

RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO MARÍTIMO PANAMEÑO.

Civil liability for damage caused by hydrocarbon spills
in the Panamanian Maritime Procedure Code.

Alexander Valencia Moreno.
Universidad de Panamá. Facultad de
Derecho y Ciencias Políticas, Panamá.
alexandervalencia9@hotmail.com
ORCID: 0000-0003-1659-4061

Resumen

El transporte de hidrocarburos, en la actividad marítima es altamente riesgoso, a raíz del suceso ocurrido en el año 1967 cuando el superpetrolero SS Torrey Canyon encalló en las rocas frente a la costa suroeste del Reino Unido, derramando un estimado de 94 a 164 millones de litros de petróleo crudo, la Organización Marítima Internacional se ocupó de introducir normativas sobre la responsabilidad e indemnización por los daños causados por los buques y de otro lado, nace el principio de derecho ambiental, adoptado por el Derecho internacional, conocido como “el que contamina paga” que fue introducido en 1972 por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), con el propósito que las empresas o personas que contaminan deben pagar los costos de la prevención y reparación de los daños al medio ambiente. Surge, posteriormente el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001», conocido también como Bunkers 2001, que ha sido adoptado en Panamá mediante Ley 7 del 14 de enero de 2009, y mediante la Ley 12 del 23 de enero de 2009 que modifica la Ley 8 de 1982 sobre procedimiento marítimo se adiciona el capítulo sobre responsabilidad civil por contaminación, dejando claro que el propietario de una buque que ocasione daño como consecuencia de derrame de combustible, será responsable civilmente por esos daños, estableciendo la limitación de la responsabilidad en algunos casos y exigiendo un seguro u otra garantía financiera para garantizar la indemnización que corresponda. El Convenio 2001, al definir el “propietario del buque” lo equipara con el “fletador a casco desnudo”; por lo cual nos hemos ocupado del contrato de fletamento regulado en ley 55 de 6 de agosto de 2008, del comercio marítimo, a partir del artículo 94, reconociendo que hay tres tipos de fletamento, a saber: fletamento a casco

desnudo (bareboat charter), fletamento por tiempo (time- charter) y fletamento por viaje (voyage charter).

Palabras claves: Responsabilidad civil, contaminación, convenio, limitación, seguro, garantía.

Abstract

." Consequently, this analysis also addresses the charter contract regulated by Law 55 of August 6, 2008, on maritime commerce, starting from Article 94. It recognizes three types of chartering: bareboat charter, time charter, and voyage charter. In this case, emphasis is placed on the bareboat charter, acknowledging that the charterer acts as the temporary owner of the vessel and, therefore, assumes responsibility in the event the vessel causes damage due to a hydrocarbon spill. The charterer takes on the ship's operational and commercial management, without sharing costs or responsibilities with the shipowner.

Keywords: Civil liability, pollution, agreement, limitation, insurance, guarantee.

The transport of hydrocarbons in maritime activity is highly risky, following the event that occurred in 1967 when the supertanker SS Torrey Canyon ran aground on the rocks off the southwest coast of the United Kingdom, spilling an estimated 94 to 164 million liters of crude oil, the International Maritime Organization was responsible for introducing regulations on liability and compensation for damage caused by ships and on the other hand, the principle of environmental law, adopted by international law, known as "the polluter pays" was born, which was introduced in 1972 by the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), with the purpose that companies or individuals that pollute must pay the costs of preventing and repairing damage to the environment. Subsequently, the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage of 2001, also known as Bunkers 2001, was created and adopted in Panama by Law 7 of January 14, 2009, and by Law 12 of January 23, 2009, which modifies Law 8 of 1982 on maritime procedure, the chapter on civil liability for pollution is added, making it clear that the owner of a vessel that causes damage as a result of a fuel spill will be civilly liable for said damage, establishing the limitation of liability in some cases and requiring insurance or other financial guarantee to ensure the corresponding compensation. The 2001 Convention, when defining the "shipowner" equates it with the "bareboat charterer"; For this reason, we have dealt with the charter contract regulated by Law 55 of August 6, 2008, on maritime trade, starting with Article 94, recognizing that there are three types of chartering, namely: bareboat charter, time charter, and voyage charter.

Sumario: 1. Aproximación al tema de la responsabilidad civil; 2. Explotación del buque y los derrames de hidrocarburos; 3. Principio del derecho internacional "el que contamina paga";

4. La Ley 7 de 14 de enero de 2009 y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001», conocido también como Bunkers 2001 y la responsabilidad del propietario del buque; 4.1 Ámbito de aplicación; 4.2 Responsabilidad civil objetiva del propietario; 4.3 Solidaridad en la responsabilidad civil por daños causados por derrame de hidrocarburos; 4.4 Exclusión de la responsabilidad civil por daños causados por derrame de hidrocarburos; 5. El principio universal del Derecho marítimo de limitación de responsabilidad del naviero; 6. Convenio de responsabilidad civil de 1992 (CLC 1992) y el Convenio Bunkers 2001; 7. Casos en los que no se puede limitar la responsabilidad; 8. Seguro de garantía obligatorio; 9. Contrato de fletamento; 10. Responsabilidad civil del fletador

1. Aproximación al tema de la responsabilidad civil

Cuando hablamos de responsabilidad civil por definición, podemos decir que la responsabilidad civil se traduce en la obligación de responder de los actos realizados personalmente o por otras personas sobre las que se tiene control o autoridad, cuando estos actos causan daños. Es decir, que para que haya responsabilidad civil debe haber un elemento sin el cual no surge la misma: el *daño*, el que se convierte en el núcleo y centro de gravedad de todo el sistema de responsabilidad civil; el jurista español, Puig Brutau (1987) reafirma lo dicho con suficiente claridad, en el sentido de que “sin daño o perjuicio no existe obligación de indemnizar. La responsabilidad civil trata de reparar un perjuicio y si éste no queda demostrado, no existirá acto ilícito civil”.

Siguiendo al profesor Bustamante Alsina (1993, p.104), tenemos que “el problema de la reparación del daño causado a otro constituye una cuestión de responsabilidad civil, sea que el daño se hubiese originado en el incumplimiento de un contrato, sea que el daño resulte a consecuencia de un acto ilícito. En cualquiera de los dos supuestos enunciados el autor del daño ha incurrido en una conducta antijurídica”. Por lo cual tradicionalmente se ha reconocido dos ámbitos de responsabilidad civil: el del incumplimiento contractual que se refiere a la responsabilidad contractual y el del acto ilícito que se identifica con la responsabilidad extracontractual. Cada uno presenta un régimen normativo distinto en nuestro código civil, “la diferencia entre ambas, pues, no radica solo en la distinta naturaleza de la norma violada en uno y otro caso, sino también en que en el caso de la responsabilidad extracontractual la obligación de pagar daños y perjuicios nace *ope legis*” (Peirano Facio, 2004), o sea, por ministerio de la ley, por estar así establecido en la ley; pero con elementos comunes: antijuridicidad, daño y relación de causalidad. Hay que dejar claro que “el fundamento de la responsabilidad civil ya no lo constituye en la actualidad el acto ilícito de quien ocasiona el perjuicio, sino el daño de quien lo soporta injustamente” (Calvo, 2021, p.2).

2.Explotación del buque y los derrames de hidrocarburos.

En el otro extremo del tema en cuestión tenemos que la explotación económica de la nave ciertamente puede generar un daño existiendo o no una operación negligente del navío y su carga, y por ende da lugar a un resarcimiento económico. Tradicionalmente se conoce que los hidrocarburos son un grupo de compuestos orgánicos que contienen principalmente carbono e hidrógeno. Son los compuestos orgánicos más simples y pueden ser considerados como las sustancias principales de las que se derivan todos los demás compuestos orgánicos. Pueden encontrarse de forma líquida natural, es el caso del petróleo, gaseoso como el gas natural y sólido en forma de hielo como son los hidratos de metano.

Los derrames de petróleo son desastres naturales que pueden ocurrir por diversos factores. Nuestro país no es una realidad ajena a este tipo de contaminación acuática, terrestre y biológica, la cual afecta diversos sectores, siendo el de mayor impacto la salud humana y animal. ¿Es importante tener presente cuándo se considera un derrame de hidrocarburos? Se habla de derrame de petróleo o “marea negra” cuando se produce un vertido accidental de combustibles fósiles en un ecosistema. Cada evento por menor que pueda ser genera secuelas ambientales de alto impacto que perduran a lo largo de muchos años en el ecosistema de la zona. Contamina el agua, afecta la fauna y la flora, altera la cadena alimenticia y hay efectos a largo plazo en la salud de las personas. Solo hay que pensar en los efectos causados por el derrame sucedido en 1986 en Bahía las minas en Colón, cuando a la fecha los científicos siguen monitoreando las secuelas; que pensar del derrame de 250 mil galones de combustible, hecho ocurrido en el 2020 en el área pacífica de la entrada del Canal de Panamá y el ocurrido en el 2021 que llegó a las playas de la isla de Taboga, que afectó el medio marino y la actividad comercial. El constante tránsito de buques significa una alta probabilidad de riesgo a derrames, esto tomando en cuenta que aproximadamente el 4% del comercio marítimo mundial utiliza el Canal de Panamá.

Generalmente, los vertidos de petróleo se producen en el océano, causando graves daños al medio marino y perjudicando la vida vegetal y animal. Desde luego que este hecho trae consecuencias. Los principales damnificados de los derrames de petróleo son la fauna y la flora del lugar. Los peces se envenenan al consumir presas con crudo y toda la cadena trófica queda afectada pudiendo afectar, incluso, al ser humano. Además, los hidrocarburos destruyen los huevos o producen crías con malformaciones.

En el presente análisis nos corresponde abordar el tema de la responsabilidad civil por daños debidos al derrame de hidrocarburos, lo que nos obliga a ir a los antecedentes en una materia tan sensitiva como es el de la contaminación del medio marino. En ese sentido nos remontamos a la catástrofe ambiental del *Torrey Canyon* de 1967. Como es de conocimiento general, a mediados de Siglo XX, A raíz de un error de navegación, el superpetrolero SS *Torrey Canyon* encalló en las rocas frente a la costa suroeste del Reino

Unido en 1967, derramando un estimado de 94 a 164 millones de litros de petróleo crudo. Este hecho condujo a que la Organización Marítima Internacional, (OMI) que se ocupa fundamentalmente de la seguridad del transporte marítimo y de la prevención de la contaminación del medio marino, se haya ocupado de introducir normativas sobre la responsabilidad e indemnización por los daños causados por los buques; pero además el desastre de *Torrey Canyon* fue catalizador de la labor en materia de indemnización. Surgió entonces la inquietud de que quién debía ser considerado responsable de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos. Dos años después, en 1969 una conferencia convocada por la Organización Marítima Internacional resultó en la adopción de un convenio que trata sobre la responsabilidad civil del buque o el propietario de la carga por el daño sufrido por la contaminación ocasionada por un accidente. Y desde entonces habido toda una construcción legal que ha permitido solucionar la problemática de los daños por contaminación. El análisis jurídico contempla las normas existentes en la República de Panamá relacionada con la contaminación por hidrocarburos, y los convenios internacionales que se han suscritos sobre los mismos aspectos.

3. "Principio del derecho internacional "el que contamina paga".

El Derecho internacional ha adoptado un principio "el que contamina paga", es un principio del derecho ambiental que se ha adoptado en el ámbito internacional, desde su introducción en 1972 por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), Este principio establece que las empresas o personas que contaminan deben pagar los costos de la prevención y reparación de los daños al medio ambiente. El Derecho Internacional del Medio Ambiente es una rama del Derecho Internacional Público que regula la protección del medio ambiente. Los acuerdos internacionales modernos están incorporando este principio en mecanismos jurídicamente vinculantes. En cuanto a la aplicación del principio "quien contamina paga", éste se ha adoptado y se aplica en la mayoría de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y de la Unión Europea. En los Estados Unidos, este principio es fundamental en el derecho ambiental.

Es de gran importancia, porque es clave para la justicia ambiental. Su fundamentación es que el abuso de los bienes comunes ha conducido a un deterioro de la calidad del medio ambiente. Pero veamos a qué se refiere el principio de "quien contamina paga". La responsabilidad medio ambiental implica que los operadores económicos que causen daños al medio ambiente deben pagar los costes de remediar los daños ambientales, lo que actúa como elemento disuasorio a tal efecto. Lo que realmente busca este principio es garantizar que el medio ambiente se encuentre en un estado aceptable, darle un valor al ambiente para ser contaminado, asegurar que el medio ambiente no se degrade y cumplir con las normas y medidas de calidad ambiental. Ello implica que los responsables de contaminar deben pagar el costo de las medidas necesarias para evitar o reducir esa contaminación.

En nuestro medio, la responsabilidad civil que nace como consecuencia del daño originado por el derrame de hidrocarburos está regulada en el Código de Procedimiento Marítimo, Título VIII, Capítulo IV, a partir del artículo 608.

4.La Ley 7 de 14 de enero de 2009 y el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques de 2001», conocido también como Bunkers 2001 y la responsabilidad del propietario del buque.

La responsabilidad civil por daños producto de contaminación es un tema de gran relevancia a nivel internacional; precisamente, en el año 2001 en la ciudad de Londres, en Inglaterra, nació el «Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001», conocido también como Bunkers 2001, es un tratado internacional listado y administrado por la Organización Marítima Internacional, la cual es su depositario, firmado en Londres el 23 de marzo de 2001 y entró en vigor el 21 de noviembre de 2008. El objetivo es adoptar normas y procedimientos internacionales uniformes para determinar las cuestiones de responsabilidad y proporcionar una indemnización adecuada, pero además nace con la finalidad de establecer medidas para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos utilizados como combustible por los buques.

En Panamá se adoptó el convenio Bunkers 2001 a través de la Ley 7 del 14 de enero de 2009, y mediante la Ley 12 del 23 de enero de 2009 que modifica la Ley 8 de 1982 sobre procedimiento marítimo se adiciona el capítulo sobre responsabilidad civil por contaminación, en el cual se incorporan aspectos de la convención Bunkers 2001, a partir del artículo 608; al respecto, el mencionado artículo establece lo siguiente:

Artículo 608: El propietario, armador u operador de un buque, aeronave o instalación marítima o terrestre será responsable de todos los daños por contaminación que se produzcan con motivo de una descarga o serie de descargas de sustancias contaminantes.

Cuando los daños por contaminación fueran producidos por dos o más buques, aeronaves, instalaciones marítimas o terrestres o dos o más de éstos entre sí, los respectivos propietarios, armadores u operadores incurrirán en responsabilidad mancomunada y solidaria por todos los daños que no fuere posible prorratar legal o razonablemente.

4.1Ambito de aplicación. En cuanto al ámbito de aplicación tenemos que conforme el artículo 2, el convenio se aplica exclusivamente a los daños debido a contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte (incluido su mar territorial y su zona económica exclusiva de un Estado Parte , establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado Parte no ha establecido tal

zona , en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado. Panamá, fiel al cumplimiento del artículo 4 de nuestra Constitución Política, en cuanto al acatamiento de las normas del derecho internacional, se suscribe al ámbito de aplicación que trae el Convenio.

4.2 Responsabilidad civil objetiva del propietario. El artículo 608 del Código de Procedimiento Marítimo, siguiendo con lo normado en el Convenio Bunkers 2001, no hace otra cosa que reconocer como responsable con carácter general al Propietario del buque al tiempo en que los daños se ocasionan, incluyendo tanto el propietario inscrito como el fletador a casco desnudo (*bareboat charterer*), el gestor naval (*manager*) y el armador del buque (*operator*) (art. 1.3); y es que el Convenio identifica como “propietario del buque”, inclusive al fletador a casco desnudo¹No se trata de la responsabilidad civil atendiendo al factor de atribución tradicional o subjetivista que conocemos comúnmente. En ocasión de daños por contaminación debido a derrame de combustible, para todos los tipos de contaminación por hidrocarburos que esté vinculada a una limitación adecuada del nivel de dicha responsabilidad estamos en presencia de una responsabilidad objetiva, así lo reconoce el Convenio Bunkers 2001, la importancia de establecer una responsabilidad objetiva para toso los tipos de contaminación por hidrocarburos. Y, es que, en los casos de responsabilidad civil objetiva, aparece la responsabilidad civil en la navegación marítima. Conceptualmente, la responsabilidad civil objetiva es una obligación de reparar un daño causado, sin importar si hubo culpa o negligencia; se basa en el riesgo que se crea al usar o poner en funcionamiento cosas peligrosa como es el transporte de hidrocarburos. Es una responsabilidad que se centra en el efecto de la acción, no en la intención, nace para adaptarse a las nuevas circunstancias sociales, como la proliferación de actividades peligrosas, al demandante le corresponde demostrar que sufrió un daño real y cuantificable. Teniendo presente que la responsabilidad objetiva, o por riesgo, supone imputar a un sujeto los riesgos generados por su actividad, presumiéndose culposa la acción u omisión generadora del evento dañoso. Con claridad, lo ha dicho el jurista Puig Brutau (1987,p.644) “el postulado de que no hay responsabilidad sin culpa ha de quedar contemplado con el de que ningún daño derivado derivado de un riesgo previsible ha de quedar sin indemnización. La sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 14 de mayo de 1963 (Arazandi, num. 2,699) declaró que es una aspiración en la evolución del Derecho moderno, que el hombre responda de todo daño, incluso del no culpable que sobrevenga a consecuencia de su actuar o de las cosas que le pertenecen o están bajo su guarda. Cfr. También Ss. 14 de marzo 1968 (Arazandi, num. 1,737) y 30 octubre 1963 (Arazandi, num. 4.231)”. Tratándose del transporte de hidrocarburo, estamos en presencia de una actividad riesgosa y por eso se enmarca, en la

¹ Infra (responsabilidad del fletador)

eventualidad de un daño producto de contaminación, en una responsabilidad objetiva; “si de una actividad permitida deriva un riesgo, es natural y aun obligado que su autorización implique la organización de los medios necesarios para reparar los daños que se produzcan. En lugar de hablarse de culpa, no si quiera presunta, ha de reconocerse que la moderna manifestación de responsabilidad objetiva representa el precio que alguien ha de pagar a cambio de serle permitida una actividad que implique riesgo para la sociedad o para terceros indeterminados” (Puig Brutau, 1987, ‘-646).

Precisamente, en Panamá, la Sala Primera de lo Civil de la Corte Suprema de Justicia², al atender un recurso de apelación marítima interpuesto por la firma forense Morgan y Morgan, apoderada judicial de J.P.P. SHIPPING, S.A. (IN PERSONAM) Y LA M/N HANJINMONACO (IN REM) en contra del auto no.304 de 18 de noviembre de 2011 dictado dentro del proceso marítimo mixto que le sigue CHIHASAKI MARÍTIMA S.A. bajo la ponencia del Magistrado HARLEY J. MITCHELL D., en sentencia de 07 de agosto de 2012, reconoció el carácter objetivo de la responsabilidad civil por derrame de hidrocarburos:

Como bien lo señaló el tribunal de primera instancia la indemnización producto del derrame de hidrocarburos es objetiva, motivo por el cual le corresponde asumir la misma al propietario de la nave, como se desprende del artículo 3 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad civil por daños debido a la contaminación por hidrocarburos (Bunkers CLC).

Dicho artículo establece lo siguiente:

"Artículo 3.

Salvo en los casos estipulados en los párrafos 3 y 4, el propietario del buque en el momento de producirse un suceso será responsable de los daños debidos a contaminación ocasionados por cualquiera hidrocarburos para combustible que el buque lleve a bordo, o que procedan de dicho buque, con la salvedad de que, si un suceso está constituido por una serie de acaecimientos que tienen el mismo origen, la responsabilidad sobre el que fuera propietario del buque en el momento de producirse el primero de esos acontecimientos”.

Entiéndase que la responsabilidad civil objetiva surge sin necesidad de determinar si existió dolo o culpa (lo que generalmente agiliza considerablemente el proceso de indemnización), pero de forma limitada como lo veremos más adelante. Coincidimos con el planteamiento que en el entorno de la responsabilidad objetiva hace el jurista

² Consúltase la sentencia de la Sala de lo Civil de la Corte Suprema de Justicia de 7 de agosto de 2012, en el proceso marítimo mixto que le siguió CHIHASAKI MARÍTIMA a J.P.P. SHIPPING S. A. (IN PERSONAM) Y LA M/N HANJINMONACO (IN REM), exp. 102-12

colombiano Martínez Rave³, al decir que “si bien es cierto que la tesis de la responsabilidad objetiva no es nueva y tuvo que ser relegada a segundo plano en el pasado a pesar de haber sido brillantemente expuesta por Josserand y Saleilles, hoy en día se dan las condiciones sociales y jurídicas adecuadas para resucitar a y colocarla como solución a los incontables problemas que se presentan con la responsabilidad civil extracontractual sustentada en la culpa, adecuando sus conceptos y planteamientos iniciales”

Fundamentalmente la norma en mención establece responsabilidad civil para, el propietario, el armador u operador del buque por la descarga o serie de descargas de productos contaminantes (ej.: lubricantes) en el medio acuático. Y, es que “en el ámbito del Derecho toda persona responde de sus actos propio. En el caso del empresario, sin embargo, además de responder de sus actos propios responde de ciertos actos de terceros, de los denominados auxiliares” (Arroyo Martínez, 2015, pp.339); sigue comentando el autor de forma clara que “la combinación de ambos principios aplicados al Derecho de la navegación significa que, en cierto modo, el naviero responde de las consecuencias de la navegación. Al igual que cualquier otro empresario, al naviero se le imputan los actos y omisiones, tanto como propios como de sus auxiliares, realizados en la explotación del buque, Por lo demás el naviero responde tanto en el ámbito contractual como en el extracontractual. En el primer caso, la responsabilidad aparece sometida al régimen aplicable a la relación contractual de que se trate (fletamento, transporte, salvamento, remolque, etc). En el segundo, es aplicable el régimen general de la responsabilidad extracontractual, salvo que exista una norma específica) (Arroyo Martínez, 2025, p.339). En España, hay una jurisprudencia consolidada, en los supuestos de responsabilidad del naviero, al considerarla como un tipo de responsabilidad objetiva, se dice: “en primer lugar responde de los actos propios de que haya causado su actuación o que sean imputables al dolo, culpa o negligencia personal. En este apartado hay que incluir la responsabilidad en casos de daños a las mercancías por innavegabilidad del buque y los daños de contaminación por la acción de hidrocarburos o sustancias particularmente peligrosas; esta última por ser una responsabilidad objetiva impuesta al propietario del buque tanque en base a los Convenios de responsabilidad civil por contaminación (artículo 1.3 del CLC 1992)”⁴ en base a los Convenios de responsabilidad civil por contaminación (artículo 1.3 del CLC 1992)”⁵

A manera de antecedente jurisprudencial, del Tribunal Supremo de España, tenemos el caso del Petrolero *Prestige*, hecho ocurrido el 13 de noviembre de 2002 cuando su navegación había alcanzado las 27,5 millas al oeste de Fisterra, y se encontraba dentro del corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de

³ Martínez Rave, Gilberto: La responsabilidad civil extracontractual en Colombia, 79 edición, Biblioteca Jurídica Diké, Medellín Colombia, 1993, p. 627

⁴ Así lo describe Arroyo Martínez, ob. Cit. P.339.

⁵ Así lo describe Arroyo Martínez, ob. Cit. P.339.

tráfico, después de haber iniciado la marcha desde el puerto de San Petersburgo, completó el cargamento en el puerto estonio de Ventspils, donde permitió que fuera sobrecargado con un exceso de más de 2000 toneladas de fueloil, sufrió una rotura en su costado de estribor y cuando se encontraba a 138 millas de la costa, hubo una fractura total y el hundimiento del barco que produjo el derrame de unas 77,000 toneladas de fuel que transportaba. Este hecho produjo un daño catastrófico para el medio ambiente y el equilibrio de los recursos naturales, se le atribuyó una actuación intencional o gravemente imprudente, en cuanto que no valoró los daños estructurales del barco, ni alternativas para su refugio en algún puerto que permitiera la extracción de su carga, su reparación o que el vertido hubiera alcanzado menos extensión. Y, mediante fallo de 14 de enero de 2016 se expidió sentencia condenatoria contra el capitán del Prestige por el delito contra el medio ambiente, declaró la responsabilidad civil del marinerero, de la aseguradora, de la propietaria del barco y del Fondo Internacional para la indemnización de daños causados por hidrocarburos (FIDAC), que deberán hacer frente a las indemnizaciones que se fijen en ejecución de sentencia, aquí presento un extracto de la sentencia⁶

El acusado Benjamin Norberto incrementó con su actuación el riesgo permitido en su actividad como capitán del buque Prestige, y no neutralizó los que otros contribuyeron a crear. Todo ello con la consiguiente infracción del deber objetivo de cuidado que le incumbía.

Asumió una travesía en un momento en que lo previsible, cuando no seguro, en atención a la zona por la que había de navegar y la época del año en la que lo hacía, es que hubiera de enfrentarse a condiciones meteorológicas adversas.

Lo hizo con un barco que, aun prescindiendo de su estado estructural, estaba envejecido y con deficiencias operativas que conocía perfectamente: había de navegar en manual porque el piloto automático no funcionaba; con las calderas sin serpentines que permitieran calentar la carga con la intensidad necesaria para facilitar el eventual trasvase de la misma; con un remolque que en situaciones adversas era difícil de accionar pues requería de al menos cuatro hombres para moverlo y vapor de agua, lo que lo inutilizaba en el caso de colapso de la maquinaria.

⁶ Consúltase sentencia de 14 de enero de 2016 Tribunal Supremo. Sala de lo Penal Sede: Madrid Sección: 1, Procedimiento: PENAL - APELACION PROCEDIMIENTO ABREVIADO Ponente: ANA MARIA FERRER GARCIA. Nº: 1167 / 2014

A ello se suma un elemento claramente infractor de la norma de cuidado. Iniciada la marcha desde el Puerto de San Petersburgo, completó el cargamento en el puerto estonio de Ventspils, donde permitió que fuera sobrecargado con un exceso de más de 2000 toneladas de fueloil, que provocó el consiguiente sobrecalado. Esto no sólo implicó un flagrante incumplimiento de la normativa sobre las líneas de carga, sino un evidente incremento del riesgo en relación con una navegación de la que como capitán era responsable y que, en atención al material altamente contaminante que transportaba, exigía más rigurosas medidas de seguridad.

Se colocó en una situación en la que no podía garantizar la seguridad del barco ante un fuerte contratiempo, como fue ese.

Por lo que hemos entendido, en este fallo se aplicó el régimen de responsabilidad civil previsto en el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, que establece un sistema limitado de responsabilidad civil. No obstante, según lo hechos el capitán actuó de forma temeraria y a sabiendas que se producirían daños, por lo que no se debió aplicar. Además, hubo imprudencia por parte del Capitán, tomó una travesía en un momento en que lo previsible, en atención a la zona por la que debía de navegar y la época del año en la que lo hacía, es que hubiera de enfrentarse a condiciones meteorológicas adversas. Más aún, Repsol (Es una empresa española de energía, con especial presencia en el mercado de hidrocarburos con sede social en Madrid) tenía descalificado al Prestige desde el año 1997 por tener más de 20 años de antigüedad, defectos documentales en las revisiones y no tener CAP (Condition Assessment Program (Certificación de mantenimiento) tenía descalificado al Prestige desde el año 1997 por tener más de 20 años de antigüedad. En definitiva, creó un alto riesgo, sobre todo en relación con el carácter altamente contaminante de la sustancia que transportaba.

4.3 Solidaridad en la responsabilidad civil por daños causados por derrame de hidrocarburos. En principio, el Convenio impone la regla general de solidaridad en caso de que más de una persona pudiere resultar responsable (art. 3.2). También en supuestos en los que contribuyan dos o más buques a la contaminación (art. 5). De igual manera, del contenido del precitado artículo 608 del CPM, rescatamos inicialmente lo referente a la responsabilidad mancomunada y solidaria. Y, en ese sentido dejamos claro que la obligación solidaria es una modalidad de obligación con pluralidad de sujetos, que consiste en que existiendo varios deudores o acreedores, de una prestación que, pudiendo ser divisible, se puede exigir a cada uno de los deudores o acreedores por el total de ella, de manera que el efectuado o recibido por uno de ellos, extingue toda la obligación respecto

del resto. En cuanto a la obligación mancomunada es aquella cuyo cumplimiento es exigible a dos o más deudores, o por dos o más acreedores, cada uno en su parte correspondiente. En atención a los daños debidos a contaminación, la solidaridad solo tiene cabida en la medida que los daños no puedan atribuírsele razonablemente a nadie por separado.

4.4 Exclusión de la responsabilidad civil por daños causados por derrame de hidrocarburos. Tanto el Convenio Bunkers 2001, como el Código de Procedimiento Marítimo, reformado para adaptar sus normas a los consagrado en el Convenio, autorizan la exención de responsabilidad alguna por daños debido a la contaminación al propietario del buque, en los términos del concepto “propietario del buque”, por si se prueba que los daños se debieron: 1) totalmente a acción u omisión dolosa de un tercero; 2) a negligencia o acción lesiva de un Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de faros y otras señales náuticas; 3) a acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurrección; o fenómeno natural; 4) o bien si se debieron total o parcialmente a acción u omisión voluntaria de la persona que sufrió los daños, o de la negligencia de esa persona.

5.El principio universal del Derecho marítimo de limitación de responsabilidad del naviero.

El Derecho marítimo goza de una zona privilegiada en el contexto de las relaciones del tráfico mercantil, a diferencia de los demás ordenamientos. Nos referimos a un principio reconocido universalmente, de la *limitación de responsabilidad del naviero* que entre otras cosas ha permitido el desarrollo de la empresa marítima. A lo largo de la historia se ha conocido cuatro sistemas de limitación de responsabilidad: *el sistema inglés*, reconociendo una limitación máxima en una suma fija que se obtiene multiplicando una cantidad determinada por tonelaje de registro del buque; *el sistema alemán*, el cual sigue el criterio de la ejecución material de los bienes del naviero a efectos de la responsabilidad, el buque con todas sus pertenencias, accesorios y flete; *el sistema norteamericano*, limitando la responsabilidad al valor del buque el flete; y *el sistema latino o de abandono*, le confiere al naviero el derecho de abandonar el buque. No obstante, según opinión del Profesor Arroyo Martínez (2015,p.343), “en el Derecho convencional internacional ha terminado por imponerse el sistema inglés, limitando la deuda a una suma fija conocida de antemano en función del tonelaje del buque, que evita los inconvenientes de los otros sistemas cuando el buque naufraga o desaparece y que, por otro lado, mantiene una cierta proporcionalidad en función de las dimensiones del buque y el tipo de daños- Este es el sistema seguido en el Convenio sobre limitación de la responsabilidad por créditos marítimos, firmado en Londres el 19 de noviembre de 1976 reformado según Protocolo, firmado del 3 de mayo de 1996, vigente en el ámbito internacional y en España tras su incorporación en el ordenamiento interno”.

Hay todo un antecedente en materia de limitación de responsabilidad del propietario o armador del buque. El Protocolo de 1976⁷¹⁶, que entró en vigor en 1981, dispuso que la unidad de cuenta aplicable utilizada en virtud del Convenio se basara en los Derechos Especiales de Giro (DEG) utilizados por el Fondo Monetario Internacional (FMI), en sustitución del "franco Poincaré", basado en el valor "oficial" del oro, como unidad de cuenta aplicable.

El Protocolo de 1984 estableció mayores límites de responsabilidad, pero fue sustituido por el Protocolo de 1992, el cual modificó los requisitos de entrada en vigor al reducir de seis a cuatro el número de grandes países propietarios de petroleros que se necesitaban para la entrada en vigor. Los límites de indemnización se fijaron de la siguiente manera:

En el caso de un buque que no exceda de 5.000 arqueos brutos, la responsabilidad se limita a 3 millones de DEG

En el caso de un buque de arqueos brutos de 5.000 a 140.000 kilogramos: la responsabilidad se limita a 3 millones de DEG más 420 DEG por cada unidad adicional de arqueos

En el caso de un buque de arqueos brutos superior a 140.000 toneladas, la responsabilidad se limita a 59,7 millones de DEG.

El Protocolo de 1992 también amplió el alcance de la Convención para abarcar los daños causados por contaminación en la zona económica exclusiva (ZEE) o área equivalente de un Estado Parte. El Protocolo abarca los daños por contaminación como antes, pero la indemnización por daños ambientales se limita a los costos incurridos para la adopción de medidas razonables para restablecer el medio ambiente contaminado. También permite recuperar los gastos incurridos por las medidas preventivas incluso cuando no se produce ningún derrame de hidrocarburos, siempre que exista una amenaza grave e inminente de daños por contaminación. El Protocolo también amplió el Convenio a los derrames de buques de navegación marítima construidos o adaptados para transportar hidrocarburos a granel como carga, de modo que se aplica tanto a los petroleros cargados como a los que no están cargados, incluidos los derrames de petróleo para buques de transporte marítimo procedentes de dichos buques. Los límites de la responsabilidad en los dos convenios fueron ampliamente incrementados mediante enmiendas adoptadas por una conferencia celebrada en 1992, y nuevamente durante el 82º periodo de sesiones celebrado del 16 al 20 de octubre de 2000.

Si bien el Convenio Bunkers 2001 no prevé una limitación específica de la responsabilidad, respeta el derecho del propietario del buque y/o sus aseguradores a limitar su responsabilidad en función de cualquier régimen nacional o internacional aplicable (art.

⁷ Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC), consultado el 25 de marzo de 2025, a la 1:15

6), citando, en particular, el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, LLMC- 1976 (enmendado por su Protocolo de 1996, cuando sea aplicable). No obstante, es importante agregar que en el Código de Procedimiento Marítimo de Panamá sí existe un proceso especial denominado limitación de responsabilidad del armador, el cual se basa en limitar la responsabilidad del armador hasta el monto de un valor calculado a partir del tonelaje de la nave. Según la norma, se podrá invocar la limitación de responsabilidad acorde a lo establecido en el artículo 610, siempre y cuando, se pruebe que la contaminación no fue por negligencia grave o culpa de quien pretenda ampararse en el derecho de limitación de responsabilidad. Es así, porque Panamá, es otro de los países partes que ha adoptado el *sistema inglés o ferentario* y así quedó reconocido en el Código de Procedimiento Marítimo, en el artículo 610, al decir:

Artículo 610. El propietario, armador u operador de un buque que cause daños por contaminación podrá limitar su responsabilidad con respecto a cada descarga, a una cuantía total equivalente en moneda nacional a dos mil (2,000) francos por toneladas de arqueo del buque, cuantía que no excederá del equivalente en moneda nacional a doscientos diez millones (210,000,000.00) de francos.

Los propietarios u operadores de instalaciones terrestres o marítimas que causen daños por contaminación siempre que éstas no se consideren buques para los efectos de esta Ley y los responsables de buques que causen daño por contaminación por descargas de sustancias nucleares no gozarán del derecho de limitación de responsabilidad en este artículo. La responsabilidad civil de los propietarios, explotadores u operadores de aeronaves que causen daño por contaminación será regida por las leyes respectivas.

Significa que el propietario del buque que haya sido responsable de daños por contaminación tiene derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía que se determina en función del tamaño del buque, según se indica en la norma.

6. Convenio de responsabilidad civil de 1992 (CLC 1992) y el Convenio Bunkers 2001.

El convenio Bunkers 2001 se rige, en muchos aspectos, por los mismos parámetros que el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación por Hidrocarburos, CLC 1992), que entró en vigor el 30 de mayo de 1996, auspiciado por el Fondo Internacional de Compensación por Daños por Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC). El CRC 1992 regula la responsabilidad de los armadores por los daños causados por la contaminación por hidrocarburos. Este convenio establece que el armador registrado es responsable de los daños causados por la descarga o escape de hidrocarburos de su buque.

¿Por qué se adopta este convenio?⁸ El CRC 1992 fue adoptado para garantizar que las personas que sufran daños por derrames de petróleo tengan una compensación adecuada, rápida y efectiva. El Convenio hace recaer la responsabilidad por esos daños en el propietario del buque del que se haya escapado o descargado el petróleo contaminante⁹ El Convenio abarca los daños causados por la contaminación causada por derrames de hidrocarburos persistentes sufridos en el territorio (incluido el mar territorial) de un Estado Parte en el Convenio. Es aplicable a los buques que transportan petróleo a granel como carga, es decir, buques cisterna generalmente cargados. Los derrames de buques tanque en lastre o los derrames de combustible de buques que no sean petroleros no están cubiertos, ni es posible recuperar los costos cuando las medidas preventivas son tan exitosas que no se produce ningún derrame real. En virtud del CRC de 1992, las reclamaciones por daños debidos a la contaminación pueden presentarse solamente contra el propietario inscrito del buque en cuestión. En principio, esto no impide a las víctimas reclamar indemnización, fuera del ámbito de los Convenios, a personas que no sean el propietario del buque.

7. Casos en los que no se puede limitar la responsabilidad.

En virtud del Protocolo de 1992, un propietario de un buque no puede limitar su responsabilidad si se demuestra que el daño causado por la contaminación fue consecuencia de un acto u omisión personal del propietario del buque, cometido con la intención de causar ese daño, o imprudentemente y a sabiendas de que probablemente se produciría ese daño. El sistema panameño, siguiendo lo acordado en el Convenio reconoce dos casos puntuales en los cuales no se puede limitar la responsabilidad: 1) Los propietarios u operadores de instalaciones terrestres o marítimas que causen daño por contaminación siempre que éstas no se consideren buques; 2) como tampoco puede limitar responsabilidad los responsables de buques cuando haya contaminación por descarga de sustancias nucleares, por disponerlo así el Código de Procedimiento Marítimo.

A partir del 16 de mayo de 1998, las Partes en el Protocolo de 1992 dejaron de ser Partes en el Protocolo de 1969 debido a un mecanismo de denuncia obligatoria del "antiguo" régimen establecido en el Protocolo de 1992. Sin embargo, hay varios Estados que son Partes en el CLC de 1969 y aún no lo han ratificado, que está destinado a sustituir en algún momento al CLC de 1969. No obstante, el Protocolo de 1992 permite a los Estados Parte en el Protocolo de 1992 expedir certificados a buques matriculados en Estados que no son Partes en el Protocolo de 1992, de modo que un armador puede obtener certificados con arreglo a los Contratos de Propiedad Intelectual de 1969 y 1992, incluso

⁸ Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC), consultado el 25 de marzo de 2025, a las 12:40 p.m.

⁹ FIDAC | Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, consultado el 25 de marzo de 2025, a las 12:45 pm.

cuando el buque esté matriculado en un país que aún no haya ratificado el Protocolo de 1992. Esto es importante porque un buque que sólo tiene un CLC de 1969 puede tener dificultades para comerciar con un país que ha ratificado el Protocolo de 1992, ya que establece límites de responsabilidad más elevados. Nuestro país ha reconocido estas certificaciones para colocarse a la vanguardia del comercio internacional, en el artículo 615 del Código de Procedimiento Marítimo.

8. Seguro de garantía obligatorio.

¿En qué consiste un seguro de responsabilidad civil? El seguro de responsabilidad civil protege al asegurado en caso de ser declarado responsable por haber causado daños a un tercero, ya sea a la persona o a sus bienes. Siguiendo a Stiglitz (1994,p.45) “en el contrato de seguros contra la responsabilidad civil, la obligación que asume el asegurador es la de mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero debido a la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido”. Este seguro otorga protección al asegurado sobre su patrimonio si un tercero le exigiere indemnización por daños y perjuicios a consecuencia de un hecho o suceso. El Convenio Bunkers 2001 exige que los buques cubiertos por él, de arqueo bruto superior a las 1,000 toneladas mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario por un siniestro, que cubra la responsabilidad del propietario inscrito por los daños debido a contaminación; avalado por un certificado que atestigüe que el seguro u otra garantía está en vigor conforme el Convenio. pero que nunca será superior a la cuantía que resulte del Convenio LLMC-1976 enmendado (art. 7). Como ya ocurre con los certificados correspondientes al Convenio CLC, normalmente, estas coberturas las facilitarán los Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs).

Por una cuestión de seguridad y ajustado a los estándares internacionales en materia de daños por contaminación como consecuencia del derrame de combustibles, la modificación a la Ley 8 de 1982, hoy Código de Procedimiento Marítimo, no se limita a la sanción, también se extiende a asegurar una compensación en caso de ocurrencia de un siniestro. La norma citada adopta la medida propuesta en el convenio Bunkers 2001, con una ligera diferencia, la cual se basa en exigir a las naves de más de trescientas toneladas de registro bruto que transporte sustancias contaminantes dentro de las aguas de República de Panamá y los buques transporten más de dos mil toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento, suscribir un seguro u otra garantía financiera, y así lo exige la norma del Código de Procedimiento Marítimo, en el artículo 614, con el propósito de cubrir el importe a que asciende su límite de responsabilidad reconocido en este instrumento legal.

Artículo 614. Todo buque de más de trescientas toneladas de registro bruto que transporte sustancias contaminantes dentro de las aguas de la República de Panamá y, así mismo, todo buque que transporte más de dos mil toneladas de hidrocarburos a granel como cargamento deberá suscribir un seguro u otra garantía financiera que cubra el

importe a que asciende su límite de responsabilidad de acuerdo con el artículo 610 de esta ley.

Podrá promoverse una reclamación de indemnización de daños debidos a contaminación directamente contra el asegurador o contra todas las personas proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito del buque por los daños ocasionados, conforme lo estable el artículo 7 del Convenio

9. Contrato de fletamento.

Al respecto del transporte de carga marítima, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam")¹⁰, adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre de 2008, estableciendo un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima. El Convenio desarrolla y moderniza antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar, en particular, el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Bruselas, 25 de agosto de 1924) ("las Reglas de La Haya"), y sus Protocolos ("las Reglas de La Haya- Visby"), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) ("las Reglas de Hamburgo"). Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco jurídico en el que se tienen en cuenta muchas novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos desde que se adoptaron esos antiguos convenios, concretamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte.

El transporte marítimo es una de las modalidades del transporte acuático, consiste en el traslado de mercancía por vía marítima utilizando buques. Es un medio de transporte comercial, ideal para mover grandes volúmenes de productos, entre ellos los líquidos gaseosos de hidrocarburos. Pero en ese proceso de explotar la actividad marítima comercial aparece el fletamento como un contrato típico por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el

¹⁰ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam") | Comisión de las Naciones

Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, consultado el 2 de abril de 2025, a las 5:00 pm

contrato o la costumbre establezcan. Es un contrato tan antiguo que se remonta al Derecho babilónico. En el Derecho moderno se le conoce como un acto propiamente mercantil, nace como un acuerdo de voluntades entre partes; de tal manera que, en el fletamento hay dos partes involucradas: por un lado, el fletante, que es el armador o la empresa naviera propietaria del buque; la persona que se obliga a hacer el transporte, o también conocido como porteador, es la naviero o propietario del buque. Por otro lado, el *fletador*, es la persona que contrata la utilización del buque para el transporte o directamente el transporte de sus mercaderías, se hace cargo de la gestión comercial y náutica del buque; por consiguiente, el fletador puede ser responsable por contaminación si se produce un derrame de sustancias contaminantes durante el transporte de carga de hidrocarburos.

El sistema jurídico panameño regula el contrato de fletamento en la ley 55 de 6 de agosto de 2008, del comercio marítimo, a partir del artículo 94, reconociendo que hay tres tipos de fletamento, a saber: fletamento a casco desnudo (*bareboat charter*), fletamento por tiempo (*time-charter*) y fletamento por viaje (*voyage charter*).

En el caso del *fletamento a casco desnudo*, su naturaleza jurídica viene dada por un arrendamiento o locación de un bien (*locatio rei*). Por imperio de la ley, el fletador a cambio de una contraprestación económica denominada *flete*, adquiere la posesión, administración y control de la nave por un plazo determinado; es decir, adquiere el control total del buque, aprovisionarla, dotarla y sufragar todos los gastos para su explotación. Quiere decir que no hay una separación entre la empresa de navegación que retiene el fletante y la empresa comercial del fletador, no hay reparto de gastos de explotación, ni distribución de los riesgos; como si suele suceder en el fletamento por tiempo, al decir Arroyo Martínez (2015, p.520) “en el fletamento por tiempo, por el contrario, el buque sigue en posesión del fletante, que se obliga frente al fletador a navegar, empelando comercialmente el buque según las indicaciones de dicho fletador; por eso se dice que hay una separación entre la empresa de navegación, que retiene el fletante, y la empresa comercial, que se cede al fletador; y por eso también la tripulación sigue órdenes del fletante en el cuidado técnico del buque, y las del fletador en cuanto a la explotación o gestión comercial del mismo. Esta distinción entre gestión náutica y gestión comercial, que corresponde respectivamente a fletante y fletador, está en la base del contrato y proyecta sus consecuencias tanto en la distribución de los riesgos como en el reparto de los gastos de explotación”. La Ley 55 del Comercio Marítimo ha tenido en cuenta esa realidad; en consecuencia, el fletador es responsable de la gestión náutica y comercial del buque, asumiendo responsabilidades de las reclamaciones derivadas de la explotación del buque; ya que se le considera un propietario temporal. Señala la norma que el fletador responde ante el fletante, por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre la nave, que sean consecuencia de su explotación económica.

En *fletamento por tiempo*, en este tipo de fletamento el fletador asume la gestión comercial del buque y salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos

variables de la explotación, la norma los identifica muy bien al establecer que es obligación suya pagar los gastos inherente a la gestión comercial de la nave y consecuentemente el fletador responde por los daños sufridos por la nave por los reclamos de terceros relacionados con la gestión comercial e indemnizará al fletante por dichos daños. Además del flete, es responsabilidad del fletador responder de los posibles daños derivados de la carga inadecuada, lo cual es cónsono con la gestión comercial y la responsabilidad de la carga.

En el fletamento por viaje, al igual que los anteriores se confía a la autonomía de la voluntad, “el contrato persigue, normalmente, una finalidad de transporte y no de cesión del uso del buque. El fletante se obliga a realizar el transporte de la mercancía cargadas por el fletador como resultado útil (opus), y el fletador solo adquiere el derecho a ocupar materialmente el buque en todo o en parte, con la carga que ha de ser transportada”(Arroyo Martinez, 2015, p.542). No obstante, la Ley 55 del Comercio Marítimo en su artículo 123 ha establecido entre las obligaciones del fletador, asumir, por cuenta y riesgo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Se estipula usualmente la responsabilidad de los daños que ocasione una carga inadecuada.

Resulta interesante reconocer que los propietarios de embarcaciones tienen una opinión favorable de los fletamentos a casco desnudo porque su responsabilidad se reduce significativamente. En todo caso, para tales efectos, el fletamento siempre va acompañado de una póliza de fletamento, como lo exige la ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo.

10. Responsabilidad civil del fletador

Analizando el tema de la responsabilidad civil por los daños o contaminación como consecuencia del derrame de hidrocarburos, la norma ha establecido una serie obligaciones para el fletador, independientemente de las cláusulas contractuales. Por ejemplo, en el caso del *fletamento a casco desnudo*, el fletador responde, ante el fletante, por todos los reclamos de terceros que sean consecuencia de su explotación económica, quiere decir que hay implícita una responsabilidad ante reclamaciones por contaminación debido al derrame de combustibles. Como quiera que para los efectos del Convenio Bunkers 2001, “propietario del buque” equivale decir “fletador a casco desnudo” y nuestro Código de Procedimiento Marítimo adecuó sus normas de responsabilidad por contaminación debido a derrame de combustible, siguiendo los postulados del mencionado Convenio, al referirnos a la responsabilidad del fletador, lo hacemos en función de ese propietario temporal.

Por las implicaciones que lleva este tipo de acto mercantil, facilitador del comercio internacional, los fletadores pueden estar expuestos a responsabilidades por contaminación. El fletador puede ser responsable de multas por contaminación accidental, los costos de respuesta a la contaminación y de los costos legales que surjan de la contaminación. Esta responsabilidad viene dada porque cuando el Convenio Bunkers 2001

define “propietario del buque” incluye en ese concepto al “fletador a casco desnudo”, al igual que al gestor naval y el armador del buque.

En materia contractual el principio de autonomía de la voluntad cobra eficacia, igualmente en un contrato de fletamento, permitiendo a las partes acordar libremente los términos del contrato, siempre que cumplan con la ley, la moral y el orden público, tal como lo vemos en el sistema normativo panameño, como premisa mayor. Básicamente el principio de la autonomía de la voluntad consiste en el poder que tienen los particulares para autorregular sus propios intereses. Se trata de que con este principio se reconoce del derecho humano de autodeterminación individual. Significa que las partes pueden determinar el contenido del contrato; es decir, los derechos y obligaciones que nacen del acuerdo.

En principio, todo depende de las cláusulas contractuales. En los contratos de fletamento se pueden incluir cláusulas que asignan la responsabilidad de los fletadores por contaminación. La responsabilidad civil del fletador está diseñada para los fletadores de buques y brinda cobertura para la obligación legal o contractual del fletador con el propietario de un buque según se especifica en un contrato de fletamento. En todo caso, de entrada, es una materia confiada a la voluntad de los contratantes, la Ley, siempre tiene naturaleza dispositiva, su función es suplir la voluntad no manifestada contractualmente. Los fletadores, de acuerdo con lo que señale su contrato correspondiente, son responsables de los daños o perjuicios, a la embarcación o al medio ambiente, por derrame de combustibles y ara ello se acostumbra a contratar un seguro de responsabilidad civil, con el propósito de cubrir la responsabilidad por contaminación o alguna garantía bancaria. Los riesgos amparados son riesgos de protección de indemnización

Cuando nos enfrentamos a suceso de contaminación por derrame de combustible, lo más importante es el reconocimiento de la nueva problemática de transformación y las relaciones que se generan a través de la comunidad nacional e internacional, para equiparar las normativas sobre la responsabilidad a fin de lograr el equilibrio social y económico, fundamentado en el principio de la reparación del daño.

Es normal que en los contratos de fletamento se pueden incluir diferentes cuestiones: el propósito del fletamento, la duración del período de fletamento, el tipo de embarcación y la actividad comercial involucrada. En función a esto, existen ciertos términos y condiciones fundamentales para cualquier fletamento a casco desnudo. Por ejemplo, todos los fletamentos a casco desnudo incluirán detalles específicos como el tipo de seguro que el fletador debe contratar durante la operación de la embarcación; y otras cláusulas aplicables a la seguridad de la operación de la embarcación, como las normas de la tripulación, las cargas permitidas y los acuerdos de indemnización que permitirán

determinar el responsable ante algún desastre como consecuencia del derrame de hidrocarburos.

Bibliografía

- Arroyo Martínez, I. (2015). *Curso de Derecho marítimo*, ley 14/2014 de navegación marítima. 3ª edición. Editorial Aranzadi, S.A.
- Bustamante Alsina, J. (1993). *Teoría General de la Responsabilidad Civil*. 8ª edición., Abeledo Perrot.
- Calvo Costa, C. (2021). *Responsabilidad civil médica*. Tomo 1. Thomson Reuters.
- Código de Procedimiento Marítimo de la República de Panamá, octava edición, actualizada a enero de 2024, Editorial portobelo, 2024
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (CLC).
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Nueva York, 2008) ("Reglas de Rotterdam") | Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional FIDAC | Convenio de Responsabilidad Civil de 1992
- Martínez Rave, G. (1993). *La responsabilidad civil extracontractual en Colombia*, 7ª edición, Biblioteca Jurídica Diké.
- Peirano Facio, J. (2004). *Responsabilidad Extracontractual*, reimpresión de segunda edición. Editorial Temis, S.A.
- Puig Brutau, J. *Compendio de Derecho Civil*. Volumen II, Bosch, Casa Editorial, S.A.
- Stiglitz, R. (1994). *Seguro contra la responsabilidad civil*, segunda edición actualizada, Abeledo-perrot.
- Sentencia de 14 de enero de 2016 Tribunal Supremo. Sala de lo Penal Sede: Madrid Sección: 1, Procedimiento: PENAL - APELACION PROCEDIMIENTO ABREVIADO Ponente: ANA MARIA FERRER GARCIA. N°: 1167 / 2014
- Sentencia de la Sala de lo Civil de la Corte Suprema de Justicia de 7 de agosto de 2012, en el proceso marítimo mixto que le siguió CHIHASAKI MARÍTIMA a J.P.P. SHIPPING S. A. (IN PERSONAM) Y LA M/N HANJINMONACO (IN REM), exp. 102-12

ALEXANDER VALENCIA

Licenciado en Derecho y Ciencias Políticas, Universidad de Panamá, 1992. Doctor en Derecho por la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT) en 1996. Tiene estudios de Docencia Superior, Universidad de Cartago, 2006. Diplomado de Registro Público, 2009. Ex Notario Undécimo del Circuito de Panamá 2019-2024. Ha publicado libros en materia de Derecho Civil y participado en numerosos Congresos nacionales y extranjeros. Ha recibido la Medalla "Don Harmodio Arias Madrid" por su dedicación a la formación de profesionales del Derecho. Actualmente es Catedrático de Derecho Civil, de la Universidad de Panamá.

Artículo recibido: 1º de mayo de 2025

Aprobado: 23 de junio de 2025