

1.6. Responsabilidad civil

La responsabilidad civil por la contaminación por hidrocarburos derivada del accidente del buque «Prestige»

Civil liability for oil pollution arising from the accident of the vessel «Prestige»

por

ELISEO SIERRA NOGUERO

*Profesor agregado de Derecho mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona
Facultad de Derecho*

RESUMEN: Se comentan las sentencias del Tribunal Supremo relativas a la responsabilidad civil resultante del accidente del buque «Prestige» (14 de enero de 2016 y 18 de diciembre de 2018), sobre los sujetos responsables y la determinación de las cuantías que corresponden a cada reclamante. El proceso ejecutivo es competencia de la Audiencia Provincial de A Coruña; su auto de 17 de noviembre de 2017 sigue parcialmente vigente en lo no anulado por la STS de 18 de diciembre de 2018. Estas tres sentencias, interpretadas conjuntamente, permiten conocer el alcance de la responsabilidad civil en el caso analizado. También corresponde a la AP de A Coruña librar y autorizar los mandamientos para la ejecución de las sentencias españolas en el Reino Unido, si el asegurador del buque, el club P&I The London, se niega al pago voluntario de 1.000 millones de dólares a que fue condenado por el Tribunal Supremo.

ABSTRACT: *Rulings from the Supreme Court regarding the civil liability arising from the accident of the vessel «Prestige» (January 14, 2016 and December 18, 2018) are here discussed, with regard to the responsible parties and the amounts that correspond to each claimant. Jurisdiction over the execution belong to the Provincial Court of A Coruña, whose decision of November 17, 2017, is partially in force, after being declared partially null by the ruling of the Supreme Court of December 18, 2018. These three rulings must be interpreted as a group, to know the scope and terms of the civil liability arising from this accident. It belongs also to the Provincial Court of A Coruña the competence to request the execution of the Spanish rulings in the United Kingdom if the P&I club of the vessel refuses to voluntarily pay 1,000 million dollars to which it was condemned by the Supreme Court.*

PALABRAS CLAVES: Buque «Prestige». Responsabilidad civil. Ejecución de sentencia española en otro país de la Unión Europea. FIDAC. Club P&I. Contaminación por hidrocarburos. Intereses. Fondos comunitarios. Impuesto sobre el Valor Añadido.

KEY WORDS: *Vessel «Prestige». Civil liability. Execution of Spanish ruling in other country of the European Union. FIDAC. P&I club. Oil pollution. Interests. European Funds. Value-Added Tax.*

SUMARIO: I. CONTEXTUALIZACIÓN.—II. LA STS DE 14 DE ENERO DE 2016: 1. IDENTIFICACIÓN DE LOS RESPONSABLES CIVILES. 2. BASES PARA LA FIJACIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES.—III. EL AUTO AP DE A CORUÑA DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2017 Y LA STS DE 18 DE DICIEMBRE DE 2018, EN FASE DE EJECUCIÓN: 1. DERECHO DE LOS ESTADOS ESPAÑOL Y FRANCÉS A INCLUIR EL IVA EN LAS INDEMNIZACIONES DEBIDAS. 2. EL ESTADO ESPAÑOL PUEDE RECLAMAR A LOS RESPONSABLES CIVILES LAS AYUDAS PERCIBIDAS DE FONDOS COMUNITARIOS. 3. EL ESTADO ESPAÑOL PUEDE RECLAMAR INTERESES MORATORIOS Y PROCESALES. 4. EL FIDAC NO RESPONDE DE LOS DAÑOS NO MATERIALES.—IV. REFERENCIA A LA EJECUCIÓN EN EL REINO UNIDO FRENTE AL CLUB P&I.—V. CONCLUSIONES.—VI. BIBLIOGRAFÍA.

I. CONTEXTUALIZACIÓN

El procedimiento ante los tribunales españoles para depurar las responsabilidades civiles y penales derivadas del siniestro del buque «Prestige» está siendo muy complejo. La instrucción comenzó en 2002. El proceso declarativo concluyó en 2016. El proceso ejecutivo no ha terminado todavía.

La responsabilidad civil derivada del accidente del buque resulta de dos sentencias del Tribunal Supremo, ambas son firmes y constituyen cosa juzgada. En primer lugar, el proceso declarativo terminó con la STS, Sala Segunda, de 14 de enero de 2016. El Alto Tribunal identifica a los responsables civiles de los daños y perjuicios causados, pero no fija la cuantía de las indemnizaciones de cada perjudicado, sino los criterios para su cuantificación en fase ejecutiva.

En segundo lugar, la ejecución de la sentencia del Tribunal Supremo corresponde, según las reglas de competencia jurisdiccional a la AP de A Coruña. Este órgano dictó un auto de 15 de noviembre de 2017, en la que cuantifica la compensación adeudada a cada perjudicado. Este auto fue objeto de recurso de casación en el marco del proceso ejecutivo y la STS, Sala Segunda, de 18 de diciembre de 2018 lo anula parcialmente, con pronunciamientos que sustituyen lo dispuesto en el citado auto. En concreto, el Tribunal Supremo modifica sustancialmente algunas cuantías de las indemnizaciones, como la debida al Estado español y francés, y excluye la responsabilidad del Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 (en adelante, FIDAC) por los daños no materiales. En lo no anulado por la STS de 18 de diciembre de 2018, rige lo dispuesto en el auto de la AP de A Coruña de 15 de noviembre de 2017.

Se analizan aquí ambas sentencias del Tribunal Supremo y el citado auto de la AP de A Coruña. Este tribunal de instancia debe dar curso a la ejecución y también autoriza y libra los mandamientos necesarios para la ejecución forzosa de las sentencias frente al club P&I del buque «Prestige» en el Reino Unido si, como es previsible, este no satisface voluntariamente la indemnización de 1.000 millones de dólares a la que le condena el Tribunal Supremo.

II. LA STS DE 14 DE ENERO DE 2016

La STS, Sala Segunda, de lo Penal, de 14 de enero de 2016¹, declara la responsabilidad penal y civil derivada del accidente del buque «Prestige»². En materia de responsabilidades civiles, casa y anula parcialmente la SAP de A Coruña de 13 de noviembre de 2013³, que no admitió responsabilidad civil alguna. El Alto Tribunal, en cambio, admite la existencia de dicha responsabilidad civil y declara al capitán, al propietario del buque, al asegurador (club P&I) y al FIDAC, como responsables civiles, cada uno en base a diferentes fundamentos y por diversa cuantía. Además, la STS fija los criterios para que, en fase ejecutiva, la AP de A Coruña cuantifique la indemnización de cada perjudicado.

1. IDENTIFICACIÓN DE LOS RESPONSABLES CIVILES

En primer lugar, la STS sostiene que, tanto el capitán del buque como el propietario del mismo, son responsables civiles de los daños y perjuicios causados por la contaminación de hidrocarburos resultante del accidente. No tienen derecho a utilizar los límites indemnizatorios del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992 (en adelante, CRC 1992). Ello se debe a que, con sus acciones y omisiones antes y durante el accidente (explicadas en detalle), por aplicación de los artículos III.4 *in fine* y V.2 CRC 1992, no tienen derecho a limitar la responsabilidad quienes «actuaron con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños».

En nuestra opinión, el capitán y la sociedad propietaria del buque «Prestige» difícilmente van a poder asumir el pago de las indemnizaciones extraordinarias. Es claro respecto al capitán como persona física. Tampoco la propietaria del buque que, si aún existe, probablemente tenía como único patrimonio el buque hundido. En conclusión, en relación a estos responsables civiles, aunque se haya declarado su responsabilidad civil y de forma ilimitada, los pagos serían irrealizables, frustrando así el objeto del proceso.

En segundo lugar, la STS declara la responsabilidad civil directa del asegurador del buque, el club P&I *The London Steamship Mutual Insurance Association*. El seguro P&I (por *Protection and Indemnity*) que ofrece incluye entre sus amplias coberturas la de responsabilidad civil del propietario del buque. No obstante, a diferencia del capitán y del propietario del buque, el club P&I disfruta de un límite máximo de indemnización de 1.000 millones de dólares estadounidenses, como reconoce el Alto Tribunal. Este límite del que se beneficia el club P&I del buque «Prestige» proviene del contrato de seguro P&I que, para los daños por hidrocarburos, incluye esta suma asegurada. Naturalmente, esta cuantía es el máximo de indemnización, pero el club P&I no renunciaba a valerse de los límites legales de indemnización que sean aplicables, por debajo de esa cuantía tope. En concreto, para el caso «Prestige», el club P&I pretendía beneficiarse de las limitaciones globales por buque del Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1996 (en adelante, Convenio LLMC 76/96) y de las del CRC 1992. Tan pronto como se produjo el siniestro, el club P&I depositó en los Juzgados de Corcubión, que conocían de la instrucción, un fondo de indemnización por unos 22 millones de euros (las cantidades de indemnización están redondeadas en millones a efectos del presente comentario), de acuerdo con las exigencias

del Convenio LLMC 76/96. Esta cuantía corresponde al límite de indemnización global que, según el arqueo del buque «Prestige», asume el propietario y el asegurador. Sin embargo, la STS no admite esta limitación y resuelve que el asegurador es responsable civil directo frente a los perjudicados hasta el límite de la indemnización convencionalmente pactada en el contrato de seguro (art. 117 Código Penal): los citados 1.000 millones de dólares estadounidenses previstos como suma asegurada para daños por contaminación de hidrocarburos.

Consideramos que el club P&I sí habría de ser suficientemente solvente para afrontar esta indemnización. Es un asegurador británico que, como tal, está sometido al control de solvencia. Además, el club P&I *The London* forma parte del Grupo Internacional de Clubs P&I, por el cual se establece un consorcio que permite al club exigir una contribución al resto de los clubs del Grupo Internacional. También han pactado colectivamente contratos de reaseguro con múltiples reaseguradores en el mercado londinense y fuera de él para prever específicamente el riesgo de estas indemnizaciones tan altas. El sector de riesgos de responsabilidades civiles marítimas sí está preparado con antelación para afrontar el pago de grandes indemnizaciones. Sin embargo, hasta ahora, el club P&I *The London* ha depositado solo el citado fondo de indemnización de unos 22 millones de euros, de acuerdo con los límites del citado Convenio LLMC 76/96. No se ha ofrecido a cumplir voluntariamente la STS de 14 de enero de 2016, por lo que habrá que proceder a la ejecución forzosa allá donde tenga patrimonio, en particular en el Reino Unido, donde tendría, al parecer, su sede social. El pago por el club P&I acreditaría la eficacia de los acuerdos en el seno del Grupo Internacional de Clubs P&I, de interés público como señaló la Comisión Europea, pues permiten ofrecer unas coberturas más amplias de lo que un asegurador podría ofrecer por sí solo (SIERRA NOGUERO, 2013, 794).

En tercer lugar, el Tribunal Supremo declara también que el FIDAC 1992 es responsable del pago de las indemnizaciones, pero hasta el límite que figura en su estatuto jurídico. En concreto, este Fondo nace del Convenio de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (en adelante, Convenio del Fondo 1992), como complemento del CRC 1992. La idea es que las indemnizaciones por contaminación de hidrocarburos deben ser financiadas no solo por la industria naviera, sino también por los intereses en la carga. El FIDAC responde cuando no haya responsabilidad del propietario del buque, cuando este sea insolvente o cuando la cuantía de la indemnización sea superior al límite fijado en el CRC 1992 (art. 4.1). Se financia con las contribuciones de los Estados miembros, según cuotas calculadas según las importaciones de hidrocarburos (art. 10 Convenio del Fondo 1992) y repercutidas a los usuarios. El Fondo tiene legitimación pasiva frente a los perjudicados (art. 7.1 Convenio del Fondo 1992) y puede beneficiarse de unos límites máximos de indemnización.

En concreto, el Tribunal Supremo condena al FIDAC al pago de hasta 135 millones de unidades de cuenta, salvo que sea procedente el límite de 200 millones por razón del gran número de las contribuciones recibidas en el periodo considerado (texto del artículo 4.4 Convenio del Fondo 1992 vigente en el momento del siniestro del «Prestige»⁴). El FIDAC ha señalado que no es aplicable este segundo límite, de modo que el importe de las indemnizaciones se limita a 135 millones de *unidades de cuenta*.

El tope indemnizatorio de 135 millones de cuenta incluye la suma efectivamente pagada por el propietario del buque o su asegurador en virtud del CRC 1992 (art. 4.4). Es importante determinar el importe máximo de la indemnización.

Para ello, primero de todo, hay que convertir las unidades de cuenta a moneda nacional. Así, las «unidades de cuenta» se corresponden, como regla general, con los *Derechos Especiales de Giro* (DEG o SDR, por *Special Drawing Rights*) del Fondo Monetario Internacional. Con la conversión del DEG en euros, según la fecha del accidente, la cuantía máxima de indemnización para el siniestro del «Prestige» en virtud del CRC de 1992 (propietario y asegurador) y el Convenio del Fondo de 1992 (FIDAC) es de 171.520.703 euros⁵. De estos, el propietario del buque y su asegurador asumen unos 22 millones de euros (ya depositados como fondo de indemnización); el FIDAC, los 149 millones de euros restantes.

El FIDAC informa que ya ha abonado indemnizaciones a los afectados y de forma principal al Estado español, por un montante global de 120,8 millones de euros y tiene disponibles otros 27,7 millones de euros para tal fin⁶.

2. BASES PARA LA FIJACIÓN DE LAS INDEMNIZACIONES

La STS de 14 de enero de 2016 establece las bases para cuantificar la indemnización debida a cada perjudicado en la fase de ejecución de la sentencia. Esta remisión al proceso ejecutivo lo justifica en una práctica histórica de la jurisdicción penal: cuando la respuesta al ejercicio de la acción civil, por una u otra circunstancia, no puede ser resuelta al tiempo de la sentencia inicial sobre la responsabilidad penal, puede dejarse aplazada a la fase de la ejecución de sentencia. Esta práctica judicial está positivizada en el artículo 115 del Código Penal, según el cual «los jueces y tribunales al declarar la existencia de responsabilidad civil, establecerán razonadamente en sus resoluciones *las bases que sirvan de presupuesto para la fijación de la cuantía de los daños e indemnizaciones* (la cursiva es nuestra), pudiendo fijarla en la propia resolución o en el momento de la ejecución».

En particular, el Tribunal Supremo estableció las siguientes bases para cuantificar la cuantía de cada reclamación: 1) El importe de la responsabilidad abarcará la restitución, la reparación del daño, tanto el emergente como el lucro cesante, incluido el daño medioambiental en sus distintos aspectos, así como la indemnización de perjuicios materiales y morales; 2) El importe concreto habrá de determinarse en ejecución de sentencia, previa valoración por parte del Tribunal sentenciador de las pruebas que se han practicado en relación a las distintas partidas que integran la misma, y con sometimiento a un procedimiento contradictorio que garantice la efectiva intervención de los afectados; 3) El límite máximo no excederá de lo solicitado por las partes acusadoras en sus conclusiones definitivas; 4) Son indemnizables los gastos certificados y también los que se acrediten por otros medios probatorios; 5) El importe de la reparación o indemnización se acredita por facturas o contabilidad no impugnadas o ratificadas en presencia judicial y refrendadas por peritos designados judicialmente; y, 6) No se excluyen los informes periciales realizados por peritos designados no judicialmente.

III. EL AUTO AP DE A CORUÑA DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2017 Y LA STS DE 18 DE DICIEMBRE DE 2018, EN FASE DE EJECUCIÓN

La AP de A Coruña, sección 1.^a, es el órgano competente para la ejecución de la STS de 14 de enero de 2016, conforme al artículo 984.3 de la Ley de

Enjuiciamiento Criminal (en adelante, LECr). Este tribunal incoó de oficio la ejecución el 11 de febrero de 2016 y el trámite concluyó con el auto de la AP de A Coruña de 15 de noviembre de 2017⁷. Dicho auto reconoce el derecho de unos 265 perjudicados a ser indemnizados, cada uno con su cuantía específica. El importe total de las indemnizaciones es de unos 1.650 millones de euros⁸.

El auto de la AP de A Coruña atribuye la indemnización principal y más elevada al Estado español, con 1.573 millones de euros, distribuidos del siguiente modo: 931 millones de euros por gastos; 280 millones de euros por daños ambientales; y, 363 millones por daños morales.

El importante volumen de la reclamación del Estado español en concepto de gastos patrimoniales se justifica en que ha adelantado las indemnizaciones a muchos afectados de acuerdo con el Real Decreto-ley 4/2003, de 20 de junio, sobre actuaciones para el abono de indemnizaciones en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque «Prestige»⁹. El Estado español anticipó a través del Instituto de Crédito Oficial (ICO) una indemnización a particulares y Administraciones Públicas, subrogándose en los derechos de los perjudicados por esta cuantía mediante la firma de acuerdos transaccionales. Este Decreto-ley limitaba el importe global a 160 millones de euros (art. 1) y se condicionaba a recibir fondos del FIDAC u otros mecanismos de protección (art. 2)¹⁰. Estas condiciones resultaban inadecuadas, vistos los extraordinarios daños sufridos, de modo que el Real Decreto-ley 4/2004, de 2 de julio¹¹, suprimió tanto el límite de 160 millones de euros, por ser notoriamente insuficiente, como la condición de que el ICO recibiese antes los fondos del FIDAC u otro mecanismo de compensación. En conclusión, el Estado atendió por su cuenta los anticipos derivados de acuerdos y convenios transaccionales con los afectados que optaron por suscribirlos (art. 1)¹². Ello no significa que hayan cobrado íntegramente la indemnización por los daños sufridos. En la parte cobrada del Estado español, este se ha subrogado en sus derechos contra los responsables civiles. En el resto no cobrado, la legitimación activa corresponde siempre al perjudicado. En la ejecución de la sentencia, hay que garantizar la coordinación de los cobros ya realizados y pendientes. No obstante, el grueso de la indemnización corresponderá, al dividir a prorrata, siempre al Estado español. Incluso si el club P&I es obligado al pago de los citados 1.000 millones de dólares.

En comparación con el Estado español, en efecto, el resto de reclamaciones reconocidas por el auto de la AP de A Coruña son muy reducidas. Frente a los 1.573 millones del Estado español, se reconoce al Estado francés el derecho a una reclamación de 61 millones de euros; a la Xunta de Galicia, 1,8 millones de euros. A continuación, el auto admite indemnizaciones de unos miles de euros cada una a empresas y particulares dedicados a la pesca, marisqueo y acuicultura, a empresas turísticas, así como a numerosos municipios, ayuntamientos y diputaciones provinciales francesas.

El auto de AP de A Coruña fue recurrido en casación por el Estado Español, el Estado francés, y otros perjudicados, así como por algunos de los responsables civiles, dictando así la STS de 19 de diciembre de 2018. El Tribunal Supremo señala que el auto de ejecución recurrido es un complemento de la sentencia que declaró la existencia de la responsabilidad civil en su sentencia de 14 de enero de 2016. Por ello, el auto dictado en ejecución es recurrible ante el propio Tribunal Supremo.

A la vista de las razones alegadas por los recurrentes, el Alto Tribunal casa y anula parcialmente el auto de la AP de A Coruña de 17 de noviembre de 2017, principalmente en los aspectos comentados a continuación.

1. DERECHO DE LOS ESTADOS ESPAÑOL Y FRANCÉS A INCLUIR EL IVA EN LAS INDEMNIZACIONES DEBIDAS

La STS de 18 de diciembre de 2018 declara que es procedente: «5. *Estimar el recurso del Estado francés declarando procedente la inclusión en las indemnizaciones dispuestas de las cantidades correspondientes al Impuesto del Valor Añadido (IVA) ...*(y) 7. *Estimar el recurso interpuesto por la Abogacía del Estado. Consecuentemente, debe incluirse en la indemnización al Estado español el importe del IVA satisfecho*».

El Tribunal Supremo anula así la parte del auto de la AP de A Coruña que niega el derecho de los Estados español y francés a incluir en sus reclamaciones el IVA que habían abonado a las empresas contratadas por estos Estados para prestar los servicios de recuperación y reparación del daño sufrido. El auto lo justifica en que es un importe que el propio Estado recupera cuando el contratista liquida el IVA con la Hacienda Pública. En otras palabras, si el Estado lo cobra también al responsable civil, se estaría cobrando dos veces por el mismo concepto.

El Tribunal Supremo no acepta este argumento. Tal y como había alegado el Estado francés, recuerda que la responsabilidad civil se rige por el principio de la *restituto in integrum*, según los artículos 109 y siguientes. Código penal, y artículos 1092, 1101 y 1157 del Código civil. En su virtud, la reparación ha de ser de los gastos y consecuencias económicas en su integridad. No cabe establecer ninguna excepción al principio de la *restituto in integrum* cuando es un Estado el que ha realizado el gasto a causa de un acto imputable al responsable civil. Por consiguiente, como el IVA es una consecuencia directa del hecho generador de la indemnización, han de asumirlo los responsables civiles de tales hechos dañosos.

El Tribunal Supremo añade que no cabe compensación entre el IVA pagado al contratista y el IVA que el contratista ingresa en la Hacienda Pública. No se trata de deudas similares y tienen dos presupuestos distintos. Una deuda proviene del hecho que genera la indemnización. Las operaciones realizadas a la reparación de los daños están sujetas al IVA y el Estado lo ha pagado al contratista. El otro importe surge de una actividad económica y genera una obligación tributaria a cargo del contratista. Cuando este abona el impuesto está trasladando ese importe al causante del daño. El Estado, cuando cobra del responsable civil, no cobra dos veces, sino que recupera por la indemnización la prestación del servicio de reparación y cobra el impuesto por el desarrollo de la actividad económica sujeta al mismo.

La STS cifra el IVA a favor del Estado español en 43,6 millones de euros. La parte correspondiente al IVA a favor del Estado francés deberá fijarse por la AP de A Coruña en el marco de la continuación del proceso ejecutivo.

2. EL ESTADO ESPAÑOL PUEDE RECLAMAR A LOS RESPONSABLES CIVILES LAS AYUDAS PERCIBIDAS DE FONDOS COMUNITARIOS

La STS declara que procede «7. *Estimar el recurso interpuesto por la Abogacía del Estado (...)* No deben ser descontadas de la indemnización las cantidades recibidas por el Estado por el concepto de Ayudas procedentes de los Fondos comunitarios».

El Tribunal Supremo anula la parte del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña que daba la razón al club P&I y descontaba de la reclamación del Estado español los 275 millones de euros percibidos ya de Fondos comunitarios. Se

revierte este descuento y se justifica en el derecho del Estado español a reclamar a los responsables civiles el total de la indemnización debida, con independencia de si los daños y gastos han sido sufragados con dinero del Estado español o de los Fondos comunitarios. Señala que, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, el Estado español asume la defensa de los intereses económicos y de los recursos financieros de la Unión Europea, pues esta no se ha personado como perjudicado, por lo que no ha podido actuar su derecho al resarcimiento. En consecuencia, es el Estado español quien actúa ese interés de resarcimiento y a la Unión Europea, en su caso, le corresponde reclamar al Estado.

Como puede verse, junto al IVA que se reconoce al Estado español, el importe de la indemnización a su favor continúa creciendo. A los 1.573 millones de euros reconocidos por la AP de A Coruña, se la ha de sumar los 43,6 millones de euros, más los 275 millones de euros que se le habían descontado. Unas cifras desorbitantes, que acreditan tanto el gran desastre producido por el hundimiento del buque «Prestige», como el rol esencial del Estado español como perjudicado esencial del mismo.

3. EL ESTADO ESPAÑOL PUEDE RECLAMAR INTERESES MORATORIOS Y PROCESALES

La STS dispone que las indemnizaciones a favor del Estado español deben comprender «*los intereses legales por los daños y perjuicios (art. 1108 CC), desde la reclamación, y los intereses devengados a partir del pronunciamiento sobre responsabilidad civil (art. 575 LECr, sic Ley de enjuiciamiento civil)*». Se anula la parte del auto de la Audiencia Provincial de A Coruña que disponía que «*los intereses legales solo se calcularán desde la firmeza del auto, al ser imprescindible la cuantificación que aquí se contiene a efectos de cálculo*».

En tema de intereses, el Tribunal Supremo recuerda su cambio jurisprudencial desde 1997 hasta la actualidad sobre la interpretación del brocardo *in illiquidis non fit mora*. Basta que se trate de un daño preexistente, susceptible de determinación, para que surja la obligación de pagar intereses. Este principio no rige cuando de un modo u otro la cantidad reclamada esté determinada o pueda determinarse, aunque sea con aproximación. Se distingue entre *intereses moratorios* e *intereses procesales*.

El Tribunal Supremo condena al abono de los *intereses moratorios* desde el escrito de conclusiones provisionales donde se inste al pago de las cantidades. En este momento es cuando se fijan los límites del objeto del juicio oral, a través de las correspondientes pretensiones civiles y penales.

Los intereses moratorios se devengan hasta la fecha de la sentencia. Entendemos que el pronunciamiento tuvo lugar con la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016, que reconoció la responsabilidad civil, no con el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre de 2017, que se limitó a cuantificar el importe de cada indemnización.

A partir de la fecha de la sentencia ya operan por ley los *intereses procesales* del artículo 576 Ley de enjuiciamiento civil: «*Desde que fuere dictada en primera instancia, toda sentencia o resolución que condene al pago de una cantidad de dinero líquida determinará, en favor del acreedor, el devengo de un interés anual igual al del interés legal del dinero incrementado en dos puntos...*». Recuerda que la doctrina científica de forma pacífica entiende que los intereses procesales obedecen a la intención de disuadir al condenado de llevar a cabo maniobras dilatorias. La finalidad es que el perjudicado no soporte los costes de la dilación vinculada

al cobro de su deuda y se mantenga el valor de aquello a lo que condena la sentencia. Al efecto, los intereses procesales nacen *ex lege*, sin necesidad de que la parte lo pida o, incluso, sin necesidad de que a ellos condene la sentencia y sin que sea necesario que la sentencia sea firme. Por ello, casa el auto en lo relativo a su exigencia desde la firmeza del mismo, y sitúa el nacimiento de los intereses legales desde «el pronunciamiento sobre responsabilidad civil».

Sin que conste la explicación en la STS analizada, únicamente el Estado español se beneficia de este cambio respecto a los intereses, pues el resto de perjudicados tienen derecho a los intereses conforme a lo dispuesto en el citado auto: *«los intereses legales solo se calcularán desde la firmeza del auto, al ser imprescindible la cuantificación que aquí se contiene a efectos de cálculo»*.

4. EL FIDAC NO RESPONDE DE LOS DAÑOS NO MATERIALES

La STS también procede a «8. *Estimar el recurso del Fondo Internacional de indemnizatoria de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FIDAC). En el particular referido al motivo primero de su recurso, no incluyendo en la condena por responsabilidad civil de lo que denomina daños no materiales*».

El Tribunal Supremo solo excluye estos daños no materiales de la responsabilidad del FIDAC, que deberán ser asumidos por el resto de responsables civiles. La razón es que admite la alegación del FIDAC sobre el concepto de «daños ocasionados por contaminación» del artículo I.6 CRC 92. La responsabilidad cuasi objetiva, legal y tasada del FIDAC incluye las denominadas operaciones de limpieza y daños a los bienes, que incluyen los costes objetivos y razonables las operaciones de limpieza, los daños a bienes, las operaciones de salvamento, y todas aquellas que comprendan lo que es la reposición de lo destruido a causa del hecho generador de la responsabilidad civil. También se incluyen las pérdidas puramente económicas causadas a personas que no hayan sido físicamente afectadas por el vertido, pero sí en su actividad comercial. También deben incluirse los daños al medio ambiente, en cuyo contexto figuran los costes de las medidas razonablemente adoptadas para la regeneración, recuperación y reparación del medio ambiente afectado por el vertido. Sin embargo, no se comprenden los daños de naturaleza distinta, como los daños no materiales o los daños morales, al quedar fuera del estatuto jurídico del FIDAC.

Desde un punto de vista del importe de la indemnización a satisfacer por el FIDAC, esta decisión del Tribunal Supremo no altera el tope de la indemnización. Los daños sufridos por los afectados, y principalmente por el Estado español, en conceptos cubiertos por el FIDAC son de tal importancia que cubren sobradamente los 149 millones de euros que asume como máximo este organismo. Los daños no materiales o los daños morales no son necesarios para alcanzar estos topes indemnizatorios a cargo del FIDAC. La importancia para este organismo es no sentar un precedente judicial donde ha sido condenado al pago de unos daños no cubiertos por el CRC y el Convenio del Fondo de 1992.

IV. REFERENCIA A LA EJECUCIÓN EN EL REINO UNIDO FRENTE AL CLUB P&I

El auto de la AP de A Coruña de 15 de noviembre de 2017 indica que *«para la ejecución de esta resolución en el Reino Unido, las partes podrán pretender su*

ejecución ante las autoridades de aquel país en los términos de la legislación de la UE». El Tribunal Supremo anula esta decisión y declara que procede «1. Estimar el recurso del Ministerio fiscal y en su consecuencia declarar que para la ejecución de la sentencia se aplicarán las disposiciones establecidas en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y será el juez de la ejecutoria, quien autoriza y libra lo procedente conforme a la normativa de ejecución del derecho comunitario».

El Tribunal Supremo justifica este criterio en el artículo 984.3 LECr, que indica de forma taxativa la actuación de oficio del juez penal encargado de la ejecutoria civil en todo caso¹³. Por tanto, es la AP de A Coruña, no los interesados, la que debe adoptar las resoluciones necesarias para la ejecución de la sentencia en el Reino Unido. Según consta en diferentes medios de publicación¹⁴, este tribunal ya ha requerido de pago a los condenados como responsables civiles. Si el club P&I u otro responsable civil no pagan voluntariamente, la AP de A Coruña, según dispone el Tribunal Supremo, debe autorizar y librar lo procedente contra la normativa de ejecución del Derecho comunitario.

La ejecución forzosa de las sentencias españolas contra el club P&I por los 1.000 millones de dólares en el Reino Unido va a alargar previsiblemente el proceso ejecutivo. No cabe renunciar a este trámite, pues en realidad es la única garantía que tienen los perjudicados de poder cobrar una parte relevante de sus indemnizaciones.

El club P&I *The London* ya conocía desde hace tiempo que este trámite de ejecución tendría lugar y con anterioridad ha sentado las bases para evitar la ejecución forzosa de las sentencias españolas. El club P&I comenzó un arbitraje en Londres contra España y Francia, conforme a las reglas del seguro P&I. La finalidad fue obtener una declaración conforme el club P&I, como asegurador de la responsabilidad civil del «Prestige», no debe responder por encima del límite del CRC y, subsidiariamente, que su responsabilidad no fuese superior al límite de la suma asegurada en las reglas para daños por contaminación por hidrocarburos: 1.000 millones de dólares. El club P&I también solicitó la aplicación de la cláusula de pago previo (*pay to be paid*) de las reglas del seguro. Según esta cláusula, típica del seguro P&I; el asegurador solo debe pagar la indemnización al asegurado y cuando acredite haber pagado previamente a los perjudicados. El tribunal arbitral aceptó esta petición del club P&I y dictó los laudos arbitrales de 13 de febrero de 2013 (contra España) y de 3 de julio de 2013 (contra Francia), señalando que ambos países están obligados por el convenio arbitral de las reglas del seguro P&I.

Como complemento de esta estrategia, el club P&I solicitó de los tribunales británicos, al amparo del artículo 66 de la *Arbitration Act* 1996, una autorización para aplicar ambos laudos arbitrales como sentencias y/o disponer de sentencias con sus términos. El Estado español y el Estado francés intervinieron como demandados, oponiéndose a la pretensión del club P&I. Sin embargo, la *High Court of Justice Queen's Bench Division Commercial Court* dictó sentencia en 2013, por la que aceptaba la solicitud del club P&I (ALBA y GABALDÓN GARCÍA, 2016, 349-351). El tribunal británico estima que, aunque el derecho a reclamar está previsto en el CRC, la acción directa contra el asegurador viene delimitada por el contrato de seguro, de modo que el club P&I puede oponer al perjudicado las excepciones previstas en el mismo¹⁵.

Este es el panorama judicial que muy probablemente se encuentre la AP de A Coruña al intentar la ejecución forzosa de las sentencias españolas en el Reino Unido contra el club P&I. El Brexit, de tener lugar, no habría de aplicarse a hechos anteriores. En particular, el procedimiento judicial británico se inició

mucho después de la instrucción del caso «Prestige» en España en 2002. Al aceptar convalidar los laudos arbitrales, el tribunal británico habría incurrido en una vulneración de las reglas de litispendencia dispuestas en el entonces vigente Reglamento (CE) 44/2001.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ya ha tenido la oportunidad de pronunciarse de otro supuesto de interferencia británica en la jurisdicción de otro Estado de la Unión Europea para proteger su arbitraje. En el caso «West Tankers», declaró en contra de la potestad de los tribunales británicos de emitir *anti-suit injunctions* para exigir a un tribunal de otro país de la Unión Europea que se abstuviese de seguir conociendo cuestiones que una parte del litigio consideraba sometidas a arbitraje. El Tribunal de Justicia señaló que la *anti-suit injunction* dictada para proteger el cumplimiento de un convenio arbitral es incompatible con el Derecho comunitario. La razón es que impide que un órgano jurisdiccional de otro Estado miembro ejerza las competencias que tiene atribuidas por el Reglamento núm. 44/2001, frustrando el efecto útil de sus normas de distribución de competencia judicial internacional. Asimismo, impide al demandante que considere que dicho pacto es nulo, ineficaz o inaplicable el acceso al órgano jurisdiccional ante el que hubiera acudido en virtud del mismo Reglamento y, por tanto, se vería privado de una forma de tutela judicial a la que tiene derecho¹⁶.

En el caso del siniestro del buque «Prestige», ciertamente el tribunal británico se abstuvo prudentemente de emitir una *anti-suit injunction* para paralizar el proceso judicial español contra el club P&I. Tras la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, hubiera sido claramente contraria a la legislación comunitaria. Sin embargo, la sentencia británica tiene el mismo efecto de proteger el convenio arbitral en detrimento de las normas de jurisdicción comunitarias. Por ello, la consideramos inoponible a la ejecución forzosa de las sentencias españolas por vulnerar las reglas de la litispendencia y por aplicación analógica la doctrina de la *anti-suit injunction* británica del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (caso «West Tankers»).

V. CONCLUSIONES

I. La responsabilidad civil derivada del accidente del buque «Prestige» resulta de la STS de 14 de enero de 2016, que ha sido completada en fase ejecutiva por la STS de 18 de diciembre de 2018, que anula parcialmente el auto de la AP de A Coruña de 15 de noviembre de 2017. En el marco de la ejecución, a cargo de la AP de A Coruña, probablemente serán necesarias nuevas resoluciones hasta la completa ejecución. En concreto, le corresponde: 1) Cuantificar exactamente el importe adeudado al Estado español y al Estado francés, en el caso del IVA que pueden reclamar a los responsables civiles 2) Reconocer el importe de la indemnización al Estado español que incluya también las ayudas comunitarias recibidas. 3) Calcular los intereses moratorios y legales que el Tribunal Supremo ha reconocido a favor del Estado español, así como los intereses correspondientes, inexplicablemente distintos, para el resto de reclamantes. 4) Proceder al reparto a prorrata entre los reclamantes de 22,7 millones de euros depositados por el club P&I en concepto de fondo de indemnización conforme al Convenio LLMC 76/96. 5) Descontar las cuantías que cada reclamante ha percibido ya por parte del FIDAC sobre el total de su indemnización. Este organismo ha evaluado el importe anticipado en unos 120,8 millones, estando pendientes de abonar otros 27,7 millones de euros.

II. El Estado español es el principal afectado por los responsables civiles del accidente del buque «Prestige». En buena medida, porque buena parte de los gastos asumidos derivan de haber adelantado las indemnizaciones a entidades públicas y privadas y subrogarse en sus derechos. En total, el Estado español monopoliza, según cifras reconocidas por la Audiencia Provincial de A Coruña, el 95% de la reclamación (1573 millones de euros sobre 1650 millones de euros en total). Esta cifra de reclamación y porcentaje a favor del Estado español aumenta tras la sentencia del Tribunal Supremo, pues le reconoce el derecho a reclamar 43,6 millones de euros por IVA, a que no se descuenten los 275 millones de euros percibidos de ayudas comunitarias y a exigir intereses moratorios y legales. Esta enorme deuda a favor del Estado español, al aplicar la regla de prorrata con los demás reclamantes, supone que el Estado español percibirá la mayor parte del fondo de indemnización del club P&I (22,7 millones de euros) y de la parte aún disponible del FIDAC (27,7 millones de euros). En ambos casos, los demás reclamantes quedarán frustrados por la insuficiencia de fondos disponibles para la compensación de sus indemnizaciones judicialmente reconocidas.

III. La única opción real de satisfacción de los perjudicados es la ejecución forzosa contra el club P&I del buque «Prestige», por importe de 1.000 millones de dólares, hasta el límite de la póliza de seguros, según condena de la STS de 14 de enero de 2016. La AP de A Coruña ya le ha requerido de pago, sin resultado. Si resultase necesario promover la ejecución forzosa en el país de la sede del club P&I, en el Reino Unido, el órgano encargado de librar y autorizar los mandamientos necesarios es la AP de A Coruña. Consideramos que no es oponible la sentencia inglesa de 2013 que pretende dar cobertura al club P&I y procede la ejecución forzosa de las sentencias españolas en el Reino Unido: 1) Por aplicación de las reglas de la litispendencia del Derecho comunitario; y, 2) Por la aplicación analógica de la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en materia de prohibición de las *anti-suit injunction* en la esfera comunitaria (caso «West Tankers»).

VI. BIBLIOGRAFÍA

- ALBA, M. y GABALDÓN, J.L. (2016). Affaire du Prestige: Le capitaine est condamné pour délit d'imprudence contre l'environnement et ne peut bénéficier, tout comme l'armateur et en présence d'un «suspçon de dol», de la limitation de responsabilité, *Le Droit Maritime Français*, núm. 779, abril, 338-351.
- BETANCOR RODRÍGUEZ, A. (2018). *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El caso Prestige*. Madrid: BOE.
- GARCÍA-PITA y LASTRE, J.L. (2016). Las sentencias «Prestige» último acto (¿una gloriosa primavera, un breve estío o el invierno de nuestro descontento?), *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 17, 11-57.
- SIERRA NOGUERO, E. (2013). El Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización. En: A. Puetz (coord.), *La nueva ordenación del mercado del transporte*. Madrid, Barcelona, Buenos Aires, São Paulo: Universitat Jaume I y Marcial Pons.
- (2016). *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*. Madrid: Fundación Mapfre.

NOTAS

¹ La sentencia del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 está disponible en la web del Poder Judicial español, en <https://bit.ly/2TSAIE5>.

² ALBA, M. y GABALDÓN, J.L. (2016). Affaire du Prestige: Le capitaine est condamné pour délit d'imprudence contre l'environnement et ne peut bénéficier, tout comme l'armateur et en présence d'un «suspçon de dol», de la limitation de responsabilité, *Le Droit Maritime Français*, núm. 779, abril, 338-351; BETANCOR RODRÍGUEZ, A. (2018) *Responsabilidad y aseguramiento por daños ambientales. El caso Prestige*. Madrid: BOE; GARCÍA-PITA y LASTRE, J.L. (2016). Las sentencias «Prestige» último acto (¿una gloriosa primavera, un breve estío o el invierno de nuestro descontento?), *Revista de Derecho del Transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 17, 11-57; SIERRA NOGUERO, E. (2016). *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques*. Madrid: Fundación Mapfre, 233-236.

³ Disponible en <https://bit.ly/2YPJ3vS>.

⁴ En octubre de 2000, el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó dos Resoluciones incrementando en un 50,37% los límites que constan en el CRC 1992 y el Convenio del Fondo de 1992. Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de noviembre de 2003, elevando la cuantía máxima pagadera por el Fondo de 1992 a 203 millones de DEG, tal y como informa FIDAC en <https://bit.ly/2WN4xeC>. Estos aumentos de los límites, como la creación del Fondo Complementario de 2003 no son aplicables al siniestro del buque «Prestige», ocurrido en noviembre de 2002, si bien la preocupación resultante de este desastre facilitó el consenso sobre la insuficiencia de los instrumentos entonces vigentes y la aprobación de estas reformas.

⁵ Información extraída de la página web del FIDAC: <https://bit.ly/2WN4xeC>.

⁶ Disponible en <https://bit.ly/2Z1kv36>.

⁷ Disponible en <https://bit.ly/2Uh2eA1>. Parte del contenido del auto fue aclarado por auto de 11 de enero de 2018. El contenido del auto de aclaración está reproducido en la sentencia del Tribunal Supremo, suprime algunas pequeñas indemnizaciones inicialmente concedidas, aclara algún error material y condiciona a una parte perjudicada su derecho a indemnización si prueba no haberla cobrado del Estado español.

⁸ La cantidad resulta de sumar las cantidades reconocidas por el Auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre de 2017, con las modificaciones introducidas en el Auto de la misma Audiencia de 11 de enero de 2018.

⁹ En *Boletín Oficial del Estado (BOE)*, de 21 de junio de 2003.

¹⁰ Se completa con el Real Decreto 1053/2003, de 1 de agosto, con normas de desarrollo (en *BOE* de 2 de agosto de 2003), por ejemplo, con la documentación a presentar por cada reclamante. También por la Orden HAC/114/2004, de 27 de enero (en *BOE* de 29 de enero de 2004).

¹¹ En *BOE* de 3 de julio de 2004.

¹² De acuerdo con el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña de 15 de noviembre de 2017, las cantidades abonadas por el Estado español en virtud de los acuerdos con particulares ascienden a 25.546.413 euros. El acuerdo transaccional con la Comunidad Autónoma de Galicia es de 51.331.166 euros; con la Comunidad Autónoma de Asturias, de 7.517.850 euros, con la Comunidad Autónoma de Cantabria, de 42.657.376 euros, con la Comunidad Autónoma del País Vasco, de 43.541.403 euros, y con los Ayuntamientos de municipios de Galicia, de 4.848.151 euros. Se han de sumar 128 millones de euros por subvenciones directas al sector pesquero. Todos estos importes fueron reclamados por el Estado español a los encausados. El FIDAC también ha adelantado el importe de una parte de las indemnizaciones a algunos perjudicados.

¹³ El Tribunal Supremo indica que el artículo 984.3 LECr. No es contradictorio con el artículo 38.2 del Reglamento CE 44/2001 (vigente al tiempo del siniestro), que atribuye la ejecución en el Reino Unido, a instancia de la parte interesada, pues es una norma específica del proceso penal, según la cual es este el que debe realizar la ejecución, directamente, sin ceder su ejercicio a los perjudicados. Refuerza su argumento con los artículos 16 y 17 de la Directiva 2012/29 UE, cuyos artículos 16 y 17 señalan las prevenciones en orden a la ejecución y al derecho a las indemnizaciones.

¹⁴ No se ha tenido acceso a las resoluciones judiciales todavía. La noticia puede consultarse, por ejemplo, en la agencia de noticia Europa Press: <https://bit.ly/2P92QC3>.

¹⁵ *Vid The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd v The Kingdom of Spain & The French State [2013] EWHC 3188 (Comm) (22 October 2013)*.

¹⁶ *Vid* Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (Gran Sala), de 10 de febrero de 2009, asunto C-185/07, entre *Allianz Spa* y *Generali Assicurazioni Generali SpA* v. *West Tankers Inc.* Conocida como la sentencia «West Tankers».