» por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación. Con todo, parece lógico que su interpretación se efectúe en el sentido de los textos internacionales.

De lo anterior resulta, por tanto, que no cabe concurrencia de causas¹⁰², esto es, la concurrencia de dos conductas relevantes en la causación de los daños que determinan la necesidad de compensarlas y disminuir el alcance de la indemnización¹⁰³. Al contrario, no es posible invocar este supuesto de exoneración cuando los daños se deban también a otra causa contribuyente como, por ejemplo, un accidente del propio buque, un actuar negligente de la dotación a bordo del buque o incluso de otro buque con el que colisionó y causó el accidente del que se derivaron los daños por contaminación.

En este escenario, no puede negarse que los riesgos asociados a las tecnologías de la información como medio de comunicación a bordo de los buques pueden dar lugar a distintas alternativas. Y es que uno de los principales riesgos asociados al empleo de dispositivos o sistemas basados en inteligencia artificial como ayudas a la navegación deriva de su dependencia del suministro de los datos necesarios para su funcionamiento y de las comunicaciones para su transmisión y recepción. Ello obliga a determinar caso por caso el vínculo de la responsabilidad entre el agente material del daño y la obligación de reparar ese daño. La razón es que la aplicación de esta causa de exoneración dependerá, en todo caso, de que el propietario del buque o su armador prueben que la causa directa de los daños fue la actuación u omisión negligente de un Gobierno o una autoridad

¹⁰² Cfr., TSIMPLIS (2021: 415) y FERNÁNDEZ-QUIRÓS (2003: 61).

¹⁰³ Vid. YZQUIERDO TOLSADA (2018: 243).

responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación y que ningún otro factor o sujeto intervino en los daños ecológicos resultantes del siniestro.

En efecto, solo cuando logre probarse que la información a bordo del buque se proporciona por un Gobierno o una autoridad responsable de su mantenimiento y que existe una acción u omisión negligente por su parte en el ejercicio de dicha función, será posible que decaiga la responsabilidad del propietario o de su armador en aplicación de esta causa de exoneración. Sin embargo, no deberá haber contribuido en los daños por contaminación ninguna otra circunstancia que interfiera en el nexo causal, como podría ser un fallo técnico del sistema o dispositivo que funciona como ayuda a la navegación o un error en su uso debido a factores humanos, ya sea por una mala interpretación de la información recibida, ya sea por un exceso de confianza en la tecnología. En el primer caso, el propietario del buque o su armador deberán igualmente resarcir de los daños causados a las personas afectadas por daños debidos a vertidos de hidrocarburos, dejando a salvo su derecho de repetición frente al culpable del hecho que haya originado la responsabilidad¹⁰⁴. En el segundo caso, la exención resultará aplicable solo si logra probarse la ausencia de negligencia causal por su parte.

Pues bien, aunque hasta el momento este supuesto de exoneración ha sido escasamente aplicado en la práctica —más allá del mencionado asunto «*Tsesis*»— pueden plantearse en relación con este último caso distintas hipótesis. Así, por ejemplo, no habrá lugar a dudas de que la responsabilidad podría recaer sobre el propietario del buque o su armador cuando la información se reciba a bordo del buque a través de un radar y la causa contribuyente del siniestro se deba a una mala interpretación de la señal, sobre todo, si se tiene en cuenta que el Convenio STCW exige para la titulación de los oficiales encargados de la guardia y navegación y de los capitales de buques los conocimientos suficientes para manejar con seguridad todas las ayudas a la navegación y el equipo náutico instalados a bordo de los buques [Apéndice de la Regla II, art. 3.1.b)]¹⁰⁵.

¹⁰⁴ En este caso podrían interponerse las correspondientes acciones de responsabilidad civil frente al proveedor de ayudas a la navegación que, como se ha señalado, puede ser cualquier organización, pública o privada, que la despliegue como parte de sus funciones. Ahora bien, estas acciones no se regirán por el régimen de responsabilidad civil por daños por contaminación marítima abordado en este estudio, sino por aquel contenido en las nuevas normas de responsabilidad aplicables a los productos y a la inteligencia artificial que se están desarrollando a nivel europeo.

¹⁰⁵ Por ejemplo, se identificó el exceso de confianza en el radar como causa contribuyente en la colisión entre los buques «*Bunga Orkid Tiga*» y «*Stella VII*» en 2004, entre otras. Vid. Australian Transport Safety Bureau, «Collision near Creech Reef in the Great», *Barrier Reef Marine Safety Investigation Report*, núm. 199, disponible en https://www.atsb.gov.au/sites/default/files/media/25093/mair199_001.pdf (05.04.24).

En cambio, más dudas pueden plantear otros supuestos en los intervengan otros factores o sujetos en la cadena de sucesos que originan el daño. Así sucedería, por ejemplo, cuando se utilice un sistema de navegación por satélite (GNSS) que proporciona información sobre la ubicación de un buque y dicha información se transmita a otros buques a través de sistemas de identificación automática (AIS). Dichos sistemas permiten a los oficiales de guardia recibir información través de un radar a bordo de los buques para garantizar la seguridad marítima, información que puede mostrarse sobre un sistema de las cartas náuticas electrónicas (ENC). Es cierto que con ellos se muestra más información que la que se recibe a través del radar, que tiene un radio determinado próximo. Sin embargo, podría suceder que la información recibida fuera errónea o que se hiciera un uso aislado del dispositivo respecto de otras ayudas a la navegación¹⁰⁶. Este último aspecto es, de hecho, uno de los principales riesgos asociados al empleo de estos sistemas, en especial, porque solo muestran información sobre los buques que disponen de ellos¹⁰⁷. Pues bien, si se efectuase un uso aislado del sistema de identificación automática, podría atribuirse responsabilidad al propietario del buque receptor o su armador en función de las circunstancias concretas del caso, de modo que la exención no resultaría aplicable. Ahora bien, su aplicación podría depender de que el error en la transmisión de la información emitida a través de este tipo de dispositivos que asisten a la navegación se deba, como se ha señalado, a una acción u omisión del Gobierno o autoridad responsable de su mantenimiento. En consecuencia, será necesario acreditar la conexión causal entre los daños por contaminación y el actuar negligente o lesivo de un Gobierno o de una autoridad a quien este le haya transferido competencias o funciones específicas en materia de gestión y mantenimiento de ayudas a la navegación, entendiendo por una actuación negligente aquella que suponga una falta de diligencia

¹⁰⁶ Estos riesgos en la utilización de los sistemas de identificación automática (AIS) se mencionan en la England and Wales High Court (Commercial Court) de 9 de noviembre de 2006, en el asunto *Eleftheria, Owners & Demise Charterers of v Hakki Deval, Owners & Demise Charterer*, [2006] EWHC 2809 (Comm), apdos. 22 a 25, que dirimió una acción de responsabilidad como consecuencia de la colisión entre los buques «Eleftheria» y «Hakki Deval» el 6 de junio de 2006 en el mar mediterráneo, cerca de la costa de Argelia. Entre las causas contribuyentes del accidente se consideró una mala vigilancia, al no hacer un seguimiento adecuado del progreso de los buques mediante observaciones sistemáticas del radar. Ambos buques estaban equipados con sistemas de identificación automática (AIS), en cumplimiento de la obligación impuesta por el Capítulo V del Convenio SOLAS. Si bien poco o nada vislumbra la sentencia en el sentido que aquí nos ocupa, destaca que dichos dispositivos, ya sean instalados en un radar o como elementos independientes, proporcionan información de navegación especialmente relevante para los oficiales de guardia (*inter alia*, la posición geográfica de un buque, su rumbo y su velocidad). No obstante, no hacerse un uso preferente o aislado de estos sistemas de inteligencia artificial frente a otras ayudas a la navegación. Y es que una navegación segura requiere, en todo caso, seguir una vigilancia visual y de radar alerta y sistemática.

¹⁰⁷ <http://www.embarcacionde.es/ais-a-bordo.html> (05.04.24).

debida en el ejercicio de dichas funciones públicas, esto es, la acción u omisión de aquella que exija la naturaleza de la obligación (en nuestro Derecho interno, art. 1104 CC).

En fin, para determinar la autoridad responsable del mantenimiento de las ayudas a la navegación, deberá acudir a los sistemas nacionales de señalización marítima. Al respecto, debe destacarse que en España el servicio de señalización marítima se regula en el artículo 137 TRLPEMM¹⁰⁸. Dicho precepto prevé que «el servicio de señalización marítima gestionado por los organismos portuarios tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación». Por tanto, en lo que aquí interesa, cabe señalar, por un lado, que el servicio de señalización marítima engloba la instalación, mantenimiento, control e inspección de todo el conjunto de señales de ayuda a la navegación marítima, con independencia de su naturaleza. Esto es, se incluyen los nuevos mecanismos de ayuda a la navegación que se han desarrollado con el paso del tiempo, aunque no se mencionen expresamente, y de su ubicación, a bordo o no del buque, al referirse tanto los dispositivos activos como pasivos. Por otro lado, la titularidad y el régimen de prestación del servicio de señalización marítima se atribuye con carácter general a los organismos portuarios, esto es, a las Autoridades Portuarias, que son los titulares de su gestión y prestación, ya que tienen atribuidas competencias de planificación, construcción, conservación y gestión de las señales marítimas, y funciones de instalación y mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación [arts. 25.c) y 26.1.q) TRLPEMM]¹⁰⁹. Por tanto, habrá que estar al deber de diligencia empleado en el ejercicio de una actividad administrativa específica, que consiste en la prestación de un servicio público destinado a satisfacer el interés general y al cumplimiento o no de todas las obligaciones que tienen atribuidas de acuerdo con la normativa vigente para considerar la posibilidad de aplicar esta causa de exoneración y, en su caso, poder interponer las correspondientes acciones de responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas.

¹⁰⁸ *Cit. supra*, nota 58.

¹⁰⁹ El servicio de señalización marítima, balizamiento y otras ayudas a la navegación, como servicio general que se presta en los puertos españoles de interés general, se abordó en VICENTE MAMPEL, C. (2023): pp. 976-989), por lo que cabe remitirse allí para un análisis más detallado de la cuestión.

IV. CONCLUSIONES

La aparición de nuevas ayudas a la navegación a causa de la innovación y el desarrollo tecnológico en el sector marítimo, concretamente, aquellas que se utilizan como medio de comunicación a bordo de los buques en aras de facilitar la navegación y garantizar la seguridad, y, por ende, la prevención de la contaminación del medio marino, ha requerido una reinterpretación del régimen de responsabilidad civil por contaminación marítima, a fin de corroborar si la normativa vigente resulta incompatible o contradictoria con la práctica actual. En concreto, las dudas se plantean en relación con los accidentes y la seguridad asociada con el uso de estos y otros sistemas de ayuda a la navegación, al tratarse de factores que han de ser tenidos en cuenta a la hora de determinar la responsabilidad del propietario del buque (según el Derecho uniforme) o de su armador (según el Derecho interno) por la contaminación del medio marino. La razón es que tal responsabilidad decae cuando el siniestro sea imputable exclusivamente a la actuación u omisión de un Gobierno o de una autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

En este contexto, se ha analizado la escasa aplicación en la práctica de esta causa de exoneración, de la que se infiere que su aplicación obliga a efectuar una interpretación amplia del término en inglés «*navigational aids*» contenido en el Derecho uniforme. Y ello a pesar de la diferenciación que la IALA ha efectuado de este término respecto del de «*aids to navigation*», siguiendo la práctica habitual del sector. En efecto, la distinción de ambos términos en función de la localización del dispositivo que asiste a la navegación no puede tomarse en consideración a la hora de valorar si resulta aplicable o no esta causa de exoneración, ya que lo supondría contravenir los esquemas de compensación contenidos en los regímenes de responsabilidad analizados. Ello sería así, en esencia, al permitir imputar responsabilidad al propietario del buque ante situaciones que se escapan a su control, incluso cuando el Estado ha podido ser el único agente que ha contribuido en la causación de los daños. Por otra parte, los riesgos asociados al empleo de estos dispositivos de inteligencia artificial obligan a analizar la posibilidad de que otros factores o sujetos intervengan en el hecho generador del daño por contaminación, pues ello puede originar problemas de causalidad concurrente. En todo caso, la exención será aplicable y, en consecuencia, la responsabilidad del propietario del buque o de su armador decaerá solo cuando logre probarse que la causa directa de los daños fue la actuación u omisión negligente de un Gobierno o una autoridad responsable del mantenimiento de luces u

otras ayudas a la navegación y que ningún otro factor o sujeto intervino en los daños ecológicos resultantes del siniestro, con los problemas que ello plantea, ya expuestos.

Sea como fuere, no es inusual en la práctica habitual que surjan problemas a la hora de aplicar los convenios internacionales, en especial, cuando dan situaciones que no estaban previstas, ni podían estarlo, cuando se redactaron, como aquí ocurre. Con todo, lo lógico es que su adaptación requiera una interpretación que siga el sentido corriente que debe atribuirse a sus propios términos en su contexto y teniendo en cuenta su objeto y fin (art. 31.1 Convención de Viena) o, en nuestro Derecho interno, a la realidad social del momento en que deben ser aplicados (art. 3.1 CC), en aras de otorgar mayor seguridad jurídica.

Bibliografía

- AHMAD FUAD, A. F., *et. al.* (2017). «Proposed Minimum Luminous Range for Existing Lighthouses in This Age of Global Navigation Satellite Systems by Using the Correlation between Light Intensity and Luminous Range», *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, núm. 6 (pp. 29-36).
- ALBA FERNÁNDEZ, M. (2021). «Buque navegados por control remoto y buques autónomos en la evolución futura del derecho de la navegación marítima», *Rdt*, núm. 28 (pp. 59-117).
- AMATO, F., *et. al.* (2011). «e-Navigation and Future Trend in Navigation», *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, vol. 5, núm. 1 (pp. 11-14).
- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2009). «Para este viaje no se necesitan alforjas: el caso *Prestige*. Comentario a la Sentencia de 2 de enero de 2008 de la Corte del Distrito Sur de Nueva York», *ADM*, núm. 26 (pp. 81-100).
- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2015), *Curso de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 3.^a ed., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra).
- ARROYO MARTÍNEZ, I. (2017). *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, 6.^a ed., Tecnos, Madrid.
- BAENA BAENA, P. J. (2004). «Reflexiones sobre la responsabilidad civil por daños causados por contaminación marítima de hidrocarburos», *Derecho de los negocios*, núm. 161 (pp. 5-17).
- BERLINGIERI, F. (2015). *International Maritime Conventions: Volume 3. Protection of the marine environment*, Routledge, London.

- DA COSTA GOMES, M. J. (2018). «O regime da responsabilidade civil na convenção bancas (Bunker oil). Breves notas», en J. L. García-Pita y Lastres y M.^a R. Quintáns Eiras (dirs.), *El Derecho Marítimo de los. Nuevos tiempos*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra) (pp. 821-844).
- FERNÁNDEZ-QUIRÓS, T. (2003). «Responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima por hidrocarburos: algunas consideraciones generales a propósito del “Prestige”», *Actualidad Jurídica Uría & Menéndez*, núm. 5 (pp. 57-69)
<https://www.uria.com/documentos/publicaciones/1054/documento/05Quiros.pdf?id=2014> (26.02.24).
- GABALDÓN GARCÍA, J. L. (2012). *Curso de derecho Marítimo Internacional*, Marcial Pons, Madrid.
- GABALDÓN GARCÍA, J. L. y RUIZ SOROA, J. M.^a (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons, Madrid-Barcelona.
- GARCÍA-PITA y LASTRES, J. L. (2021). «Acción directa y limitación de responsabilidad del asegurador, en supuestos de daños ocasionados por vertidos de hidrocarburos, en el medio marino [Segunda Parte]», en J. L. García-Pita y Lastres, A. Díaz de la Rosa y M.^a R. Quintans (dirs.), *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, Aranzadi, Cizur Menor (pp. 995-1054).
- GILABERT GASCÓN, A. (2022), «El caso “Prestige” en el año de su vigésimo aniversario», *RDSFin*, núm. 4 (pp. 241-272).
- HONG, S. B. (2015). *A study on the effects of e-navigation on reducing vessel accidents*, The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University, Dissertations,
https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1501&context=all_dissertations (05.04.24).
- LAM, S. y LEYZACH, A. (2007). «Integrating GIS, ECDIS and Web-based Marine Information System for Maritime Navigation and Coastal Protection», *FIG Working Week. Strategic Integration of Surveying Services*,
https://www.fig.net/resources/proceedings/fig_proceedings/fig2007/papers/ts_7f/ts07f_02_lam_leyzack_2230.pdf (05.04.24).
- LÓPEZ QUIROGA, J. (2015). «Capítulo XXV. La responsabilidad civil por contaminación en la Ley de Navegación Marítima», en Asociación Española de

- Derecho Marítimo (coord.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Dykinson, Madrid (pp. 339-355).
- MARTÍN OSANTE, J. M. (2016.b). «Penalties for Discharges of Polluting Substances from Ships», *Riv. dir. nav.*, núm. 2 (pp. 543-560).
- MARTÍN OSANTE, J. M. (2016), «Los accidentes de la navegación», en A. B. Campuzano y E. Sanjuán (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, Valencia (pp. 353-415).
- MELNYK, O., *et. al.* (2023). «Marine Incidents Management and Information Exchange Technologies in the Process of Safe Ship Operation», *International Journal of Computer Science and Network Security*, Vol. 23, núm. 1 (pp. 64-70).
- PETIT LAVALL, M.^a V. (2022). «Régimen jurídico de las sociedades de clasificación», *Rdt*, núm. 30 (pp. 47-62).
- POPP, Q. C. (1993). «Chapter 10. A north american perspective on liability and compensation for oil pollution caused by ships», en C. de la Rue (ed.), *Liability for damage to the marine environment*, Lloyd's of London Press, Reino Unido (pp. 109-129).
- PULIDO BEGINES, J. L. (2015). *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Tecnos, Madrid.
- PULIDO BEGINES, J. L. (2016). «Capítulo V. De la responsabilidad civil por contaminación», en I. Arroyo Martínez y J. A. Rueda Martínez (dirs.), *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor (pp. 1172-1180).
- PULIDO BEGINES, J. L., PETIT LAVALL, M.^a V., PUETZ, A. (2018). *Transport Law in Spain*, 2nd ed., Wolters Kluwer, The Netherlands.
- RODRÍGUEZ DOCAMPO, M.^a J. (2017). «Sujetos responsables por contaminación marítima en la Ley de Navegación Marítima», en P. J. Baena Baena y N. López Santana (dir.), *Estudios sobre la responsabilidad de los operadores de transporte en la Ley de Navegación Marítima*, Aranzadi, Cizur Menor (pp. 403-445).
- SMITH, L. J. (2015). «Chapter 10: Legal aspects of satellite navigation», en F. G. Von der Dunk y F. Tronchetti (eds.), *Handbook of Space Law*, Cheltenham (UK), Edward Elgar Publishing Limited (pp. 554–617).
- TIBERG, H. (1984). «Oil Pollution of the sea and the swedish “Tsesis” decision», *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (pp. 218-226).

- TSIMPLIS, M. (2021). «Chapter 10. Marine pollution from shipping activities», en Y. Baatz (ed.), *Maritime Law*, 5th ed., Routledge, New York (pp. 403-464).
- TSIMPLIS, M. y PAPADAS, S. (2019). «Information Technology in Navigation: Problems in Legal Implementation and Liability», *The Journal of Navigation*, vol. 72, núm. 4 (pp. 833-849).
- VICENTE MAMPEL, C. (2023). «Comentario al Artículo 137. Concepto y Regulación («Servicio de señalización marítima»)», en M.^a V. PETIT LAVALL, *et. al.*, (dirs.), *Comentarios al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y normativa de desarrollo*, Tirant lo Blanch, Valencia (pp. 976-989).
- YZQUIERDO TOLSADA, M. (2018). *Responsabilidad civil extracontractual. Parte general*, 4^a ed., Dykinson, Madrid.
- ZUNARELLI, S. y COMENALE PINTO, M. M. (2023). *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporti*, 5.^a ed., Wolters Kluwer Italia, Milán.
- ZURUTUZA ARIGUITA, I. (2019). «El régimen de la responsabilidad civil por contaminación marina en la Ley de Navegación Marítima», en A. Emparanza Sobejano y J. M. Martín Osante (dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Marcial Pons, Madrid (pp. 543-567).

Relación jurisprudencial

España

Tribunal Supremo (Sala de lo Penal, Sección 1.^ª)

STS 865/2015, de 14 de enero (RJ 2016, 4120).

Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5.^ª)

SAN 3700/2006, de 20 de septiembre (ECLI:ES:AN:2006:3700).

Audiencia Provincial A Coruña (Sección 3.^ª)

SAP A Coruña 1157/1997, de 18 de junio (ECLI:ES:APC:1997:1157).

Juzgado de lo Penal A Coruña (Sección 2.^ª)

SJP A Coruña 554/1996, de 20 de abril (ECLI:ES:JP:1996:1).

Francia

Cour de Cassation

Sentencia de 25 de septiembre de 2012 (10.82.938).

Inglaterra y Gales / Reino Unido

Hight Court (Commercial Court)

Sentencia de 24 de febrero de 2000, *Rey Banano del Pacífico CA & Ors v Transportes Navieros Ecuatorianos & Anor*, [2000] EWHC 215 (Comm).

Sentencia de 9 de noviembre de 2006, *Eleftheria, Owners & Demise Charterers of v Hakki Deval, Owners & Demise Charterer*, [2006] EWHC 2809 (Comm).

Sentencia de 30 de julio de 2013, *Gard Marine & Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd & Ors* («*Ocean Victory*»), [2014] 1 Lloyd's Rep 59.

Sentencia de 25 de junio de 2019, en el asunto *Western Neptune and the St Louis Express*, [2010] 1 Lloyd's Rep. 172.

Nueva York

United States District Court, S.D.

Sentencia de 2 de enero de 2008, *Reino de España v. American Bureau of Shipping, Inc.*, 528 F. Supp. 2d 455 (S.D.N.Y. 2008).

Unión Europea

Tribunal de Justicia

STJUE de 24 de junio de 2008, asunto C-188/07, *Commune de Mesquer c. Total France SA* (ECLI:EU:C:2008:359).