

# LA NEGOCIACIÓN DE UN PROTOCOLO SOBRE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS AMBIENTALES EN LA ZONA DEL MAR MEDITERRÁNEO

**Valentín Bou Franch**

*Dpto. Derecho Internacional  
Universidad de Valencia*

## 1. INTRODUCCIÓN

La determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por los daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino es, sin duda, una de las cuestiones más esquivas del Derecho Internacional. Prueba de ello, son los larguísimos trabajos que la Comisión de Derecho Internacional está realizando para codificar esta materia. Así, cabe recordar que la Comisión de Derecho Internacional inició sus trabajos codificadores de la institución de la responsabilidad internacional de los Estados por hecho ilícito en 1955 e, independientemente, desde 1978 está estudiando la codificación de la responsabilidad internacional por las consecuencias perjudiciales de actos no prohibidos por el Derecho Internacional<sup>1</sup>.

En materia de protección del medio ambiente marino, la regulación de la institución de la responsabilidad internacional presenta las mismas dificultades que en el resto de los sectores de materias que integran el Derecho Internacional. Así, también en materia de protección del medio ambiente marino están presentes las dos clases jurídicas de responsabilidad internacional: la responsabilidad consecuencia de la infracción de una norma jurídica<sup>2</sup> y la responsabilidad consecuencia de la producción de daños ambientales, haya o no infracción alguna de norma jurídica<sup>3</sup>.

Además, en materia de responsabilidad jurídica y protección del medio ambiente marino existen algunos convenios internacionales que codifican aspectos parciales de esta materia y que introducen un elemento adicional de dificultad. Esta mayor complejidad deriva principalmente de que es fácilmente detectable una tendencia en la praxis internacional en la materia consistente en sustituir la responsabilidad pública e internacional de los Estados por la responsabilidad privada o civil e interna de los particulares<sup>4</sup>. Esta confluencia de elementos de Derecho público y de Derecho privado, así como del

---

<sup>1</sup> Sobre la responsabilidad internacional en general, *vide* DUPUY, P. M. (1984), *Responsabilité internationale des Etats, Recueil des Cours. Académie de Droit International, 1984/5*, pp. 13 y ss. Sobre el estado actual de estos trabajos codificadores, incluyendo los proyectos de artículos consensuados hasta el momento, *vide* NACIONES UNIDAS (1996), *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1996/2*, pp. 130-182 para la responsabilidad por hecho ilícito; y pp. 256-356 para la responsabilidad por daños.

<sup>2</sup> Cabe recordar, por ejemplo, que el artículo 19 del Proyecto de artículos sobre la responsabilidad internacional de los Estados por hecho ilícito ha consagrado la noción de crimen ecológico internacional, que lo define como la "violación grave de una obligación internacional de importancia esencial para la salvaguardia y la protección del medio humano, como las que prohíben la contaminación masiva de la atmósfera o de los mares".

<sup>3</sup> *Vide* BARBOZA, J. (1994), *International Liability for the Injurious Consequences of Acts not Prohibited by International Law and Protection of the Environment, Recueil des Cours. Académie de Droit International, 247*, pp. 291-406.

<sup>4</sup> Por ejemplo, mientras que el Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Bruselas, 29 de noviembre de 1969), con sus tres Protocolos (Londres, 19 de noviembre de 1976, 25 de mayo de 1984 y noviembre de 1992) establece un sistema de responsabilidad civil, objetiva y limitada del propietario del buque, el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Bruselas, 18 de diciembre de 1971) y sus tres Protocolos (Londres,

ordenamiento jurídico internacional con los ordenamientos jurídicos internos de cada Estado, resulta especialmente patente en el caso del artículo 235 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, causando confusión acerca de cuál es el tipo jurídico de responsabilidad de que se trata. Así, este artículo es del siguiente tenor literal:

1.- Los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

2.- Los Estados asegurarán que sus sistemas jurídicos ofrezcan recursos que permitan la pronta y adecuada indemnización u otra reparación de los daños causados por la contaminación del medio marino por personas naturales o jurídicas bajo su jurisdicción.

3.- A fin de asegurar una pronta y adecuada indemnización de todos los daños resultantes de la contaminación del medio marino, los Estados cooperarán en la aplicación del derecho internacional existente y en el ulterior desarrollo del derecho internacional relativo a las responsabilidades y obligaciones relacionadas con la evaluación de los daños y su indemnización y a la solución de las controversias conexas, así como, cuando proceda, a la elaboración de criterios y procedimientos para el pago de una indemnización adecuada, tales como seguros obligatorios o fondos de indemnización.

Además, es relativamente frecuente en la praxis jurídica internacional que las disposiciones convencionales específicas sobre responsabilidad ambiental contengan un pacto *ad contrahendo*, en cuya virtud los Estados Partes en el mismo se comprometen a colaborar de buena fe en la adopción de normas obligatorias que permitan identificar y concretar las responsabilidades por los daños ambientales. En consecuencia, la inclusión de este tipo de disposiciones no hace más que manifestar un cierto deseo formal de los Estados de afirmar la existencia jurídica de responsabilidades por los daños ambientales, aunque la creación de los procedimientos jurídicos para su concreción sustantiva se relega para un futuro más o menos incierto.

Con estas premisas, la presente comunicación pretende examinar cuál es la situación del régimen jurídico de la responsabilidad por daños ambientales en la zona del Mar Mediterráneo, dando cuenta de los trabajos codificadores más recientes en esta esquivada materia.

## 2. EL MARCO JURÍDICO MEDITERRÁNEO

Las anteriores consideraciones generales no son ajenas a la realidad mediterránea. Cabe recordar, en este sentido, que ya el Convenio para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, en su versión original adoptada en Barcelona el 16 de febrero de 1976<sup>5</sup>, incluía un artículo 12 que era del siguiente tenor:

“Las Partes Contratantes se comprometen a cooperar, tan pronto como sea posible, en la elaboración y adopción de procedimientos apropiados para la determinación de la responsabilidad y de la indemnización por daños resultantes de la contaminación del medio marino como consecuencia de cualquier violación de las disposiciones del presente Convenio y de los protocolos aplicables”.

En rigor, cabe destacar que los Estados ribereños del Mediterráneo y la Comunidad Europea comenzaron muy pronto a cumplir con la disposición apenas citada. Pese a que los trabajos preparatorios

---

19 de noviembre de 1976, 25 de mayo de 1984 y noviembre de 1992) establecen un sistema de responsabilidad civil, objetiva y limitada del propietario de la carga.

<sup>5</sup> Su texto se encuentra publicado en el *BOE*, de 21 de febrero de 1978. *Vide* DE YTURRIAGA BARBERAN, J. A. (1976), Convenio de Barcelona de 1976 para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, *Revista de Instituciones Europeas*, 1976, pp. 63-96; KISS, A. (1977), La Convention pour la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution, *Revue juridique de l'environnement*, 1977, pp. 379 y ss.; WASSERMAN, U. (1977), Barcelona Convention, *Journal of World Trade Law*, 1977, pp. 379 y ss.; SISTO, L. (1980), La Convenzione di Barcelona sulla protezione del Mare Mediterraneo contro l'inquinamento, *Rivista di Diritto Internazionale*, 1980, pp. 9 y ss.; VUKAS, B. (1987), The Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution. En: Umberto Leanza (ed.), *Il regime giuridico internazionale del mare Mediterraneo*, Milano, pp. 413 y ss.; LEANZA, U. (1987), The Regional System of Protection of the Mediterranean Against Pollution. En: *ibid.*, pp. 381 y ss.; RAFTOPOULOS, E. (1992), The Barcelona Convention System for the Protection of the Mediterranean against Pollution. En: U. Leanza (ed.), *Le Convenzioni internazionali sulla protezione del Mediterraneo contro l'inquinamento marino*, Napoli, pp. 25 y ss.

para la elaboración y adopción de los procedimientos jurídicos apropiados para la determinación de la responsabilidad y de la indemnización por daños resultantes de la contaminación del medio marino se iniciaron en 1978, veinte años después de la adopción del Convenio de Barcelona todavía no se ha podido desarrollar el contenido de su artículo 12<sup>6</sup>.

Ante la situación de inercia y de vacío jurídico así creada, las Partes Contratantes reaccionaron de dos formas distintas. En primer lugar, ante la imposibilidad de adoptar unos procedimientos jurídicos que resultasen apropiados para la determinación de la responsabilidad y de la indemnización por los daños causados al medio marino, válidos para toda fuente contaminante, se intentó lograr procedimientos normativos similares para los daños ambientales resultantes de fuentes contaminantes concretas. De esta forma, por ejemplo, en el Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo (Madrid, 14 de octubre de 1994)<sup>7</sup>, se introdujo el siguiente artículo 27:

“1.- Las Partes se comprometen a cooperar lo más pronto posible en la formulación y adopción de procedimientos adecuados para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños resultantes de las actividades que son objeto del presente Protocolo, de conformidad con el Artículo 12 del Convenio.

2.- En espera de que se establezcan estos procedimientos, las Partes:

a) Adoptarán todas las medidas necesarias para que los operadores respondan de los daños causados por las actividades imponiéndoles la obligación de pagar prontamente una indemnización adecuada;

b) Adoptarán todas las medidas necesarias para que los operadores concierten y mantengan un seguro u otra garantía financiera del tipo y en las condiciones que la Parte Contratante especifique para asegurar la indemnización por daños causados por las actividades cubiertas por el presente Protocolo”.

Sin embargo, esta forma de actuar no es, en absoluto, la más apropiada o conveniente desde una perspectiva jurídica. Es cierto que, mediante el recurso a disposiciones específicas para fuentes concretas de la contaminación marina, se pueden introducir medidas cautelares que, como las previstas en el artículo 27.-2 del Protocolo de Madrid de 1994, se aplicarán transitoriamente hasta la adopción de los procedimientos adecuados para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños resultantes de las actividades realizadas mar afuera. Pero la referencia a procedimientos específicos incluida en el artículo 27.-1 del Protocolo de Madrid de 1994 plantea más problemas jurídicos que

---

<sup>6</sup> La Conferencia Intergubernamental de los Estados ribereños del Mediterráneo para la revisión del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM), celebrada en Mónaco del 9 al 14 de enero de 1978, encargó a la Secretaría del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) la preparación de un estudio relativo a la creación de un Fondo de garantía interestatal mediterráneo y de responsabilidad e indemnización por los daños resultantes de la contaminación del medio marino. Este estudio se presentó a la Iª Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona (documento UNEP/IG/14/Inf. 18). La Iª Reunión Ordinaria expresó la opinión de que los asuntos tratados en dicho estudio eran muy complicados y difíciles y necesitaban un estudio más detallado por un comité de expertos procedentes de las Partes Contratantes. Esta Iª Reunión Ordinaria solicitó del Director Ejecutivo del PNUMA la convocatoria de este comité de expertos para revisar el estudio inicial e informar de ello a la II Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes (cfr. UNEP/IG/14/9. Annex 5). La Secretaría del PNUMA preparó una versión revisada de su estudio inicial (documento UNEP/IG.23/Inf. 3), que presentó a la II Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes. Esta II Reunión Ordinaria, celebrada en Canes del 2 al 7 de marzo de 1981, reafirmó la necesidad de convocar un comité de expertos para la revisión del estudio de la Secretaría del PNUMA. De conformidad con la decisión de la III Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes (Dubrovnik, del 28 de febrero al 4 de marzo de 1983), la Secretaría distribuyó el estudio a todas las Partes Contratantes para que formularan observaciones. No obstante, la reunión del comité de expertos nunca se convocó, debido a las reservas expresadas por dos Partes Contratantes.

<sup>7</sup> El texto de este Protocolo puede consultarse en MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (1996), *Convenio de Barcelona para la protección del medio ambiente*, pp. 159 y ss. Sobre este Protocolo, vide SCOVAZZI, T. (1994), *The Fifth Protocol to the Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean*, *IJO Newsletter*, November 1994, pp. 14 y ss.; *ibíd.* (1995), *Il quinto protocollo alla convenzione di Barcellona sulla protezione del Mediterraneo*, *Rivista giuridica dell'ambiente*, 1995, pp. 365 y ss.; BOU, V. (1997), *Prevention of Offshore Pollution in the Mediterranean Sea*. En: *Proceedings of the "International Conference on Water Problems in the Mediterranean Countries"*, 17-21 de noviembre 1997, Nicosia, (en prensa); RODRÍGUEZ LUCAS, M. L. (1997), *La contaminación del Mar Mediterráneo resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo*. En: *Actas de las XVII Jornadas de la Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales*, Palma de Mallorca, 25-27 de septiembre de 1997, (en prensa).

soluciones aporta. En efecto, el primer interrogante suscitado por estas disposiciones específicas es el de saber el alcance del compromiso que las Partes Contratantes asumen con las mismas. En concreto, se plantea la posibilidad de que, además de la obligación de cooperar establecida en el artículo 12 del Convenio de Barcelona de 1976 para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, las Partes Contratantes en el Protocolo de Madrid de 1994 estén asumiendo una obligación distinta, consistente en negociar un procedimiento diferente para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños resultantes de esta fuente contaminante concreta. Pero en este supuesto serían difícilmente justificables las diferencias de alcance que pudieran existir entre el procedimiento general y el específico para esta fuente contaminante. Además, se debe mencionar que el hecho de que el artículo 12 del Convenio de Barcelona de 1976 no se haya podido desarrollar en veinte años no significa necesariamente que las negociaciones de un procedimiento específico permitan el desarrollo del artículo 27.-1 del Protocolo de Madrid de 1994 en un lapso más breve de tiempo.

Más aún, si se trata de obligaciones diferentes, cabría la posibilidad teórica de que las negociaciones para la adopción de un procedimiento específico para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños resultantes de esta fuente concreta de contaminación del Mar Mediterráneo fueran más fructíferas, o al menos más veloces, que las negociaciones para la adopción de un procedimiento general, aplicable a toda fuente contaminante. Incluso en el supuesto de que estas últimas negociaciones no llegasen prontamente a buen puerto, la situación así creada incentivaría la negociación de procedimientos *ad hoc* para cada fuente concreta de contaminación del Mar Mediterráneo que, a la postre, haría innecesario el feliz desarrollo del compromiso jurídico asumido con carácter general en el artículo 12 del Convenio de Barcelona de 1976.

Quizá por ello las Partes Contratantes utilizaron una segunda vía de reacción ante esta laguna normativa existente en el sistema jurídico para la protección del medio marino y de la zona costera del Mediterráneo. Esta segunda vía consistió en renovar el ímpetu negociador de un procedimiento general para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino mediterráneo. Este nuevo impulso ecológico encontró su foro de manifestación adecuado en el proceso de revisión del sistema de Barcelona para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación<sup>8</sup>. En consecuencia, por una parte, en 1995 se enmendó la disposición pertinente del Convenio de Barcelona, que en la actualidad cuenta con un nuevo artículo 16 en el que se ha mejorado notablemente su redacción y que es del siguiente tenor:

“Las Partes Contratantes se comprometen a cooperar en la formulación y adopción de normas y procedimientos adecuados para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino en la Zona del Mar Mediterráneo”.

---

<sup>8</sup> Sobre el mismo, *vide* INTERNATIONAL Law Facing Mediterranean Sustainable Development: the Revision of the Barcelona Convention and its Related Protocols, *ICCOPS International Workshop 1995: Regional Seas towards Sustainable Development in the Mediterranean*, Genoa, 19-22 April 1995; SCOVAZZI, T. (1995), Nuovi sviluppi nel "sistema di Barcellona" per la protezione del Mediterraneo dall'inquinamento, *Rivista Giuridica dell'Ambiente*, 1995, pp. 735-740; ROS VICENT, J. (1995), Introducció. En: Generalitat de Catalunya (ed.), *Conveni de Barcelona per a la protecció de la mar Mediterrània*, Barcelona, pp. 7-18; MARCHISIO, S. (1995), Mediterranean sustainable development in international law. En: E. Ozhan (ed.), *Proceedings of the Second International Conference on the Mediterranean Coastal Environment*, vol. 1, MEDCOAST Secretariat, Middle East Technical University, Ankara, Turkey, pp. 657-669; VALLEGA, A. (1995), The Mediterranean after the 1995 Convention. The historical sense of a turnaround point. En: *ibíd.*, pp. 719-732; JUSTE RUIZ, J. (1995), El Plan de Acción para el Mediterráneo 20 años después: La revisión del Convenio de Barcelona y sus protocolos, *Meridiano Ceri*, 6, pp. 12-15; *ibíd.* (1995), The Revision of the Barcelona Convention and its Related Protocols. En: *ICCOPS Meeting, Genoa 20-23 April 1995*, invited paper; *ibíd.* (1996), Le Plan d'action pour la Méditerranée vingt ans apres: la revision des instruments de Barcelone, *Espaces et ressources maritimes* (en prensa); BOU FRANCH, V. (1996), Hacia la integración del medio ambiente y el desarrollo sostenible en la región mediterránea, *Anuario de Derecho Internacional*, 12, pp. 201-252; TAVOSO, M. (1997), *La Convention de Barcelona pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et le développement durable*, MAP Technical Reports Series n° 117, 102 págs.

Por otra parte, en la IX Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona (Barcelona, del 5 al 8 de junio de 1995) se discutió nuevamente el tema de la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo y se invitó a la Secretaría a convocar una primera Reunión de expertos jurídicos y técnicos para revisar un proyecto que debería preparar la propia Secretaría, relativo al procedimiento adecuado para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por los daños resultantes de la contaminación del medio marino, de conformidad con el Convenio de Barcelona<sup>9</sup>. Con esta decisión, la IX Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes zanjó, por el momento, la polémica acerca de cuántos procedimientos para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por los daños ambientales debían negociarse, decantándose por un procedimiento único, válido para toda fuente contaminante a través de la cual se puedan causar daños ambientales<sup>10</sup>.

De conformidad con esta decisión, la Secretaría preparó un nuevo proyecto de normas y procedimientos adecuados para la determinación de la responsabilidad y de las indemnizaciones por daños y perjuicios resultantes de la contaminación del medio marino en la Zona del Mar Mediterráneo que, tras ser discutido en *petit comité*<sup>11</sup>, se presentó como documento de trabajo en la primera Reunión de expertos jurídicos y técnicos para la preparación de las normas y procedimientos adecuados<sup>12</sup>. Esta Reunión de expertos se celebró en Rijeka, Croacia, del 23 al 25 de septiembre de 1997 y, a su término, se invitó a la Secretaría a redactar un proyecto de Protocolo sobre esta materia, teniendo en cuenta las conclusiones alcanzadas en la primera Reunión de expertos, que deberá ser presentado para su consideración y enmienda por una futura segunda Reunión de expertos jurídicos y técnicos<sup>13</sup>.

### 3. LOS TRABAJOS PREPARATORIOS DEL FUTURO PROTOCOLO

Basándonos en los trabajos preparatorios apenas citados, se puede realizar una serie de consideraciones generales sobre el futuro régimen de responsabilidad ambiental en el Mediterráneo que, a continuación, pasamos a exponer.

#### 3.1. La naturaleza jurídica del instrumento sobre responsabilidad ambiental en el Mediterráneo

---

<sup>9</sup> Cfr. UNEP(OCA)/MED IG.5/16: *Final Report of the Ninth Ordinary Meeting of the Contracting Parties to the Convention for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution and its Protocols*, Annex XIII, recommendation A (ii).

<sup>10</sup> Esta interpretación fue confirmada por la Iª Reunión de expertos jurídicos y técnicos en la materia, que acordó basar sus trabajos en el nuevo artículo 16 del Convenio de Barcelona enmendado en 1995, y no en el artículo 27 del Protocolo de Madrid de 1994. *Vide* el documento UNEP(OCA)/MED WG.117/CRP.1 (25 September 1997): *Draft Report of the First Meeting of Government-Designated Legal and Technical Experts on the Preparation of Appropriate Rules and Procedures for the Determination of Liability and Compensation for Damage Resulting from Pollution of the Marine Environment in the Mediterranean Sea Area*, pp. 3-4, pár. 19.

<sup>11</sup> El texto preparado por el Asesor Jurídico del PAM, Sr. Evangelos Raftopoulos, se revisó y enmendó en Atenas el 18 de junio de 1997, por un reducido grupo compuesto por un representante de Croacia, en calidad de Estado huésped de la que, posteriormente, sería la Iª Reunión de expertos jurídicos y técnicos en la materia, por la Secretaría del PAM y por la Secretaría del Convenio sobre el control de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y su eliminación (Basilea, 22 de marzo de 1988), que en esa fecha gozaba ya de una versión muy avanzada de un proyecto de Protocolo sobre responsabilidad e indemnizaciones por daños ambientales en el ámbito de su competencia.

<sup>12</sup> *Vide* el documento UNEP(OCA)/MED WG.117/3 (1 July 1997): *Appropriate Procedure for the Determination of Liability and Compensation for Damage Resulting from Pollution of the Marine Environment in the Mediterranean Sea Area*, 21 págs.

<sup>13</sup> *Vide* el documento UNEP(OCA)/MED WG.117/CRP.1 (25 September 1997): *Draft Report of the First Meeting of Government-Designated Legal and Technical Experts on the Preparation of Appropriate Rules and Procedures for the Determination of Liability and Compensation for Damage Resulting from Pollution of the Marine Environment in the Mediterranean Sea Area*, cit., p. 8, pár. 48.

Cabe señalar que, en la primera Reunión de expertos en la materia, se produjo un acuerdo general de todas las Partes Contratantes acerca de que el futuro régimen de la responsabilidad ambiental deberá contenerse en un instrumento jurídico que tenga fuerza vinculante y no una mera naturaleza programática.

Sin embargo, en la cuestión de la forma que deberá revestir el futuro instrumento, se produjeron discrepancias de pareceres. Por una parte, el documento de trabajo preparado por la Secretaría se mostraba proclive a que el futuro régimen de la responsabilidad se incluyera en un nuevo Anexo al Convenio de Barcelona. Esta opinión se sustentaba en la mayor rapidez del procedimiento previsto para la entrada en vigor de los Anexos al Convenio de Barcelona, respecto del procedimiento previsto para la entrada en vigor de los Protocolos al mismo Convenio de Barcelona<sup>14</sup>. Sin embargo, por otra parte, en la Reunión de expertos se impuso la opinión general de que el futuro régimen de responsabilidad deberá revestir la forma de un nuevo Protocolo al Convenio de Barcelona. Esta decisión se basó en el hecho indiscutible de que, en algunos casos, la adopción de un régimen internacional sobre la responsabilidad y las indemnizaciones por los daños ambientales en el Mediterráneo requerirá la modificación del Derecho interno de las Partes Contratantes, lo que sólo se puede garantizar si el proceso de entrada en vigor involucra a los parlamentos nacionales. En consecuencia, se prefirió la seguridad jurídica que proporciona el procedimiento de entrada en vigor de los Protocolos al Convenio de Barcelona, frente a la mayor rapidez que se logra con la entrada en vigor de un Anexo al citado Convenio.

### 3.2. El concepto del daño ecológico

La Reunión de expertos también avanzó notablemente en la elaboración del concepto de daños que se utilizará en el futuro régimen sobre la responsabilidad ambiental. La Reunión se manifestó partidaria de una interpretación amplia del concepto de daños<sup>15</sup>, de forma que incluyera no sólo los daños a las personas y a los bienes, sino también los daños al medio ambiente marino y costero del Mediterráneo<sup>16</sup>, así como el coste de las medidas preventivas adoptadas en situaciones de emergencia<sup>17</sup>.

También se perfiló el alcance de una serie de cuestiones conexas al concepto de daños, que resultan fundamentales para determinar su futuro contenido. Entre ellas, cabe destacar las tres siguientes. En primer lugar, la Reunión se manifestó proclive a que la responsabilidad por daños se produjera tanto en los supuestos de contaminación accidental, como en los supuestos de contaminación incidental u

---

<sup>14</sup> Compárese, a este respecto, los artículos 23.-3 y 33 del Convenio de Barcelona enmendado en 1995.

<sup>15</sup> Una acepción amplia del concepto de daños, que incluya expresamente al daño ecológico, se defendió citando otros precedentes internacionales, tales como el artículo 2.-7, c) del Convenio sobre responsabilidad civil por los daños resultantes de las actividades peligrosas para el medio ambiente (Lugano, 21 de junio de 1993). Para una aproximación al concepto de daños, *vide* PALAO, G. (1998), *La responsabilidad civil internacional por daños al medio ambiente*, Ed. Tirant lo Blanch, (en prensa).

<sup>16</sup> Se discutió incluso si este elemento del concepto de daños también se aplicará cuando el daño ambiental tenga lugar en el alta mar mediterráneo, lo que plantearía problemas a la hora de identificar a las presuntas víctimas que pudieran exigir responsabilidad jurídica por daños. Finalmente, teniendo en cuenta que tanto el Convenio de Barcelona como sus Protocolos complementarios sí se aplican al alta mar mediterráneo, se decidió que el futuro régimen de responsabilidad ambiental en el Mediterráneo también cubrirá los daños ambientales acaecidos en el alta mar, posponiendo para el momento de la redacción del proyecto de protocolo los problemas jurídicos que suscita su extensión a este espacio marítimo.

<sup>17</sup> Sobre las medidas preventivas, se alcanzó un acuerdo general en considerar que: "Part of the definition of damage should also be the cost of preventive measures taken in order (i) to prevent an impending grave threat of causing damage or (ii) to avoid the aggravation of damage to human beings, to property and to the environment. These measures may be taken by any person and they must be reasonable. The measures to prevent or minimise damage are taken after the occurrence of the incident, that is, after any sudden occurrence, or continuous occurrence or any series of occurrences having the same origin ... The cost of preventive measures is one element of the definition of damage and they are compensated by the operator (especially when the public authorities implement them and subsequently charge the operator), if only they are reasonable in view of the circumstances".

operativa <sup>18</sup>. En segundo lugar, y en relación con los sujetos pasivos en una hipotética reclamación de responsabilidad civil por daños ambientales, la Reunión de expertos decidió no limitarse únicamente a exigir responsabilidades ambientales a los propietarios de los buques, sino incluir el concepto más amplio de operador, entendiendo por tal a la persona que esté en control de la actividad peligrosa o potencialmente peligrosa. Esta persona debe ejercer un control efectivo sobre la actividad peligrosa o potencialmente peligrosa y debe tener el poder de decidir sobre el desarrollo de la actividad en cuestión<sup>19</sup>.

En tercer lugar, se produjo un interesante debate que sirvió para perfilar el alcance de la expresión actividad peligrosa o potencialmente peligrosa. Una primera postura defendió la necesidad de limitar el alcance de esta expresión a las actividades peligrosas o potencialmente peligrosas de carácter profesional, es decir, a las actividades industriales, comerciales, agrícolas y científicas que implican la utilización de sustancias y materiales peligrosos, especies no indígenas o genéticamente modificadas y, en general, las operaciones que resulten perjudiciales para la diversidad biológica y para las zonas especialmente protegidas, la remoción de instalaciones artificiales en el mar, así como las operaciones relativas a los desechos o a la descarga de desechos. Otros expertos nacionales defendieron una concepción más amplia, que no limitase el alcance de la expresión actividades peligrosas o potencialmente peligrosas a las estrictamente profesionales. Entendieron, por ejemplo, que las actividades de ocio o placer pueden igualmente producir supuestos de contaminación marina. En consecuencia, sugirieron que el régimen de responsabilidad para el Mediterráneo debería abarcar a todos los actos y actividades que causasen o pudiesen causar contaminación, tal y como este término se define en el artículo 2 (a) del Convenio de Barcelona enmendado en 1995 <sup>20</sup>. De esta forma se aseguraría, en su opinión, una protección más efectiva de la diversidad biológica en el Mediterráneo.

Sin embargo, a lo largo de las deliberaciones de la Reunión de expertos se hizo patente la opinión mayoritaria de que el régimen jurídico de la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo deberá utilizar una concepción restringida de las actividades peligrosas o potencialmente peligrosas. En concreto, se propuso su reducción a las actividades peligrosas o potencialmente peligrosas explícitamente incluidas en una Lista. Bien entendido que esta restricción conceptual en nada prejuzgará la existencia de las obligaciones jurídicas que pudieran emerger de las legislaciones nacionales de los Estados mediterráneos, relativas al deber de indemnizar por todos los actos o actividades que causen o puedan causar contaminación, tal y como este término se define en el artículo 2 del Convenio de Barcelona enmendado en 1995.

En consecuencia, las actividades peligrosas o potencialmente peligrosas que tendrán relevancia internacional para el futuro Protocolo sobre responsabilidad ambiental en el Mediterráneo se limitarán a las enumeradas en una Lista que, de momento, incluye a las siguientes actividades profesionales:

- 1.- la producción, almacenamiento, uso y descarga o emisión de sustancias y materiales peligrosos en el medio ambiente marino y costero del Mediterráneo;
- 2.- la introducción de especies no indígenas o genéticamente modificadas que pueden tener efectos perjudiciales sobre los ecosistemas, hábitat o especies en el medio marino y costero del Mediterráneo o causen riesgos significantes para el hombre o los bienes;

---

<sup>18</sup> Se aceptó, en consecuencia, la propuesta del documento de trabajo de la Secretaría acerca de que: "the damage may result from three kinds of accidents: (a) from a sudden occurrence (fire, leak or emission); (b) from a continuous occurrence (discharging or releasing dangerous substances into the sea from land-based sources and activities); (c) from a series of occurrences with the same origin (a series of explosions affecting successively the parts of an installation)".

<sup>19</sup> En consecuencia, los trabajadores no podrán ser considerados como operadores.

<sup>20</sup> Según esta disposición, "por contaminación se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzcan, o que es probable que produzcan, efectos perjudiciales, tales como daño a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades marinas, incluida la pesca y otros usos legítimos del mar, el deterioro de la calidad de uso del agua de mar y la reducción de las posibilidades de esparcimiento".

- 3.- la remoción de las instalaciones artificiales abandonadas o en desuso que estén relacionadas con la exploración y explotación de la plataforma continental y del suelo y su subsuelo marino;
- 4.- la descarga y eliminación de los desechos procedentes del funcionamiento de las instalaciones artificiales existentes mar afuera y de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos y de su eliminación;
- 5.- el funcionamiento de instalaciones y lugares para la incineración, tratamiento, manipulación o reciclado de desechos, si las cantidades de desechos utilizadas constituyen un riesgo significativo para el hombre, los bienes y el medio ambiente marino y costero del Mediterráneo;
- 6.- el funcionamiento de un lugar utilizado para el depósito permanente de desechos;
- 7.- el funcionamiento de un lugar para el vertido de desechos u otras materias; y
- 8.- los actos o actividades que sea probable que dañen o molesten a las especies, que pudieran poner en peligro el estado de conservación de los ecosistemas o de las especies, o que pudieran alterar las características naturales o culturales de las ZEPs.

### 3.3. Alcance y excepciones al régimen de la responsabilidad

La Reunión de expertos barajó tres posibilidades a la hora de determinar la clase jurídica de responsabilidad que se regulará en el futuro Protocolo. La responsabilidad por hecho ilícito se descartó, pues presenta el inconveniente de tener que probar que el comportamiento del operador constituye una infracción normativa dolosa o culposa. Prueba que, en algunos casos, puede ser muy difícil o, incluso, imposible de obtener. Frente a esta clase de responsabilidad, se consideró preferible la responsabilidad objetiva o por riesgo, que hace innecesaria la prueba anterior, pues sólo exige que el daño se cause como consecuencia del comportamiento del operador y que el daño sea de una intensidad que no se considere permitido por el futuro régimen jurídico de la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo. Además, la responsabilidad objetiva o por riesgo presenta la ventaja adicional que, a diferencia de la responsabilidad absoluta, permite un planteamiento más flexible pues admite un número limitado de excepciones.

La Reunión de expertos, en consecuencia, se pronunció porque el régimen de responsabilidad ambiental de los operadores se base en la responsabilidad objetiva o por riesgo. La introducción de esta clase jurídica de responsabilidad en el sistema de Barcelona se puede definir *ratione materiae*, en relación a las actividades de las que pueden resultar daños que puedan dar lugar a supuestos de responsabilidad objetiva o por riesgo. En consecuencia, la responsabilidad objetiva o por riesgo puede surgir de los daños resultantes de las actividades peligrosas o potencialmente peligrosas incluidas en la correspondiente Lista. En segundo lugar, la responsabilidad objetiva o por riesgo se puede concretar *ratione temporis*, teniendo en cuenta el tiempo en el que el daño se causó o se conoció<sup>21</sup>. Finalmente, la responsabilidad objetiva o por riesgo, motivada por daños ambientales en el Mediterráneo, se puede delimitar *ratione personae*, respecto de los operadores que se puedan considerar responsables si el daño resulta de una serie de sucesos continuos o de una serie de sucesos que tengan el mismo origen.

También se discutió en esta Reunión de expertos las posibles excepciones que se podían alegar frente a la responsabilidad objetiva o por riesgo. Estas excepciones deberán concretarse sobre la base de los dos siguientes criterios. Primero, se deberá sostener que no se considerará a un Estado Parte responsable por los actos o acontecimientos que ocurran más allá de su control. Segundo, las excepciones deberán limitarse al máximo posible, de forma que los Estados Parte no puedan aprovecharse de ninguna laguna existente en el futuro régimen jurídico de la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo. Con la premisa de que estas excepciones sólo se aplicarán en el ámbito internacional y que, en consecuencia, no impiden posibles reclamaciones de indemnización conforme a los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados ni el recurso al Fondo de Indemnización Interestatal Mediterráneo (FIIM), se propusieron y discutieron las siguientes excepciones estrictamente tasadas:

- 1.- un acto de guerra internacional, hostilidades, guerra civil, insurrección, un acto de terrorismo contra el que ninguna medida de precaución razonable podría haber sido efectiva;

---

<sup>21</sup> En general, la Reunión de expertos se mostró partidaria de oponerse a la aplicación retroactiva del futuro Protocolo sobre la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo, aunque se dejó abierta la posibilidad a su introducción mediante el recurso a unas hipotéticas disposiciones transitorias, cuya discusión se relegó para el futuro.

- 2.- un fenómeno natural que, en las circunstancias del Mediterráneo, constituya un desastre de una naturaleza excepcional, inevitable e irresistible;
- 3.- los actos realizados por una tercera persona con la intención de causar un daño, que no se asocia con el operador (no se incluyen los actos violentos realizados por los trabajadores de un operador) si se hubieran adoptado todas las medidas de seguridad apropiadas;
- 4.- la contaminación en una intensidad tolerable a la vista de las circunstancias locales (en zonas urbanas o rurales);
- 5.- el cumplimiento de medidas obligatorias procedentes de una autoridad pública;
- 6.- una actividad peligrosa realizada legalmente en interés de una persona que sufra un daño (esta excepción abarca expresamente los supuestos de emergencia o los supuestos en los que la actividad peligrosa se realizó con el consentimiento real e inequívoco de la persona que ha sufrido el daño).

Sobre este listado de excepciones se manifestaron diversas reservas en las deliberaciones de la Reunión de expertos. Así, por ejemplo, se propuso que los actos de terrorismo se suprimieran de la primera excepción, pues se pueden considerar incluidos en los actos realizados por una tercera persona, previstos en la tercera excepción. Otros expertos defendieron la necesidad de una mención expresa de los actos de terrorismo. También se exigió que se clarificase el contenido de la expresión “cumplimiento de medidas obligatorias procedentes de una autoridad pública”. Se señaló igualmente que el contenido de la cuarta excepción prevista en este listado en realidad no es una excepción. En consecuencia, este listado de excepciones a la responsabilidad objetiva o por riesgo del operador debida a los daños ambientales producidos en el Mediterráneo deberá discutirse más profundamente en la próxima segunda Reunión de expertos en la materia.

### **3.4. El sistema previsto de responsabilidad e indemnización por daños ambientales**

El aspecto más original del futuro régimen de la responsabilidad ambiental en el Mediterráneo y, probablemente, el tema sobre el que mayor número de divergencias y reservas se suscitaron en la Reunión de expertos en la materia, se refiere al sistema de responsabilidad que se está configurando. Este sistema parte de combinar con carácter complementario tres conceptos jurídicos distintos: un régimen de responsabilidad civil objetiva o por riesgo, un Fondo de Indemnización Interestatal Mediterráneo y un régimen subsidiario de responsabilidad estatal.

El sistema de responsabilidad ambiental en el Mediterráneo se está construyendo sobre la base del principio “quien contamina, paga”, que ya se ha positivado en el artículo 4.-3, b) del Convenio de Barcelona enmendado en 1995<sup>22</sup>. En consecuencia, deben distinguirse dos supuestos teóricos diferentes para la aplicación de este principio en la fase inicial de la concreción de la responsabilidad por daños ambientales en el Mediterráneo. Por una parte, resulta evidente que los Estados serán considerados responsables por los daños que resulten de las actividades peligrosas para el medio ambiente marino y costero del Mediterráneo cuando sea el propio Estado, una empresa pública o un órgano del Estado<sup>23</sup> los causantes de tal daño. Este es un supuesto teórico fácil de resolver, en el que no plantea ningún problema la aplicación del principio “quien contamina, paga”.

Por otra parte, sin embargo, la aplicación del principio “quien contamina, paga” puede resultar totalmente ineficaz en el supuesto de que quien resulte considerado como el autor del daño ambiental sea un individuo o una persona jurídica privada o, incluso, un órgano no estatal que actúe bajo la jurisdicción o control de un Estado. Para este caso, se prevé, en primer lugar, un régimen de responsabilidad civil

---

<sup>22</sup> Conforme a esta disposición, en virtud de este principio “los costes de las medidas destinadas a prevenir, combatir y reducir la contaminación son sufragados por el contaminador, teniendo debidamente en cuenta el interés público”.

<sup>23</sup> Debe recordarse que el Proyecto de artículos de la Comisión de Derecho Internacional sobre la responsabilidad de los Estados por hechos internacionalmente ilícitos ha consagrado un concepto amplio de órgano del Estado. Así, de conformidad con su artículo 6: “El comportamiento de un órgano del Estado se considerará un hecho de ese Estado según el Derecho Internacional, tanto si ese órgano pertenece al poder constituyente, legislativo, ejecutivo, judicial o a otro poder, como si sus funciones tienen un carácter internacional o interno y cualquiera que sea su posición, superior o subordinada, en el marco de la organización del Estado”.

objetiva o por riesgo. Pero en este supuesto pueden darse casos en los que los operadores privados no puedan cubrir todos los costes de las reparaciones de los daños al medio ambiente marino y costero resultantes de sus actividades peligrosas o potencialmente peligrosas. Aunque a los operadores privados se les obligue a disponer de un seguro privado, debe tenerse en cuenta que, en general, las compañías aseguradoras imponen límites al alcance de sus responsabilidades, con lo que puede suceder que las cuantías de las indemnizaciones y de las reparaciones requeridas por el daño producido supere con creces el límite de la responsabilidad impuesto por las compañías aseguradoras. Para afrontar estas eventualidades, la Reunión de expertos concibió un sistema trifásico de responsabilidad que permita abarcar la cuantía total de los daños ambientales. Este sistema consiste en establecer tres fases sucesivas y complementarias de responsabilidad ambiental: la responsabilidad civil objetiva o por riesgo del operador, el establecimiento de un Fondo de Indemnización Interestatal Mediterráneo (FIIM) y la afirmación de un régimen de responsabilidad estatal de carácter residual.

Por lo que al régimen de responsabilidad civil objetiva se refiere, se afirmó que el mismo deberá contener los siguientes cuatro elementos: 1.- la obligación de toda Parte Contratante, cuando resulte apropiado, de asegurar conforme a su ordenamiento jurídico nacional que los operadores dispongan de un seguro que cubra la responsabilidad por daños que puedan surgir en el marco del Convenio de Barcelona; 2.- la obligación de cada Parte Contratante de fijar el ámbito, las condiciones y la forma de este seguro. En concreto, deberá señalar el límite máximo de responsabilidad al que se someterá este tipo de seguro, así como el elenco de actividades que deberá cubrir; 3.- con el propósito de evitar cualquier fallo en la aplicación del requisito de disponer de un seguro debido a la imposibilidad de prever el riesgo, cada Parte Contratante deberá exigir al operador que disfrute de una garantía financiera que cubra incluso este tipo de riesgos; y 4.- se deja a la discreción de las Partes Contratantes la determinación de la forma (p. ej. un contrato de seguro, una cooperación financiera entre operadores ...) que vaya a revestir el seguro o la garantía financiera. De estos elementos, el más controvertido y que necesitará mayor discusión en el futuro fue el relativo al límite máximo de la responsabilidad civil del operador, pues algunos delegados consideraron muy difícil, incluso imposible, calcular y fijar un límite máximo uniforme de responsabilidad civil para las compañías aseguradoras, ante la diversidad de los daños que pueden acaecer. Otros delegados defendieron la existencia de un sistema uniforme, pues las excesivas disparidades que se darían entre los ordenamientos jurídicos nacionales distorsionaría las reglas de la competencia y podría producir un fenómeno de competencia internacional a la baja, que no resultaría compatible con un régimen de responsabilidad por daños ambientales.

En segundo lugar, se prevé el establecimiento de un Fondo de Indemnización Interestatal Mediterráneo (FIIM), aunque todavía persisten grandes diferencias en la concepción del mismo. Así, por ejemplo, para la Secretaría y para algunos expertos nacionales, este Fondo debería gozar de personalidad jurídica reconocida en los ordenamientos jurídicos nacionales de todas las Partes Contratantes, de forma que el FIIM pudiera ser capaz de asumir derechos y obligaciones, así como de personarse como parte en los procedimientos judiciales que se desarrollen ante los tribunales nacionales. Otros expertos nacionales consideraron que, en vez de crear un nuevo ente con personalidad jurídica internacional, el FIIM podría ser administrado por los órganos ya existentes en el marco del PAM, como la Reunión de las Partes Contratantes e, incluso, se sugirió la posibilidad de que fuera la Mesa quien asumiera esta responsabilidad, dada la mayor frecuencia de sus reuniones.

El establecimiento del FIIM deberá responder a dos objetivos diferentes. Por un lado, para los casos en los que los operadores privados no sean capaces de satisfacer todos los costes originados por las indemnizaciones y reparaciones del daño causado. Es decir, el FIIM se crea para cubrir únicamente aquella parte de las indemnizaciones o reparaciones que no se puedan satisfacer con el régimen de la responsabilidad civil objetiva o por riesgo del operador, ya sea porque este régimen resulte insuficiente (p. ej. si el seguro es por una cuantía inferior a los costes del daño) o inadecuado (p. ej. si se desconoce

quién es el sujeto contaminante). Por otro lado, el FIIM también deberá abordar los costes de la aplicación de medidas preventivas y razonables en situaciones de emergencia, de forma que se pueda dar una respuesta inmediata ante situaciones de emergencia, es decir, inmediatamente después de acaecido el evento contaminante.

Respondiendo a estos dos objetivos, por el momento se prevé que el futuro FIIM actuará en los cinco supuestos siguientes: 1.- cuando, aplicando el régimen de la responsabilidad civil objetiva o por riesgo, no surja ninguna responsabilidad por daños; 2.- cuando la causa de las pérdidas o de los daños sea de una naturaleza indeterminada; 3.- cuando la cuantía de los daños exceda la responsabilidad del contaminante; 4.- cuando el sujeto contaminante sea financieramente incapaz de asumir plenamente sus obligaciones y el seguro civil no cubra o sea insuficiente para satisfacer las reclamaciones de indemnización por daños, siempre que las personas que sufran los daños no hayan podido obtener una satisfacción plena de sus reclamaciones, tras haber realizado todos los pasos razonables para conseguirlo con los remedios legales disponibles en los ordenamientos jurídicos nacionales; y 5.- cuando el sujeto contaminante, con la finalidad de prevenir o minimizar los daños, realice gastos o sacrificios razonables y voluntarios, que deberán ser cuantificados como daños<sup>24</sup>.

Es igualmente importante destacar que, aunque no se negoció en profundidad, se comenzó a discutir ya sobre las fuentes de financiación del FIIM. Aunque su consideración se relegó para un momento posterior, se barajaron dos posibilidades: que la principal fuente de financiación del FIIM se basara en contribuciones realizadas ya sea por las Partes Contratantes, aplicando los porcentajes de su contribución al Fondo Fiduciario para el Mediterráneo, ya sea directamente por los operadores privados. Tampoco se pudo acordar cuál sería el límite máximo de las indemnizaciones que el FIIM debería satisfacer en un caso determinado.

Finalmente, en tercer lugar, se prevé la consagración de la responsabilidad residual del Estado. Las divergencias que sobre este tema se produjeron fueron todavía mayores, pese a que la premisa de esta clase jurídica de responsabilidad sea que la responsabilidad de una Parte Contratante por los daños causados a las personas, a los bienes y al medio ambiente marino y costero del Mediterráneo sólo determinará su obligación de indemnizar por daños cuando resulten inadecuados los regímenes de la responsabilidad civil objetiva o por riesgo y del FIIM. Algunos expertos nacionales expresaron su opinión de que la introducción de esta clase de responsabilidad suponía un punto de ruptura con el régimen jurídico general de la responsabilidad, conforme al cual la responsabilidad de los operadores privados no podría ser sustituida por la responsabilidad del Estado. Otros expertos nacionales consideraron que la obligación primaria del Estado consiste en prevenir y controlar la contaminación y que, en consecuencia, su responsabilidad sólo se puede plantear si las medidas de prevención y control fracasan. Se recordó, a este respecto, que el Estado es el último responsable de los acontecimientos que ocurren bajo su jurisdicción o control y que la consagración de la responsabilidad residual del Estado reforzaría la efectividad y credibilidad del sistema de Barcelona. Incluso se planteó el problema de si la responsabilidad residual del Estado no se aplicaría en el caso de que el Estado en cuestión estuviese al día en el pago de sus contribuciones al FIIM. Pero no se pudo avanzar más allá de estas consideraciones

---

<sup>24</sup> Se prevén dos supuestos en los que se exonerará la actuación del FIIM. En primer lugar, el FIIM no actuará si se prueba que los daños resultan del comportamiento de buques de guerra, naves auxiliares o de otros buques y aeronaves propiedad de o controlados por un Estado y usados en el momento del accidente exclusivamente para servicios gubernamentales no comerciales. En este supuesto, se exigirá directamente la responsabilidad internacional del Estado. En segundo lugar, el FIIM también estará exonerado total o parcialmente de la obligación de pagar indemnizaciones si se prueba que el daño resulta total o parcialmente de actos u omisiones intencionados o negligentes realizados por la persona que sufre el daño. En este supuesto, no habrá lugar a indemnizaciones para la persona que no cumpla con el requisito de tener las manos limpias. Se propuso, sin embargo, que estas excepciones no existirán por lo que se refiere a la adopción de medidas preventivas urgentes.

generales, por lo que la discusión de esta clase de responsabilidad se dejó para una futura Reunión de expertos jurídicos y técnicos de las Partes Contratantes.

#### **4. CONSIDERACIONES FINALES**

Tras casi veinte años de negociaciones internacionales infructuosas sobre la celebración de un Protocolo sobre responsabilidad por daños ambientales en la zona del Mar Mediterráneo, parece que, tras concluir el proceso de revisión del sistema de Barcelona para la protección del Mediterráneo, las Partes Contratantes por fin han podido avanzar hacia la conclusión de un futuro Protocolo.

Este nuevo impulso ecológico de los Estados ribereños del Mediterráneo y de la Comunidad Europea se está configurando, además, como de muy amplio espectro. Las decisiones de que el futuro Protocolo contenga una interpretación amplia del concepto de daños, que abarque tanto los supuestos de contaminación accidental como incidental, que incluya el concepto de operador, que se haya avanzado notablemente en la elaboración de una lista de actividades peligrosas o potencialmente peligrosas, que recoja la responsabilidad objetiva o por riesgo, así como que el sistema de responsabilidad previsto conjugue la responsabilidad objetiva o por riesgo del operador con un Fondo de Indemnización Interestatal Mediterráneo y con la responsabilidad subsidiaria del Estado, son todos ellos buenos indicadores del deseo de que el futuro Protocolo pueda abarcar la responsabilidad y las indemnizaciones por todos los daños ambientales que se produzcan en el Mediterráneo. En consecuencia, no cabe más que desear un pronto final a esta singladura ambiental.