

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS CAUSADOS POR HIDROCARBUROS

Luis Villares Naveira*

O "Estudo crítico sobre o réxime de responsabilidade civil por danos causados por hidrocarburos. Ensinanzas do Prestige.", editado en Rexurga (Pontevedra, 2009) é unha obra que forma parte do traballo levado a cabo polo Grupo de Investigación de Economía Pesqueira e Recursos Naturais da USC que dirixe M^a do Carme García Negro, e que analiza sectorialmente as consecuencias da catástrofe ocasionadas polo buque petrolero Prestige en 2002.



O petrolero Prestige afundíndose fronte á costa galega (2002).

O traballo parte da análise da lexislación internacional vixente, facendo unha severa crítica aos principios que a sustentan, fundamentados na salvagarda dos verdadeiros beneficiarios do transporte de hidrocarburos, limitando a existencia de responsabilidades aos propietarios dos buques por unhas cantidades económicas ridículas que non gardan proporción nin co dano causado polo vertido nin co beneficio que habitualmente se obtén do exercicio desta actividade. Os textos legais analízanse dende a perspectiva da xustiza material, que é a que debe presidir a responsabilidade extracontractual, para facer efectivo o principio indemnitorio: é dicir, que fronte á causación dun dano o seu responsábel deixe ás vítimas nunha situación equivalente á anterior á súa produción.

O estudo denuncia as carencias actuais e as lesións que para a sociedade galega, pero tamén para todas as do mundo con recursos e poboación costeiras, supón a existencia dos convenios internacionais que regulan a materia. Demóstrase como a limitación do concepto de "dano" deixa fóra aspectos tan elementais como a reparación do medio e grande parte dos recursos naturais –porque non se considera, nin se cuantifica, nin se responde de ningún xeito polo dano ecolóxico á marxe da súa conside-

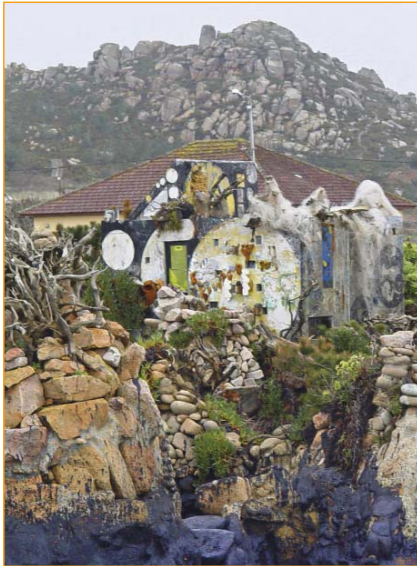
ración como elemento de produción económica, dano que tamén fica excluído na Lei de responsabilidade ambiental, ao se remitir ao convenio para a súa reparación e este excluído-. Tamén é demostrábel como o cálculo que fai o Fondo Internacional que paga as indemnizacións penaliza as costas que máis accidentes sofren;

"No estudo apúntanse unha serie de reformas estruturais nas que se debera fundamentar un novo Convenio internacional de responsabilidade causada polo transporte mariño de hidrocarburos"

como a elección do propietario do buque como único responsábel supón a salvagarda dos que máis beneficio tiran desta actividade; e como a limitación da súa responsabilidade é unha fraude para as vítimas. Así mesmo, pon en evidencia a insuficiencia do Fondo de garantía para afrontar as perdas que supón unha catástrofe das dimensións do Prestige.

Co diagnóstico anterior, apúntanse unha serie de reformas estruturais nas que se debera fundamentar un novo Con-

venio internacional de responsabilidade causada polo transporte mariño de hidrocarburos. Este convenio debe estar asentado en postulados de xustiza material e debe responder en toda a súa extensión á finalidade indemnitoria. Para isto propónse que se busque a riqueza coa que responder da catástrofe onde se xera o beneficio do transporte, porque é xusto que quen obtén o lucro de transportar hidrocarburos sexa quen afronte os danos polo perigo que pecha a actividade que realiza. É o que se chama *responsabilidade obxectiva* ou *por risco*. Isto supón estender a responsabilidade ao propietario da carga, á empresa petrolera, e ao empresario marítimo, ademais de mantela no propietario do buque. E deben responder polo só feito de intervir na actividade. E como ninguén lles pon límite aos beneficios que poden obter por ese transporte, tampouco llelos podemos poñer ao que teñen que pagar se se produce o sinistro: a súa responsabilidade debe ser *ilimitada*. Ademais, como o que importa, en caso de dano, son as vítimas estas teñen que poderlles reclamar a responsabilidade a calquera deles: debe ser *solidaria*. Todo isto sen prexuízo de que logo podan axustar contas entre eles en función do beneficio obtido. Pero ademais, para o caso de que alguén non obre coa debida dilixencia, por exemplo navegando con barcos vellos ou en malas condicións meteorolóxicas, ou con tripulacións non preparadas, propoñemos que estas imprudencias se combinen coa responsabilidade obxectiva para que internamente se poda acentuar a responsabilidade duns ou doutros. É o que chamamos a introdución do principio de *responsabilidade subxectiva* ou *por culpa*. Aquí temos que ter en conta que as empresas de clasificación, verdadeiras "ITV dos barcos", tenden a relaxar os seus criterios, permitindo navegar barcos en mal estado. Logo é xusto que se non fan ben o seu labor, expulsando do tráfico



Museo de Man, "o alemán", en Corme.

mariño os que non valen para navegar –incrementando con isto o risco de accidentes– tamén deban responder polos danos do accidente, con carácter ilimitado –aínda que podendo repetir parte contra os outros responsábeis– se obraron negligentemente.

Sucedede ademais que as grandes empresas, para eludir a responsabilidade patrimonial, montan sociedades intermedias para limitar a contía económica do que teñen que pagar. Para superar isto propoñemos a aplicación da doutrina, tanto no convenio como no seu caso polos tribunais, do *levantamento do veo*, e buscar aos verdadeiros responsábeis da catástrofe, que son as empresas matrices, as verdadeiras beneficiarias do lucro que xera o transporte e facer que responden



Voluntariado traballando na limpeza do chapapote.

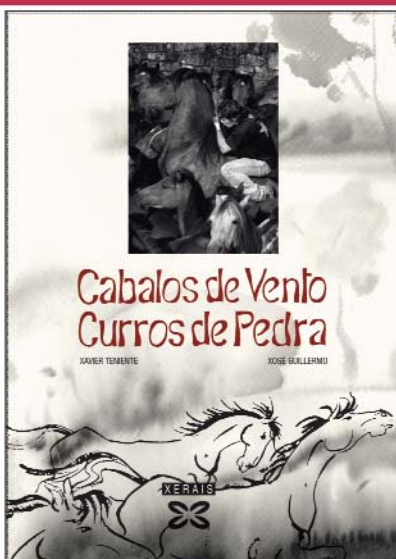
con todo o seu patrimonio da desfeita causada polo fuel.

Finalmente, tendo en conta a experiencia galega sobre os danos causados, constatamos que para que realmente se cumpra o principio indemnitario temos que ampliar o concepto legal de "dano", para que se inclúan como tales os ecolóxicos –ademais dos que non teñen valor comercial– e a súa recuperación; temos que cuantificar as perdas de xeito que se prime e non se penalice o feito de ser vítimas recentes de sinistros similares, e temos que indemnizar tamén a todos aqueles que indirectamente sofren perdas, e non só aos que o fan directamente, porque o impacto na economía é integral.

Todo o anterior sentará as bases dunhas relacións na que a cidadanía e o medio ocupen un papel central ante a causación dun dano, e non sexan meros espectadores. E o poder público debera de tomar boa nota destas propostas, porque senón será el, seremos todos e todas, quen teñamos que pagar dos danos que causan uns poucos. É o que se chama *socialización* do dano. E non é xusto, porque o beneficio desta actividade é *particular* dos accionistas das empresas. Ou pensan compartilo con nós?

* Luís Villares Naveira é Xuíz Titular do Xulgado de Primeira Instancia e Instrución de Fonsagrada.

NOVIDADES XERAIS



Cabalos de Vento Curros de Pedra

Xavier Teniente / Xosé Guillermo

Formidable e impactante volume de coidadísima edición, onde as fotografías en branco e negro de Teniente dialogan cos debuxos, iconos e textos poéticos de Xosé Guillermo reflectindo toda a fermosura do negro acibeche destes cabalos de vento. Dende a xuntanza das greas na mañanciña da fin de maio, baixo as néboas escuras e grises, até as tarefas de besteiros e aloitadores cando se espreguiza a tarde, este libro constitúe unha das testemuñas máis fermosas que se teñan feito nunca sobre o mundo do cabalo en Galicia e a cultura da rapa das bestas.

XERAIS  en galego todo o tempo

xerais@xerais.es • <http://www.xerais.es>