

Estudios de **DERECHO MARÍTIMO**

**Libro en homenaje
a la memoria de
José Luis Goñi Etchevers**

José Vicente Guzmán E.
Editor



Universidad
Externado
de Colombia

ESTUDIOS DE DERECHO MARÍTIMO

JOSÉ VICENTE
GUZMÁN E.
(ed.)

**ESTUDIOS DE
DERECHO MARÍTIMO**
LIBRO EN HOMENAJE A LA MEMORIA
DE JOSÉ LUIS GOÑI ETCHEVERS

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO

Estudios de derecho marítimo : libro en homenaje a la memoria de José Luis Goñi Etchevers / José Vicente Guzmán (ed.) ; José María Alcántara González [y otros]. -- Bogotá : Universidad Externado de Colombia. Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. 2022.

550 páginas ; 24 cm.

Incluye referencias bibliográficas.

ISBN: 9789587908107

1. Goñi Etchevers, José Luis, 1935-2014 -- Pensamiento jurídico 2. Goñi Etchevers, José Luis, 1935-2014 -- Homenajes póstumos 3. Abogados -- Especialidades y especialistas 4. Derecho marítimo - España 5. Derecho marítimo - Historia — España 6. Derecho marítimo -- Aspectos jurídicos - España 7. Derecho internacional marítimo -- España I. Guzmán E., José Vicente, editor, autor II. Universidad Externado de Colombia III. Título

347.8 SCDD 15

Catalogación en la fuente -- Universidad Externado de Colombia. Biblioteca.

marzo de 2022

ISBN 978-958-790-810-7

© 2022, JOSÉ VICENTE GUZMÁN E. (ED.)
© 2022, INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARÍTIMO
© 2022, UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
Calle 12 n.º 1-17 Este, Bogotá
Teléfono (57 1) 342 0288
publicaciones@uexternado.edu.co
www.uexternado.edu.co

Primera edición: marzo de 2022

Diseño de cubierta: Departamento de Publicaciones

Corrección de estilo: Javier Correa Correa
Composición: Marco Robayo
Impresión y encuadernación: Xpress Estudio Gráfico y
Digital S.A.S. - Xpress Kimpres
Tiraje: de 1 a 1.000 ejemplares

Prohibida la reproducción o cita impresa o electrónica total o parcial de esta obra, sin autorización expresa y por escrito del Departamento de Publicaciones de la Universidad Externado de Colombia. Las opiniones expresadas en esta obra son responsabilidad de los autores.

Diseño epub:

Hipertexto - Netizen Digital Solutions

JOSÉ MARÍA ALCÁNTARA GONZÁLEZ	RAFAEL DURÁN SANHUEZA
JUAN JOSÉ ÁLVAREZ RUBIO	LLUDELIS ESPINAL BENZANT
JOSÉ MODESTO APOLO	JOSÉ CARLOS FERNÁNDEZ ROZAS
GIORGIO BERLINGIERI	JOSÉ VICENTE GUZMÁN ESCOBAR
ALBERTO C. CAPPAGLI	LUIZ ROBERTO LEVEN SIANO
DIEGO CHAMI	ESTHER MALLACH
CARMEN CODES	MARTÍN PRIETO SULLEIRO
MARC DE MAN	JUAN L. PULIDO BEGINES
KATERINA VUSKOVIC	

CONTENIDO

Presentación

Nota del editor

El medio marino y el Derecho Marítimo

José María Alcántara González

La ley de navegación marítima española desde la perspectiva del Derecho Internacional privado

Juan José Álvarez Rubio

Contrato de manipulacion portuaria en la ley de navegacion marítima de España

José Modesto Apolo

Salvage in Spanish Law 14/2014, in the Italian Code of Navigation And In The 1989 Salvage Convention

Giorgio Berlingieri

La autonomia del Derecho de la Navegación (A propósito de la ley de navegación marítima de España)

Alberto C. Cappagli

Contratos de utilización de buques en la Ley 14/2014 de navegación marítima de España

Diego Chami

Jurisdicción y Derecho Marítimo: especial referencia a la ley española

Carmen Codes

Plataformas costa afuera (*offshore*). Perspectiva canadiense

Marc De Man

La responsabilidad del porteador por retraso y su regulación en la Ley de Navegación española de 2014

Rafael Durán Sanhueza

El contrato de seguro marítimo, análisis comparado de la Ley de Navegación española y el proyecto de ley de comercio marítimo dominicano

Lludelis Espinal Benzant

El arbitraje en la contratación marítima internacional: entre la dependencia y la especialización

José Carlos Fernández Rozas

La Ley 14 de 2014 de España y la unificación del Derecho Marítimo

José Vicente Guzmán Escobar

Cláusulas arbitrais e de foro estrangeiro em contratos de transporte marítimo de mercadorias no direito brasileiro

Luiz Roberto Leven Siano

De algunas observaciones sobre la desaparición de cláusulas de arbitraje en el Derecho del Transporte Marítimo de España y de Alemania, o de cómo una reforma forja retrocesos en vez de avances

Esther Mallach

Embargo preventivo de buques

Martín Prieto Sulleiro

Los contratos de chárter náutico

Juan L. Pulido Begines

Delimitación de la responsabilidad y funciones del agente consignatario de buques en la nueva ley de navegación marítima y su análisis frente al Derecho Marítimo en el Perú

Katerina Vuskovic

Notas al pie

PRESENTACIÓN

Se puede decir que a José Luis Goñi le conocen todos o casi todos los abogados marítimos y muchos otros profesionales del sector marítimo, por lo que no es necesario extenderse en su presentación. Por eso mismo, tampoco es necesario profundizar en su enorme valía como excelente jurista, como brillantísimo abogado, como árbitro o como profesor, ni en los numerosos logros profesionales que tuvo en todas las facetas que tuvieran que ver con el Derecho, ni incluso en su notable presencia en las instituciones más representativas del mundo del Derecho Marítimo.

Dedicado al Derecho Marítimo y del transporte desde el año 1959 sin interrupción y con exclusividad, siendo pionero en España en este campo, en 1964 fundó su propia firma, Goñi & Co., donde además de ejercer como abogado formó a grandes profesionales del sector.

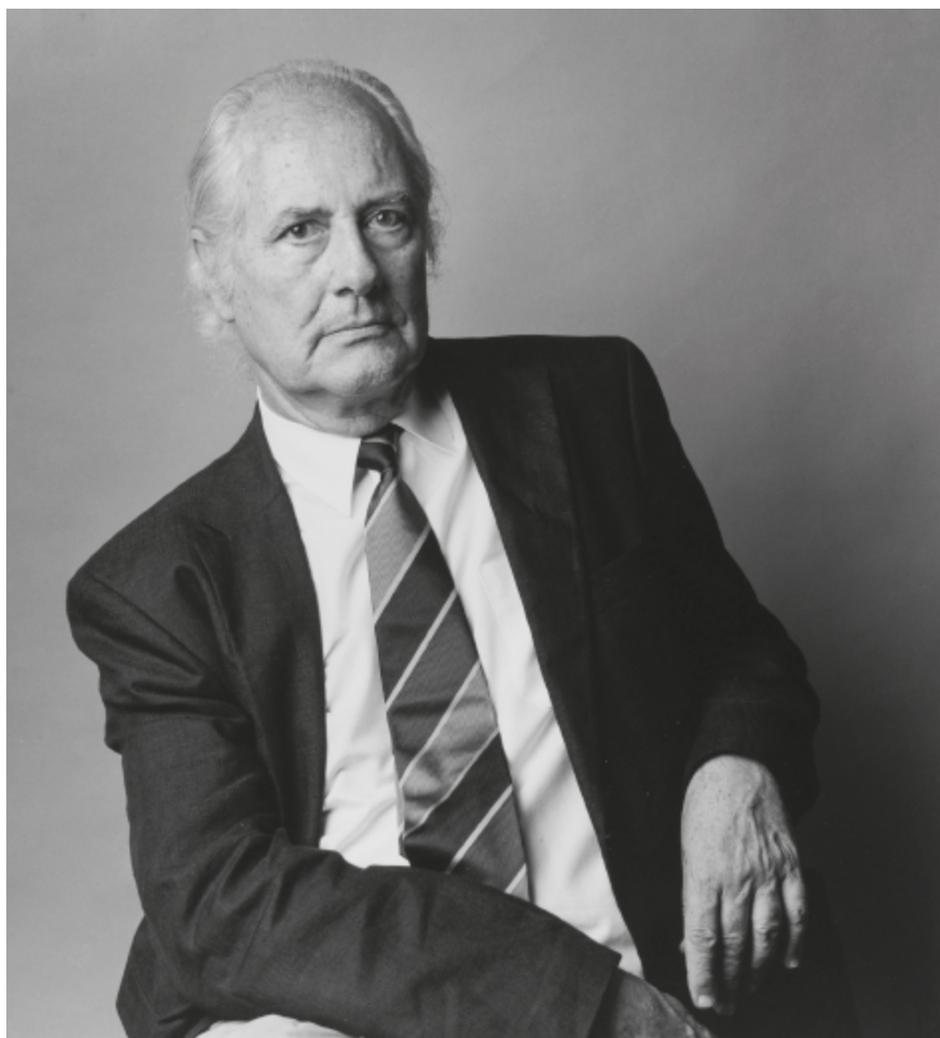
Participó en asuntos de gran calado como “Urquiola”, “Mar Egeo”, “Prestige”, “Yak-42”, “Oddysey”, etc., y actuó como árbitro en numerosos arbitrajes tanto institucionales (Cámara de Comercio Internacional, Corte Española de Arbitraje, Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Madrid) como arbitrajes *ad hoc*.

Compaginó el ejercicio de la abogacía con una notable participación en las instituciones marítimas más destacadas, siendo Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, Fundador en 1992 del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, miembro del Executive Council del Comité Marítimo Internacional, con sede en Amberes, durante seis años, en el que también fue miembro titular; miembro de la Junta Directiva de ASES MAR (Asociación de Estudios del Mar), de la Corte Española de Arbitraje del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de España, miembro

correspondiente español de la Academia de Jurisprudencia de Buenos Aires y miembro de la Junta de Gobierno de la Asociación de Amigos de la Residencia de Estudiantes.

También formó parte de la delegación gubernamental española en numerosas reuniones de organismos de Naciones Unidas sobre trabajos preparatorios de Convenios internacionales marítimos, de transportes, y sobre jurisdicción y arbitraje (IMO, UNCTAD, UNCITRAL).

Destacó como ponente en una lista innumerable de foros nacionales e internacionales sobre temas de Derecho Marítimo y arbitraje.



José Luis Goñi Etchevers
1935-2014

Publicó numerosos artículos en revistas especializadas en Derecho Marítimo y del transporte, arbitraje, seguros, etc., españolas y extranjeras, siendo durante años consejero de la revista *European Transport Law*.

En el campo docente, al que siempre estuvo ligado, fue profesor en la Universidad Autónoma de Madrid, desde su constitución, Colaborador Extraordinario de la Cátedra de Derecho Internacional Privado de la Universidad Complutense de Madrid y profesor en las Maestrías en Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español y del Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI.

Si hablamos de José Luis Goñi como persona, era todo humildad -como todos los sabios que lo son-, optimista, generoso y bondadoso. Divertido y sensible, elegante en el más extenso sentido de la palabra, un mago que sabía enamorar a quien tenía enfrente haciéndole sentir importante.

Tenía una cualidad que muy pocos tienen, que es la de saber escuchar y en su humildad, tomar en cuenta y en consideración cualquier proposición innovadora, viniera de quién viniera. Siempre daba una oportunidad a todo el mundo, y en especial a la gente más joven, a la que intentaba ayudar a formarse y daba paso lleno de orgullo.

Esta obra que publica el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en homenaje a José Luis Goñi es un merecido tributo a quien fue Miembro Fundador de este Instituto, del que siempre hablaba como algo muy suyo, engendrado con un objetivo muy claro: lograr la unificación del Derecho Marítimo, que tanto se ocupó de proclamar durante toda su trayectoria profesional.

A lo largo de este libro, al que han contribuido autores de diversos países del entorno iberoamericano y europeo, encontraremos un buen número de artículos que versan

sobre la Ley de Navegación Marítima española, de la que fue un incansable promotor y activo defensor desde el inicio de su gestación en el año 2004.

Con esta publicación, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo contribuye una vez más a aumentar su biblioteca para dar cumplimiento a su objetivo de divulgar y modernizar esta rama del derecho, tan especial y que tanto nos une a todos sus miembros.

Saleta Rosón Cedrón

NOTA DEL EDITOR

Muy poco tiempo antes del Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo celebrado en Lisboa (Portugal), nos enteramos de la triste noticia del fallecimiento de José Luis Goñi, unos de sus fundadores y más distinguidos e importantes miembros. Con el beneplácito de su familia, y sus constantes apoyo y respaldo, asumí el encargo de editar un libro en su memoria, en el que se reunirían artículos sobre Derecho Marítimo de autores con conocimientos y prestigio en la materia, bien fuera como catedráticos, árbitros o abogados practicantes, y que en su mayoría hubieran conocido y tenido cercanía con José Luis. Teniendo en cuenta su trabajo y sus aportes al proyecto que poco después de su partida se convertiría en la nueva Ley de Navegación Marítima de España (Ley 14 de 2014), también procuramos que los artículos tuvieran, en alguna medida, referencias a esta norma.

La convocatoria fue atendida con entusiasmo, de tal manera que este volumen reúne diecisiete artículos de distinguidos abogados expertos en Derecho Marítimo, originarios de diversos países y muchos de ellos miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, incluyendo a su actual Presidenta, Dra. Katerina Vuskovic, y a uno de sus expresidentes, el Dr. José Modesto Apolo, quien lamentablemente falleció unos pocos meses antes de la publicación de este libro.

Quiero agradecer el decidido apoyo y la paciencia de la familia de José Luis Goñi para la edición de este libro, en particular a Doña Pepita Jiménez, su esposa, a Saleta Rosón y a Carmen Codes. De igual manera, quiero extender mis agradecimientos a la Dra. Katerina Vuskovic, actual Presidenta del Instituto Iberoamericano de Derecho

Marítimo por su apoyo a la publicación de este homenaje a la memoria de José Luis Goñi y a la Universidad Externado de Colombia, cuyo sello editorial hizo posible la edición de este libro.

Como es común en obras de carácter colectivo, la información y las opiniones contenidas en los artículos que integran este libro son responsabilidad exclusiva de sus autores y no comprometen al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo ni a la Universidad Externado de Colombia.

JOSÉ MARIA ALCÁNTARA GONZÁLEZ*

El medio marino y el Derecho Marítimo

A José Luis Goñi Etchevers, con el recuerdo y la amistad

De lege ferenda. Homenaje personal a José Luis Goñi.

Conviví con José Luis Goñi diez años en los despachos de Comandante Zorita y Serrano, fui su socio y amigo. Nuestra relación profesional y amistad continuó, desde diferentes bufetes, otros treinta años más. La noticia de su fallecimiento me tomó por sorpresa cuando, por azar, me encontraba unos días en España.

Pocos le conocieron profesionalmente como yo. Nuestro contrapunto surgió de esa forma tan española como es la amistad manchada por los intereses. De esa manera tan socialmente española que suele llamar rivales a aquellos que, simplemente, llevan los proyectos a una discrepancia práctica. Pero compartimos las ideas y el mismo pensar en grado no medible durante tantos años juntos y en el contraste de la relación que siguió. A través de cientos de cafés de media mañana, de viajes juntos, de invocaciones y cuitas filosóficas desde el Partenón, la City de Londres, el Atlantic de Hamburgo, la capilla Sixtina, el hotel Marhaba de Nouakchott bajo toque de queda o la playa de Ipanema, que José Luis visitó con traje y corbata y maleta en mano.



José María Alcántara González

José Luis Goñi me impresionó en el despacho de Juan B. Monfort cuando yo me asomaba algunas tardes en 1967 por consejo de José Luis de Azcárraga. Su visión de los asuntos marítimos y legislativos patrios era crítica y siempre adelantada. En 1972, me acerqué de nuevo a él motivado por su planteamiento jurídico del caso Monte Udala. Hombre instruido, pero, más aún, dotado de un sentido perenne de la reforma de las leyes y del paso adelante. Su agilidad intelectual le tentaba sin cesar a enfocar situaciones con respuestas aún no vigentes ni inventadas: *de lege ferenda*, como solía decir. Audaz y profundo en todo, desde la inconstitucionalidad de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 hasta la vigencia española de las Reglas de Visby. Caminamos juntos en muchos senderos discursivos y creativos, como el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Su aportación y

entusiasmo por las Reglas de Hamburgo en 1978 le granjearon no pocas censuras de los armadores españoles.

José Luis exhibió siempre un pensamiento potente y un verbo valiente, pero sin levantar la voz ni sacar espada. Así como su estudio y reflexión fueron siempre progresistas y avanzados, productos de una mente comprometida por los cambios y contra la chapuza nacional, sus modos fueron radicalmente pacíficos. No era José Luis exactamente un caballero de aire británico como le describe Manuel Vicent (*El País*, 26 de octubre), nada tenía de inglés, sino un pensador creyente en la bonhomía y en la inocente y saludable dialéctica de la discrepancia. Rechazaba la dinámica de la acción si esta se presentaba conflictiva o sin luz al final, y la repelía también por una profunda convicción de la relatividad de las pugnas y de los choques frontales. Como jurista inteligente, partía de la duda en tanto que valor honesto absoluto; y proyectaba el calibre de sus ideas hacia una distancia en donde las fracasadas debían dejar paso a las nuevas. De *lege ferenda*. Una fuerza intelectual que se contraponía, en cierto y en gran modo, con su exquisitez formal. En esa tensión interior entre su crítica larriana de lo cotidiano y su dimisión de todo recurso beligerante radicaba su enorme atractivo como persona. Recuerdo que cuando presenté todo un cuadro de reformas ante el CMI, él me dijo que no le gustaban las campañas porque yo realmente quería cerrar el Comité Marítimo Internacional. Guardo muchísimas anécdotas que pusieron de relieve su acerbo intelectual, aliviado por su gran afición a la mecánica que le llevó un día a desmontar su propio coche como quien desarma y reconstruye el Contrato de Fletamento por Tiempo.

Una larga secuencia de recuerdos, imposible de asimilar en estas horas, me motiva a destacar un semblante de José Luis, aparentemente contradictorio, que instaló la duda y la reflexión profunda en todo lo que estudié y aprendí a su lado y enfrente. Ese talante de José Luis, tan atrevido y

paciente a la vez, creo que definió el mejor Derecho Marítimo que hemos tenido para España antes de la recién nacida Ley de Navegación Marítima. Su propia estética presencial le mantuvo en gracia y a la vez hierático en la escena. Aunque a aquel oculto Fernando de los Ríos le encantaban los chistes y el humor de Sancho Panza. Un hombre esencialmente bueno abrumado por la falta de calidad de las cosas y la tozudez de la realidad. Los ingleses, salvo Byron, Shelley y Eduardo VIII, no fueron románticos y José Luis era un idealista de todo lo nuevo e ingenioso dentro del librepensamiento tolerante. España siempre anduvo escasa de talentos como el suyo. Debería haber vivido el siglo XXII, o quizás se fue porque se cansó de decir en silencio “esto no es, esto no es”, como el gran Ortega.

De lege ferenda, totalmente de acuerdo José Luis.

I. EL MEDIO MARINO EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

La Declaración de la Conferencia de las NN.UU. sobre el Medio Humano (Estocolmo, 16 de junio de 1972) (ONU, Doc. A /CONF.48/14/rev.1) proclamó que (2)“la protección y mejoramiento del medio es una cuestión fundamental que afecta al bienestar de los pueblos y al desarrollo económico del mundo entero, un deseo urgente de los pueblos de todo el mundo y un deber de todos los gobiernos” y estableció 26 *Principios* en defensa del Medio Humano, entre los cuales hemos de destacar los siguientes:

Principio 2: Los recursos naturales de la Tierra, incluidos el aire, el agua, la tierra, la flora y la fauna y especialmente las muestras representativas de los ecosistemas naturales, deben preservarse en beneficio de las generaciones presentes y futuras mediante una cuidadosa planificación u ordenación, según convenga.

Principio 3: Debe mantenerse y, siempre que sea posible, restaurarse y mejorarse la capacidad de la Tierra para producir recursos vitales renovables.

Principio 7: Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilizaciones legítimas del mar.

Principio 14: La planificación racional constituye un instrumento indispensable para conciliar las diferencias que puedan surgir entre las exigencias del desarrollo y la necesidad de proteger y mejorar el medio.

Principio 21: De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas y con los principios del Derecho internacional los Estados tienen el derecho soberano de explotar sus propios recursos en aplicación de su propia política ambiental y la obligación de asegurar que las actividades que se lleven a cabo dentro de su jurisdicción o bajo su control no perjudiquen al medio de otros Estados o de zonas situadas fuera de toda jurisdicción nacional.

Principio 25: Los Estados se asegurarán de que las organizaciones internacionales realicen una labor coordinada, eficaz y dinámica en la conservación y mejoramiento del medio.

Estos principios aluden, sin equívocos, a la conservación y protección del Medio Marino. Las Naciones Unidas crearon una agencia internacional, la Organización Marítima Internacional (OMI, antes OCMI) dedicada al control de la actividad marítima y del comercio por mar,

con fundamento en tres grandes objetivos: la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación y *la protección del medioambiente marino*, concebido como el ecosistema acuático que cubre las $\frac{3}{4}$ partes de la superficie del planeta y todo lo que existe en ese espacio acuático y subacuático: fauna, flora, recursos minerales, riqueza biológica y ecología marina. No puede existir la menor duda de que en la segunda década del siglo XXI el medio marino no es un espacio entendido como una fuente de lucro y tránsito libérrimo sino un medio humano que ha de ser protegido con carácter prioritario por el Derecho Internacional y del que hemos recorrido un largo trayecto desde la doctrina de la libertad de los mares (Hugo Grotius) a la de la conservación ecologista (la OMI y otras agencias regulatorias).

El propósito del presente trabajo es el de estudiar, y en su caso cuestionar y proponer, si el Derecho Internacional surgido de las Convenciones Marítimas actúa con verdadera vocación y mandato de Derecho Público frente a los intereses amparados por el Derecho Privado; si se han producido y persisten contradicciones y descoordinación en detrimento de la ecología marina, y si en definitiva el Derecho Marítimo tradicional debería refundarse en máximo, si no único, beneficio del Medioambiente Marino.

II. LA FUNCIÓN DEL DERECHO RESPECTO AL MEDIO MARINO

El Derecho, internacional e interno, ha tenido una función eminentemente “disuasoria” y, a la vez, compensatoria de los daños producidos a las víctimas por causa de un vertido contaminante del medio marino. En los ordenamientos nacionales la labor legislativa ha dado origen a un régimen sancionador económico, amén de la creación de la figura penal del *delito ecológico*, en cuanto atentado ilegal contra la conservación del medio marino, introduciendo la conducta infractora en la jurisdicción criminal, cuyo

conocimiento queda atribuido a los tribunales del espacio marítimo donde se comete el hecho delictivo tipificado. Esa intervención del Estado está amparada en las constituciones más modernas.

La capacidad preventiva por medio del poder disuasorio de la Justicia Penal, desde luego, conlleva aparejada las indemnizaciones civiles que hayan de corresponder a las víctimas de la contaminación del mar localizadas en la riqueza pesquera y en los daños al litoral, playas, puertos e instalaciones de tierra situadas en el Estado ribereño afectado. Por lo tanto, estaremos ante un “Derecho de daños”, de daños ya producidos a partir de un hecho cuya calificación será penal si intervino intencionalidad o dolo eventual y será administrativa-sancionadora en virtud de una tipicidad fundamentada en la gravedad objetiva de los daños. De tal modo, el Derecho de producción internacional, y su integración en los ordenamientos nacionales, buscará en su conjunto “disuadir” al potencial detentador del riesgo contaminante, sin perjuicio de la presunción de inocencia y del derecho a un juicio justo, cuyo orden procesal se desarrolla en virtud del principio garantista a través de un promedio de 10/15 años. La imposibilidad jurídica y práctica de obtener una reparación del daño ecológico verdaderamente eficaz y compensatoria ha obligado a la creación de fondos y esquemas internacionales de indemnización que atiendan al resarcimiento de daños en un primer término.

Otra función del Derecho es preventiva de accidentes mediante políticas de ordenación del tráfico marítimo, de organización de respuestas ante los accidentes, de actuación técnica y de fomento de la protección del ecosistema acuático. No es una prevención “disuasoria” sino una configuración jurídica, a través de reglamentos y directrices, que logren proteger al medio marino. Resumida en la frase *cleaner seas, safer seas*, de Lord Justice Donaldson (Presidente de la Comisión de Encuesta del

accidente del Herald Free Enterprise). La acción preventiva del Derecho conlleva una componente económica indudable, pero debidamente sustentada por los convenios internacionales, con carácter imperativo, está llamada a producir efectos más inmediatos y sólidos en torno al *safety of navigation*, otro de los pilares de los objetivos de la OMI. Su interés es máximo por cuanto no responde a un Derecho Público, que convive con soluciones privadas de conflictos, sino a un verdadero Orden Público de protección del Medio Marino. No obstante, la interacción entre ambas funciones del Derecho Internacional ha dado lugar a no pocas contradicciones, mientras que en los últimos 51 años, desde el accidente del Torrey Canyon, el éxito del papel disuasorio del Derecho ha sido escaso, quedando comprobado cómo ese equipamiento legal surgió como consecuencia de las sucesivas catástrofes marítimas y no ha logrado evitar ninguna, ni la probabilidad de la próxima, como está demostrando la gestión judicial del accidente del Prestige, sucedido en noviembre de 2002.

III. CRONOLOGÍA TRÁGICA DE LA EXISTENCIA DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS

El curso del Derecho ha sido siempre hasta hoy marcado por las grandes catástrofes marítimas y configurado *a posteriori*, es decir, como resultado de una experiencia negativa, a veces trágica, que no debía haber tenido lugar. La comunidad internacional reaccionó, en un comienzo, por la vía compensatoria-disuasoria de Convenios de Responsabilidad por Vertidos desde buques, salvo el Convenio de Intervención en Alta Mar, 29.11.69 de carácter preventivo. En tal enfoque de contexto se acuñaron los siguientes conceptos materiales contra la *contaminación del medio marino*:

Conducta prohibida, legalmente perseguible y sancionable.

Concepto de *Illegal discharge* (vertido ilegal).

Clases: *Operacional* y *Accidental*.

Según localización: en alta mar, en aguas territoriales, en aguas portuarias, en lugares de refugio.

Calificación: *negligent, seriously or grossly negligent, intentional or with knowledge that it will cause damage*.

Tipos de responsabilidad: civil, administrativa (sancionadora), penal.

Medidas: intervención (Derecho Público) y embargos preventivos (Derecho Privado).

Régimen de responsabilidad: objetiva, sujeta a exoneración y limitación de deuda.

Que configuraron un marco regulador a partir de las siguientes.

Catástrofes ecológicas

Torrey Canyon - 18 de marzo de 1967.

Amoco Cadiz - 16 de marzo de 1978.

Exxon Valdez - 24 de marzo de 1989.

Erika - 12 de diciembre de 1999.

Prestige - 13 de noviembre de 2002.

Torrey Canyon - 18 de marzo de 1967

CLC 29-XI-69- Convenio sobre responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos al mar

Régimen de responsabilidad y límites

Responsabilidad objetiva: Por daños por contaminación de un buque que transporte hidrocarburo (persistente) como consecuencia de un accidente en el territorio o mar territorial de un Estado.

Responsable: Propietario registral del buque.

Causas de exoneración:

- Acto de guerra, hostilidades, guerra civil o fuerza mayor.
- Acción u omisión de un tercero con intención de causar daño.
- Negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.
- Daños causados a las personas que dolosa o negligentemente causó en todo o parte tales daños. Incluye personas físicas, jurídicas y Estados.

Límites de responsabilidad: 133 D.E.G. ó 137 USD por cada tonelada de arqueo del buque (arqueo neto + volumen máquinas).

- Límite 14.000.000 DEG ó 14.400.000 USD.
- Pérdida del derecho a limitar: falta personal o culpa del propietario.
- Seguro obligatorio de responsabilidad civil o garantía financiera: buques que transporten como carga más de 2.000 toneladas de hidrocarburos.
- Acción directa contra el asegurador o persona que provea garantía financiera.

- Cobertura de P&I: hasta 10 millones USD por accidente
Plazo prescripción acciones: 3 años desde que se produjo el daño. En todo caso, 6 años desde el accidente.

FUND 71: 18 de diciembre de 1971 - Convenio internacional sobre la constitución de un fondo de compensación

Régimen de responsabilidad y límites.

Responsabilidad objetiva según CLC 69.

Responsable: importadores de petróleo.

Aportaciones Estados miembros en función al crudo recibido año anterior. Indemnizar daños por contaminación no indemnizados sobre la base del CLC 69 por causa de:

- CLC 69 no prevé responsabilidad caso concreto.
- Insolvencia o insuficiencia de seguro o garantía.
- Daño supera límite CLC69.

Causas de exoneración Indemnizatoria:

- Acto de guerra, hostilidad, guerra civil, insurrección, o derrame buque público.
- Daños sufridos por persona que dolosa o negligentemente causó el daño.
- Límites de indemnización: Hasta 30.000.000 D.E.G. ó 30.900.000 USD.
- Derecho de repetición: contra el responsable.

Amoco Cadiz 78: Bretaña 16 de marzo de 1978

PROT CLC 84: 25 de mayo de 1984 - protocolo modificador del CLC69

Régimen de responsabilidad y límites

Responsabilidad objetiva: por daños causados por contaminación por un buque que transporte hidrocarburos o un lastre en el territorio de un Estado contratante incluyendo la ZEE.

Responsable: Propietario registral del buque.

Causas de exoneración:

- Acto de guerra, hostilidades, guerra civil o fuerza mayor.
- Acción u omisión de un tercero con intención de causar daño.
- Negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.
- Daños causados a las personas que dolosa o negligentemente causaron en todo o parte tales daños. Impone la carga de la prueba al propietario o persona que provea la garantía.

Límites de responsabilidad:

- 3.000.000 D.E.G. para buques inferiores 5000 tons. de arqueo.
- 420 DEG por cada tonelada de arqueo adicional.
- Límite máximo 59.700.000 D.E.G.