

**LA PRÁCTICA
INTERNACIONAL EN
MATERIA DE
RESPONSABILIDAD POR
ACCIDENTES
INDUSTRIALES
CATASTRÓFICOS**

**JOSÉ JUTE RUIZ
TULLIO SCOVAZZI**
Coordinadores

tirant lo blanch
Valencia, 2005

ABREVIATURAS

AIOL	Amoco International Oil Co.
AUEA	Agencia internacional de la Energía Atómica
BOP	Blow Out Preventer Equipment
C.L.C.	Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños de contaminación por hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1989
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FF	Francos Franceses
FIDAC	Fondo Internacional de indemnización de daños de contaminación por hidrocarburos
IOPC FUND	International Oil Pollution Compensation Fund
MOU	Memorandum of Understanding (on Port State Control)
O.I.E.A.	Organismo Internacional de la Energía Atómica
OLPOL	Off-Shore Pollution Liability Agreement
O.M.I.	Organización Marítima Internacional
OPRC	Oil Pollution Response Convention. Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, de 30 de noviembre 1990
OSPARCOM	Comisión del Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico del Nordeste
PAHs	Hidrocarburos Aromáticos Polinucleares
PEMEX	Petróleos Mexicanos
PERMARGO	Perforaciones Marinas del Golfo
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
SASEMAR	Sociedad Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima
URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Capítulo 8

EXXON VALDEZ

VALENTÍN BOU FRANCH

Profesor Titular de Derecho Internacional Público. Universidad de Valencia

Sumario: 1. Introducción. 2. Los procedimientos judiciales originados por el accidente del buque Exxon Valdez. 2.1. La imputación de daños a la empresa madre. 2.2. Las demandas públicas y las transacciones extrajudiciales. 2.3. Las demandas privadas. 2.3.1. La doctrina jurisprudencial estadounidense previa al accidente del buque Exxon Valdez. 2.3.2. Las demandas privadas contra el consorcio Alyeska Pipeline Services Company. 2.3.3. Las demandas privadas contra las empresas Exxon. 2.3.3.1. El juicio federal civil contra las empresas Exxon. 2.3.3.1.1. Las órdenes preliminares del Juez Holland Russel. 2.3.3.1.2. Las sentencias sobre el fondo en el juicio federal contra las empresas Exxon. 2.3.3.2. El juicio estatal contra las empresas Exxon. 3. La responsabilidad por los daños ambientales. 3.1. El procedimiento seguido para determinar los daños ambientales. 3.2.2 Las consecuencias medio ambientales del accidente del buque Exxon Valdez. 3.3. La valoración de los daños ambientales. 3.4. El resarcimiento de los daños ambientales causados. 4. Las repercusiones jurídicas del accidente del buque Exxon Valdez

1. INTRODUCCIÓN

En la noche del 24 de marzo de 1989, el superpetrolero de 30.000 toneladas *Exxon Valdez*, navegando a una velocidad de 12 nudos, chocó con el arrecife *Bligh Reef*, en *Prince William Sound* (Alaska, Estados Unidos)¹.

El accidente tuvo lugar a 28 millas de la terminal *Valdez* del oleoducto *trans-Alaska*, en la que el buque *Exxon Valdez* había llenado sus

¹ Vide ART DAVIDSON, *In the Wake of the Exxon Valdez: The Devastating Impact of the Alaska Oil Spill*, 1990, pp. 1 y ss.

tanques, cargando más de 170.000 toneladas de crudo. Cuando el buque partió de la terminal *Valdez*, el Capitán del superpetrolero *Joseph Hazelwood* se retiró a su camarote durante unas dos horas, dejando que un piloto guiase el buque en la oscuridad a través del Estrecho de *Valdez* (*Valdez Narrows*). Al volver al puente de mando, el Capitán ordenó un cambio de rumbo, abandonando las líneas normales de navegación, para evitar a los icebergs procedentes del Glaciar *Columbia*. A continuación, conectó el piloto automático.

Siete minutos antes de medianoche, el Capitán regresó a su camarote, dejando al Tercero de a bordo *Gregory Cousins* y al marinero *Robert Kagan* con instrucciones de regresar a las líneas normales de navegación cuando el buque llegase a la altura de la Isla *Busby*. Sin embargo, de acuerdo con las grabaciones de a bordo, el superpetrolero más grande del mundo continuó navegando en línea recta durante once minutos, virando muy ligeramente a estribor sólo instantes antes de chocar con el arrecife *Bligh Reef*, cuatro minutos después de medianoche.

El Tercero de a bordo testificó que desconectó el piloto automático cuando el Capitán abandonó el puente de mando. Cuando el buque llegó a la altura de la Isla *Busby*, ordenó al marinero *Kagan* que virase el buque 10.º a estribor. Cuando el radar demostró que el buque no estaba virando, ordenó que girase 20.º inmediatamente. Dos minutos más tarde, ordenó que se virase más a estribor y telefoneó al Capitán para comunicarle que tenían problemas. Cuando el accidente tuvo lugar, el superpetrolero *Exxon Valdez* estaba fuera de las líneas normales de navegación, con el Capitán ausente del puente de mando.

Resulta difícil calificar a este accidente con graves consecuencias ambientales como de carácter internacional. El accidente lo sufrió un superpetrolero, el *Exxon Valdez*, que enarbolaba el pabellón de los Estados Unidos; tanto el buque como la carga de hidrocarburos que transportaba eran propiedad de una compañía de los Estados Unidos, la *Exxon Corporation*, como sociedad madre de su filial la *Exxon Shipping Company*, y el accidente tuvo lugar en aguas bajo la soberanía de los Estados Unidos. Además, las consecuencias del accidente no afectaron ni a espacios sometidos a la soberanía o jurisdicción nacional de otro Estado, ni a espacios sometidos a la jurisdicción de ningún Estado.

Puede considerarse, sin embargo, que algunas de las consecuencias de este accidente sí tuvieron carácter internacional, ya sea porque afectó a especies vivas protegidas internacionalmente, como las ballenas y ciertas aves internacionalmente protegidas, o porque afectó a especies

vivas altamente migratorias, como los salmones. Además, el accidente sí tuvo carácter catastrófico, porque se descargaron grandes cantidades de hidrocarburos afectando a amplias zonas que eran muy ricas en recursos naturales. De hecho, como consecuencia del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez* se descargaron al mar once millones de galones de hidrocarburos². Aunque el accidente de este buque produjo la descarga de hidrocarburos más grande en la historia de los Estados Unidos, en realidad en el momento de producirse no se incluyó entre las 30 descargas más grandes de hidrocarburos al mar. Ni siquiera hoy la descarga del buque *Exxon Valdez* se encuentra entre las 60 descargas más grandes de hidrocarburos al mar que se han producido en todo el mundo, medidas conforme al criterio de la cantidad de hidrocarburos descargados. Sin embargo, la coincidencia de diversos factores, entre los que destacan la gran fragilidad ecológica de las zonas afectadas por la descarga, así como su enorme riqueza en recursos naturales vivos³, determinaron que exista unanimidad de opiniones en considerar a la descarga de hidrocarburos procedentes del buque *Exxon Valdez* como la descarga más dañina para el medio ambiente jamás producida en cualquier parte del mundo.

Por ello, el caso del superpetrolero *Exxon Valdez* se puede calificar como un accidente industrial con repercusiones catastróficas para el medio ambiente marino y costero, con escasas características internacionales. Su inclusión en una investigación como la actual, que pretende analizar la práctica internacional en esta materia, se justifica porque su solución, conforme al Derecho interno de los Estados Unidos, se distancia

2 En concreto, se descargaron 10.8 millones de galones de hidrocarburos, equivalentes a 257.000 barriles ó 38.800 toneladas métricas. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que el superpetrolero *Exxon Valdez* estaba transportando un total de 53.094.510 galones ó 1.264.155 barriles.

3 Otros factores que contribuyeron a aumentar las dimensiones catastróficas de este accidente fueron que el mismo ocurriera de noche, así como la inexistencia *in situ* de mecanismos de respuesta adecuados, lo que sin duda retrasó varias horas críticas el inicio de las operaciones de limpieza. También contribuyó a ello la lacónica voz de alarma que dio el Capitán *Hazelwood* a los veinte minutos de producirse el accidente, no dando noticia de las dimensiones del mismo. En efecto, el texto del mensaje radiado que envió al servicio de Guardacostas de los Estados Unidos fue el siguiente: "yeah, ah *Valdez* back, ah we've, should be on your radar there, we've fetched up ah hard aground, north of *Goose Island*, off *Bligh Reef*, and ah evidently leaking some oil and we're gonna be here for a while and ah, if you want ah, so you're notified, over". Reproducido en *Opinion (No. 4034, December 3, 1993) of the Supreme Court of the State of Alaska, State of Alaska v. Joseph H. Hazelwood*.

notablemente de la solución a la que se habría llegado aplicando normas internacionales y, precisamente por ello, sirve como un excelente ejemplo para su comparación con el sistema previsto en los convenios internacionales sobre reparación de los daños causados al medio ambiente marino por hidrocarburos procedentes de buque.

2. LOS PROCEDIMIENTOS JUDICIALES ORIGINADOS POR EL ACCIDENTE DEL BUQUE EXXON VALDEZ

La única persona física contra la que se plantearon acusaciones judiciales penales fue el Capitán del buque *Exxon Valdez*, Sr. *Joseph J. Hazelwood*. Contra él, el *National Transportation Safety Board* realizó una investigación que concluyó afirmando que el contenido del alcohol en la sangre del citado Capitán en la noche del accidente excedía los niveles permitidos por la legislación federal de los Estados Unidos para conducir un buque comercial⁴. Consecuencia de ello, fue tanto que el 30 de marzo de 1989 fuese despedido de la empresa *Exxon*, como que el 22 de mayo de 1989 se iniciase un juicio penal en el que se le acusaba de tres delitos y de ser el presunto responsable de la destrucción del superpetrolero *Exxon Valdez*. Sin embargo, el 22 de marzo de 1990 un Jurado encontró al citado Capitán culpable únicamente de un delito de negligencia, absolviéndole de las demás acusaciones, incluida la de conducir el superpetrolero en estado de embriaguez⁵. Por ello, tan sólo se le impuso una multa de 50.000 dólares USA y una condena complementaria consistente en trabajar 1.000 horas realizando servicios a favor de la comunidad en Alaska⁶. Con ello terminó el juicio penal contra el Capitán *Hazelwood*;

⁴ El *National Transportation Safety Board* investigó este accidente y concluyó que las causas probables del mismo fueron las siguientes: 1) el fallo del Tercero de a bordo, Sr. *Gregory Cousins*, en maniobrar adecuadamente el superpetrolero, debido posiblemente a la fatiga y al exceso de trabajo acumulado; 2) el fallo del Capitán *Hazelwood* en elegir una ruta de navegación adecuada, debido posiblemente a los efectos del alcohol; 3) el fallo de la empresa *Exxon Shipping Company* en supervisar al Capitán y en disponer períodos suficientes de descanso para la tripulación; 4) el fallo del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos en disponer de un sistema efectivo para el tráfico de buques; y 5) la inexistencia de servicios efectivos de pilotaje y remolque.

⁵ "From Oil Spill to Settlement", *The New York Times*, March 14, 1991, A16.

⁶ Para cumplir esta condena, el Capitán *Hazelwood* inició en 1999 un plan de cinco años de duración en el que cumplirá las mil horas de trabajo a favor de la

no así los juicios civiles, que se han prolongado durante varios años hasta la actualidad.

Por su parte, la *Exxon Corporation*, junto con su empresa filial, la *Exxon Shipping Company*, se vieron inmersas en un número realmente grande de procesos judiciales, tanto de carácter civil como penal. Se iniciaron algo más de 330 procesos judiciales de carácter civil en diversos tribunales estatales y federales contra la *Exxon Corporation* y sus filiales, así como contra el consorcio empresarial *Alyeska Pipeline Services Company* y las compañías de oleoductos controladas por sus propietarios.

Entre los demandantes, se incluyeron, entre otros, pescadores, manipuladores y distribuidores de alimentos marítimos, nativos de Alaska, empresarios de las zonas afectadas, accionistas de la *Exxon*, grupos ecologistas, diversos ayuntamientos, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos. El Gobierno del Estado de Alaska planteó un procedimiento judicial de carácter civil en su condición de soberano y propietario de los recursos afectados. El Gobierno Federal de los Estados Unidos planteó un procedimiento judicial ante la Corte Federal del Distrito de Alaska contra las siguientes empresas: *Exxon Corporation*, *Exxon Shipping Company*, *Alyeska Pipeline Services Company*, *Amerada Hess Pipeline Corporation*, *ARCO Pipe Line Company*, *Exxon Pipeline Company*, *Mobil Alaska Pipeline Corporation*, *Phillips Alaska Pipeline Corporation*, *BP Alaska Pipelines Inc.*, *Unocal Alaska Pipeline Company* y *T/V Exxon Valdez*⁷.

En mayo de 1991, la compañía *Exxon* presentó una demanda ante la Corte Federal del Distrito de Alaska solicitando que se unificasen más de 200 procedimientos civiles iniciados en diversos tribunales estatales y federales, alegando que la multiplicidad de procedimientos le exponían “al riesgo de doblar, multiplicar y convertir la compensación en inconsistente”.

Debe subrayarse también el hecho de que, en la solución del caso relativo al accidente del buque *Exxon Valdez*, no se hayan aplicado mecanismos de reparación previstos en convenios internacionales que canalizan la responsabilidad sobre un responsable y que instituyen

comunidad. Este plan se ha concretado, principalmente, en la obligación del Capitán *Hazelwood* de pasar varios veranos retirando gratuitamente toda clase de basuras de diversas playas de Alaska.

⁷ United States v. *Exxon Corporation*, No. A91-082CIV (D. Alaska filed March 13, 1991).

fondos de reparación del daño. Estados Unidos no es Parte Contratante ni en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969, ni en el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación por hidrocarburos de 1971, enmendados ambos por los Protocolos de 1976, 1982 y 1992.

Además, las discusiones que sobre este tema tuvieron lugar en el Congreso de los Estados Unidos indican en sus conclusiones que el Congreso de este país no autorizará en el futuro la ratificación de ningún convenio internacional que, de alguna forma, limite o ponga un techo a la responsabilidad jurídica por daños al medio ambiente.

Por otra parte, como no se trataba de una controversia internacional, no se aplicó ningún mecanismo internacional para la solución pacífica de controversias. Conviene recordar en este sentido que la competencia de la Corte Federal del Distrito de Alaska en el caso del superpetrolero *Exxon Valdez* devino del hecho de que el accidente fuera causado por un buque que enarbolaba el pabellón de los Estados Unidos, perteneciente a una compañía estadounidense y que ocurriera en territorio sometido a la soberanía de los Estados Unidos. Dado que ocurrió en Alaska, el juzgado estadounidense competente fue la Corte Federal del Distrito de Alaska (regla del *forum delicti commissi*).

Por las mismas razones, el ordenamiento jurídico que se aplicó para resolver el caso del accidente del buque *Exxon Valdez* fue el Derecho interno de los Estados Unidos. Así, por ejemplo, cabe indicar que el Gobierno Federal de los Estados Unidos demandó a la *Exxon Shipping Company* y a la *Exxon Corporation*, acusándoles de cinco delitos penales por infracción de las siguientes leyes: la *Clean Water Act*, la *Refuse Act*, la *Migratory Bird Treaty Act*, la *Ports and Waterways Safety Act* y la *Dangerous Cargoes Act*. El Gobierno Federal de los Estados Unidos se aseguró, mediante la utilización de dos leyes que no regulaban la contaminación por hidrocarburos, como son la *Refuse Act*⁸ y la *Migratory Bird Treaty Act*⁹, que las empresas *Exxon* responderían de todos los daños causados por la descarga de hidrocarburos. Al mismo tiempo, el Gobierno Federal de los Estados Unidos utilizó la *Criminal Fines Improvement Act*¹⁰ como multiplicadora de la sanción, amenazando a la

⁸ 33 U.S.C. §§ 401-467n (1988).

⁹ 16 U.S.C. §§ 701-718 (1988).

¹⁰ 18 U.S.C. § 3571 (1988).

Exxon con una multa altísima, lo que facilitó las negociaciones entre la *Exxon* y los Gobiernos Federal y del Estado de Alaska. Por su parte, la *Exxon Shipping Company* se declaró culpable de infringir la *Clean Water Act*, la *Refuse Act* y la *Migratory Bird Treaty Act*; la *Exxon Corporation* se declaró culpable únicamente de infringir la *Migratory Bird Treaty Act*.

2.1. La imputación de daños a la empresa madre

Una de las peculiaridades del desarrollo judicial del caso del superpetrolero *Exxon Valdez* radica en que en el mismo sí fue posible afirmar, aunque de una manera original, la responsabilidad de la empresa madre por las actividades realizadas por una de sus empresas filiales. En este caso, la Corte Federal del Distrito de Alaska afirmó que la responsabilidad penal (*criminal liability*) de la *Exxon Shipping Company*, la sociedad filial, se extiende a la *Exxon Corporation*, la sociedad madre¹¹. Para lograrlo, el Gobierno Federal de los Estados Unidos utilizó dos argumentaciones novedosas en el campo penal, en vez de recurrir a la doctrina de “desvelar el velo”. En primer lugar, alegó la teoría de la responsabilidad de la empresa (*theory of enterprise liability*). El Gobierno Federal de los Estados Unidos alegó que la empresa *Exxon Shipping Company* funcionaba simplemente como una parte integrante más de la empresa *Exxon Corporation* y que era posible, en consecuencia, considerar a la *Exxon* como una única “persona” en cada una de las cinco imputaciones penales. Sin embargo, aunque la Corte fue receptiva a esta argumentación¹², la Corte se basó mucho más en la segunda de las alegaciones del Gobierno Federal de los Estados Unidos, es decir, en la teoría de la responsabilidad penal de la agencia (*the Agency Theory of Criminal Liability*). Cabe destacar que, en aplicación de esta teoría, ésta fue la primera vez que un tribunal estadounidense manifestó su deseo de poder considerar responsable penal a una compañía petrolífera por los

¹¹ “Order (Motions to Dismiss), 5-6, United States v. *Exxon Corporation*”, 2 *Oil Spill Litigation News* (Litigation Reporting Service), 2272, 2274 (D. Alaska, 1990) (N.º A90-015 CR). Sobre estas cuestiones, vide RAUCHER, S., “Raising the Stakes for Environmental Polluters: The *Exxon Valdez* Criminal Prosecution”, *Ecology Law Quarterly*, 19/1, pp. 150-157.

¹² La Corte Federal del Distrito de Alaska consideró que las argumentaciones gubernamentales eran válidas para sustentar tanto esta teoría como la siguiente. “Order (Motions to Dismiss), 5-6, United States v. *Exxon Corporation*”, 2 *Oil Spill Litigation News*, pp. 2273-2275.

actos realizados por una compañía subsidiaria de la cual era completamente propietaria. Así, en el *Bill of Particulars* se puede leer que:

“Under controlling law, a principal is criminally liable for the criminal acts of its agents committed within the scope of the agency. Agency is established by proof that one person or corporation was acting under the control of and for the benefit of another... *Exxon Shipping* and its employees... (are) the agents and subagents, respectively, of *Exxon*... *Exxon* established its subsidiary as its agents and bears responsibility for its agent's criminal activities...”¹³.

Las alegaciones recogidas en el *Bill of Particulars* muestran sólidas razones para encontrar una relación de agencia entre la *Exxon Corporation* y la *Exxon Shipping Company*. En primer lugar, en el *Bill of Particulars* se toma nota de que la totalidad de la propiedad de la *Exxon Shipping Company* pertenece a la *Exxon Corporation*¹⁴. La compañía *Exxon* creó a la *Exxon Shipping Company* en 1973, y en 1982 transfirió totalmente su Departamento de Marina a la *Exxon Shipping Company* a efectos fiscales¹⁵. En segundo lugar, la *Exxon Corporation* era quien contratava el personal y los directores de la *Exxon Shipping Company*. En 1986, reorganizó a la *Exxon Shipping Company* para que sólo tuviera un director entre sus mandos¹⁶. En tercer lugar, se constató que el único motivo de existencia de la *Exxon Shipping Company* era el beneficio exclusivo de la *Exxon Corporation*, realizando algunas de las actividades empresariales de la *Exxon*. En 1989, la *Exxon Corporation* definió su actividad empresarial como “la energía, incluyendo la exploración y producción de hidrocarburos y gas natural, la elaboración de productos derivados del petróleo, y el transporte y venta de hidrocarburos, gas natural y productos derivados del petróleo”¹⁷. La *Exxon Shipping Company* cumplía las necesidades del transporte doméstico de la *Exxon Corporation* y transfería directamente a la *Exxon Corporation* todos sus ingresos en forma de dividendos¹⁸.

Otras argumentaciones contenidas en el *Bill of Particulars* también sirvieron para declarar la existencia de una relación de agencia entre las dos empresas. La *Exxon Corporation* exigía que la *Exxon Shipping Company* obtuviera su aprobación para todas las decisiones políticas de

¹³ “Bill of Particulars, 26-28, *United States v. Exxon Corporation*”, 2 *Oil Spill Litigation News*, pp. 1911-1912.

¹⁴ *Ibíd.*, 1, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1905.

¹⁵ *Ibíd.*, 2, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1905.

¹⁶ *Ibíd.*, 15-17, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1909.

¹⁷ *Ibíd.*, 5, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1906.

¹⁸ *Ibíd.*, 7, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1907.

importancia. De hecho, la construcción del buque *Exxon Valdez* se debió al expreso deseo de la *Exxon Corporation*¹⁹. Todas sus operaciones estaban sometidas al control y auditoría de la *Exxon Corporation*²⁰. La *Exxon Shipping Company* seguía tanto el Manual de Política, como el Manual de Organización de la Navegación de la *Exxon Corporation*²¹. La *Exxon Corporation* entrenaba a todo el personal de a bordo contratado por la *Exxon Shipping Company*²². Finalmente, los propioempleados de la *Exxon Shipping Company* se autoconsideraban como empleados de una única empresa *Exxon*²³.

Según la doctrina estadounidense²⁴, dos fueron las razones que llevaron al Gobierno Federal de los Estados Unidos a utilizar la teoría de la responsabilidad penal de la agencia, en vez de proceder a “desvelar el velo” de la empresa. En primer lugar, según la jurisprudencia de los Estados Unidos, “desvelar el velo” de una empresa requiere probar que la empresa madre crea y controla a la empresa filial para un propósito fraudulento, mientras que la relación de agencia no requiere la prueba de la mala fe. En segundo lugar, al “desvelar el velo” de una empresa, tanto la empresa madre como la filial son tratadas como una entidad; en la relación de agencia, tanto la empresa principal como el agente son responsables por separado de los actos del agente, con lo que el demandante tenía a dos sujetos a los que pedir indemnizaciones.

2.2. Las demandas públicas y las transacciones extrajudiciales

El 22 de febrero de 1990, la compañía *Exxon* y el Departamento de Justicia del Gobierno Federal de los Estados Unidos redactaron conjuntamente un proyecto de escrito de alegaciones que hubiera permitido a la *Exxon* evitar los procedimientos penales. El proyecto de Acuerdo requería a la compañía de hidrocarburos que ingresase 550 millones de

¹⁹ Ibid., 9, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1907.

²⁰ Ibid., 10, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1907.

²¹ Ibid., 11-12 y 17, 2 *Oil Spill Litigation News*, pp. 1908-1909.

²² Ibid., 17, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1909.

²³ Ibid., 17-19, 2 *Oil Spill Litigation News*, p. 1909-1910.

²⁴ Véase HANNA, D. “Corporate Criminal Liability”, *Criminal Law Quarterly*, 31, 1989, pp. 452 y ss.; FISSE, B., “Corporate Criminal Responsibility”, *Criminal Law Journal*, 15, 1991, pp. 166 y ss.; IRAOLA, R., “Criminal Liability of a Parent Company for the Conduct of Its Subsidiary: The Spillover of the *Exxon Valdez*”, *Criminal Law Bulletin*, 31, 1995, pp. 3-18.

dólares USA en un fondo para restaurar el medio ambiente. A cambio la compañía *Exxon* disfrutaría de un aplazamiento de cuatro años para afrontar los procedimientos civiles federales. Sin embargo, las negociaciones se rompieron²⁵. El 27 de febrero de 1990, a la *Exxon Corporation* y a la *Exxon Shipping Company* se les acusó de cinco cargos penales. Según el Departamento de Justicia del Gobierno Federal de los Estados Unidos, 600 millones de dólares USA era una estimación reducida de las posibles sanciones penales. Las sanciones podrían exceder del billón de dólares USA²⁶ si se basaban en las pérdidas económicas o en los daños medio ambientales.

Cuando todavía se desconocía el total de la cuantía de los daños producidos²⁷, la Compañía *Exxon*, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos alcanzaron, el 12 de marzo de 1991, un Acuerdo sobre los procedimientos civiles y penales iniciados contra *Exxon* por los respectivos Gobiernos²⁸. Tras 58 días de negociaciones, los procedimientos penales y civiles contra la compañía de hidrocarburos más grande del mundo se resolvían a cambio de una indemniza-

²⁵ Estas negociaciones se llevaron a cabo exclusivamente entre la compañía *Exxon* y el Departamento de Justicia del Gobierno Federal de los Estados Unidos. Quizás ello explicaría la fortísima crítica del Fiscal General del Estado de Alaska, Sr. *Doug Baily*, quien afirmó que el Departamento de Justicia del Gobierno Federal de los Estados Unidos se estaba vendiendo a la citada compañía petrolera. Vide "*Exxon is Denying Guilt in Oil Spill*", *The New York Times*, April 4, 1990, p. A11.

²⁶ Debe tenerse en cuenta el distinto significado que el término "billón" (= "*billion*") tiene en España y en los Estados Unidos. Mientras que nosotros entendemos que un "billón" es un millón de millones, es decir, 10^{12} ; en Estados Unidos se entiende que un "*billion*" es tan sólo mil millones, es decir, 10^9 . Para no distorsionar los textos auténticos de las sentencias ni sus citas literales, en este trabajo se utilizará siempre el término "billón" en el sentido estadounidense, es decir, como equivalente a mil millones (= 10^9).

²⁷ "Studies are still underway and available data are not fully analyzed and interpreted", en: "Summary of Injuries to Natural Resources as a Result of the *Exxon Valdez Oil Spill*", 56 *Federal Register* pp. 14.687-14.689 (1991).

²⁸ Un proyecto de decreto sobre el Acuerdo se registró ante los tribunales el 14 de marzo de 1991 (vide Agreement and Consent Decree, *United States v. Exxon Corporation*, No. A91-082). El Estado de Alaska había registrado su proyecto de decreto el día anterior. El proyecto de Acuerdo se hizo público el 19 de marzo de 1991 (vide "Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the Exxon Corporation, Exxon Shipping Company and Exxon Pipeline Company*", 56 *Federal Register* 11.636 (1991). El 8 de abril de 1991, el Gobierno Federal registró un "Summary of Effects of the *Exxon Valdez Oil Spill on Natural Resources and Archaeological Resources*" para ayudar a la Corte a evaluar su proyecto de decreto.

ción de un billón de dólares USA, que se podía incrementar en 100 millones más de dólares USA. Según el Acuerdo alcanzado, la compañía *Exxon* se declararía culpable de cuatro infracciones penales (la *Exxon Shipping Company* se declaró culpable de infringir la *Clean Water Act*, la *Refuse Act* y la *Migratory Bird Treaty Act*; la *Exxon Corporation* se declaró culpable únicamente de infringir la *Migratory Bird Treaty Act*) y aceptaba pagar 100 millones de dólares USA como sanción penal²⁹. Los procedimientos civiles planteados por los respectivos Gobiernos se zanjaban a cambio de 900 millones de dólares USA³⁰. El Acuerdo no afectaba a los numerosos procedimientos civiles planteados por los particulares.

Sin embargo, el 24 de abril de 1991, el Juez Principal de la Corte Federal del Distrito de Alaska, *Sr. H. Russel Holland*, rechazó la parte penal del citado Acuerdo³¹. En opinión del Juez *Holland*, la sanción penal de 100 millones de dólares USA era inadecuada y:

“would send the wrong message, suggesting that spills are a cost of business that can be absorbed”³².

La Corte concedió a *Exxon* un plazo de 30 días para retirar sus alegaciones penales de culpabilidad y enfrentarse a un proceso penal. Si *Exxon* no hubiera retirado sus alegaciones, se le podría haber impuesto unas sanciones penales de hasta 700 millones de dólares USA³³.

²⁹ Cifra que representaba la cantidad más grande jamás pagada por infracción penal de las leyes medio ambientales de los Estados Unidos. OSTROW, R. J., “*Exxon Agrees to Pay \$1 Billion for Alaska Spill*”, *Los Angeles Times*, March 14, 1991, p. A1.

³⁰ Según el Acuerdo, además de la sanción penal, en 1991 *Exxon* debería ingresar 90 millones de dólares USA en un fondo dirigido por el *Trustee Council*. Ingresaría, además, 150 millones de dólares USA en septiembre de 1992 y otros 100 millones de dólares USA en septiembre de 1993. Desde 1994 hasta el año 2001, *Exxon* ingresaría 70 millones de dólares anualmente. Además, si se descubrieran nuevos daños al medio ambiente, *Exxon* debería ingresar en el fondo como máximo otros 100 millones más de dólares USA. Todos los pagos, con la única excepción de la sanción penal de 100 millones de dólares USA, serían desgravables de Hacienda.

³¹ “Imposition of Sentence, United States v. *Exxon Corporation*”, 3 *Oil Spill Litigation News* (Litigation Reporting Service), pp. 3.190-3.191 (D. Alaska 1991) (N.º A90-015 CR).

³² SCHNEIDER, “Judge Rejects \$100 Million Fine for *Exxon* in Oil Spill as Too Low”, *New York Times*, April 25, 1991, p. A1, col. 4.

³³ El Departamento de Justicia del Gobierno Federal de los Estados Unidos afirmó que la *Exxon Corporation* y, subsidiariamente, la *Exxon Shipping Company*, podrían llegar a tener que pagar más de 600 millones de dólares USA como

Pero según los términos del Acuerdo que se había alcanzado, la *Exxon Corporation* podía rechazar la parte civil del Acuerdo en un plazo de diez días si la Corte rechazaba la parte penal del mismo. Por ello, el 3 de mayo de 1991, tanto el Gobierno del Estado de Alaska como la *Exxon Corporation* se retiraron formalmente de la parte civil del Acuerdo³⁴. El 24 de mayo de 1991, la *Exxon* retiró sus alegaciones penales de culpabilidad.

La fecha del inicio de los procedimientos penales contra las empresas *Exxon* se fijó para el 7 de octubre de 1991. Pero una semana antes de esta fecha, la compañía *Exxon* alcanzó un nuevo principio de acuerdo con los representantes gubernamentales, que se concretó en un nuevo Acuerdo el 8 de octubre de 1991 y que era muy similar al Acuerdo alcanzado el 12 de marzo de 1991. La sanción penal que se le imponía se le aumentó a 250 millones de dólares USA. No obstante, se le perdonaron 125 millones de dólares USA, en atención a “los substanciales esfuerzos de limpieza realizados por la compañía *Exxon*”³⁵. Por lo tanto, la sanción penal quedaba reducida en la práctica a 125 millones de dólares USA³⁶, es decir,

sanción penal, si eran declaradas culpables de todos los cargos penales de los que se les acusaban. Sin embargo, diversas organizaciones ecologistas, utilizando una fórmula diferente, afirmaron que la sanción penal podría llegar a alcanzar los dos billones de dólares USA. Vide “*Exxon Withdraws Guilty Plea in Alaska Oil Spill*”, *New York Times*, May 25, 1991, p. 8, § 1.

³⁴ LEE, P., “*Exxon-Alaska Civil Oil Spill Pact Collapses*”, *Los Angeles Times*, May 4, 1991, p. A1.

³⁵ El Juez *Russel Holland* aceptó este Acuerdo el 8 de octubre de 1991, citando, como una de las razones para su aprobación, los 2,5 billones de dólares USA que la *Exxon* ya se había gastado en operaciones de limpieza de la descarga. Vide “*US District Judge Accepts Exxon Valdez Settlement Agreement*”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 14/39, 10 October 1991, p. 3. Según el Departamento de Justicia Federal de los Estados Unidos, el perdón de 125 millones de dólares USA de la sanción penal fue la consecuencia de aplicar el criterio por el que se perdonó a *Exxon* 1 dólar USA por cada 20 dólares USA que la compañía *Exxon* voluntariamente había gastado ya en las operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos procedentes del superpetrolero *Exxon Valdez*.

³⁶ En una nota de prensa del Departamento de Justicia Federal de los Estados Unidos, distribuida al hacerse público el contenido del Acuerdo que se sometía a la aprobación de los jueces, el Fiscal General afirmó lo siguiente: “The criminal plea, if accepted, requires *Exxon* to pay US \$125 million immediately - one of the largest criminal penalties of its kind in American history. This sentence is more than twice the total sentence imposed for environmental crimes in US history”. Véase “*Parties Announce New settlement Agreement to Settle Claims From Exxon Valdez Oil Spill*”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 14/38, 3 October 1991, pp. 3-4.

a sólo 25 millones de dólares más que lo pactado en el Acuerdo de 1991³⁷. La sanción penal de 125 millones de dólares USA, consistía de 25 millones de multa federal (a ingresar en el *North American Wetlands Conservation Fund*) y de 100 millones en concepto de restituciones penales a repartir por partes iguales entre el Gobierno del Estado de Alaska (50 millones de dólares USA) y el Gobierno Federal de los Estados Unidos (50 millones de dólares USA). La parte civil del Acuerdo de 12 de marzo de 1991 no se alteró. Debe también señalarse que el Acuerdo de 8 de octubre de 1991, al igual que hiciera el anterior Acuerdo de 12 de marzo de 1991, también contenía una disposición que eximía al consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* de cualquier reclamación de responsabilidad penal, pero no civil, que le pudieran exigir el Gobierno del Estado de Alaska o el Gobierno Federal de los Estados Unidos. El Acuerdo de 8 de octubre de 1991 tampoco prejudgó el futuro de las demandas civiles planteadas por particulares contra la compañía *Exxon*. Así, según los términos del Acuerdo, el mismo no afectaba ni prejudgaba:

“exclusively private claims, if any, by Alaska Native Villages and individual Alaska natives, other than claims for Natural Resource Damages, seeking damages for private harms to Native subsistence well being, community, culture, tradition, and way of life resulting from the oil spill, including private claims for private harms to Alaska Native Villages and individual Alaska natives resulting from the impairment, destruction, injury, or loss of Natural Resources caused by the oil spill and any other exclusively private claim that are available to Alaska Native Villages and individual Alaska natives”.

Aunque la sanción penal sólo se elevó en la práctica en 25 millones de dólares USA, esta vez la Corte Federal del Distrito de Alaska sí que aprobó el Acuerdo³⁸, llamando a la compañía *Exxon* “a good corporate citizen”. Por lo tanto, con el Acuerdo de 8 de octubre de 1991 entre la compañía *Exxon*, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos, se zanjaron todas las reclamaciones públicas, tanto de carácter penal como civil, contra la compañía *Exxon* derivadas del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*.

Las demandas civiles por daños resultantes de la descarga de hidrocarburos del superpetrolero *Exxon Valdez* que el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos plantearon

³⁷ PARRISH, M., “*Exxon* Reaches \$ 1.1 Billion Spill Settlement Deal”, *Los Angeles Times*, October 1, 1991, p. A1.

³⁸ PARRISH, M., “Judge Approves \$1.125-Billion Oil Spill Settlement”, *Los Angeles Times*, October 9, 1991, p. A1; “*Exxon* plea bargain accepted”, *Seatrade Week*, vol. 10/40, October 11-17, 1991, p. 3.

contra *Alyeska Pipeline Services Company* se zanjaron un año después y fueron mucho más modestas. *Alyeska Pipeline Services Company* es el consorcio de compañías petroleras que gestionaba el oleoducto *Trans-Alaska*, con cuyo crudo se llenaron los tanques del buque *Exxon Valdez*. Este consorcio está compuesto por las siguientes compañías: *Alyeska, Exxon Corporation, Exxon Shipping Company, Exxon Pipeline Company, Amerada Hess Pipeline Corporation, ARCO Pipeline Company, Mobil Alaska Pipeline Company, Phillips Alaska Pipeline Corporation, BP Alaska Pipelines Inc.*, y *Unocal Alaska Pipeline Company*.

La responsabilidad civil de *Alyeska Pipeline Services Company* se zanjó merced al Acuerdo al que el 25 de noviembre de 1992 llegaron este consorcio de empresas, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos. Acuerdo que los jueces estatales y federales aprobaron sin que se plantease ningún problema jurídico. Según los términos del Acuerdo de 25 de noviembre de 1992, el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* se comprometió a pagar 31.7 millones de dólares USA al Gobierno del Estado de Alaska y al Gobierno Federal de los Estados Unidos para zanjar sus responsabilidades civiles por daños resultantes de la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez*³⁹. Un componente importante de este Acuerdo fue que el mismo no incluía responsabilidades civiles por daños punitivos, comprometiéndose ambos Gobiernos a no formular estas reclamaciones en el futuro. Al igual que se hizo con el Acuerdo que el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos firmaron con la empresa *Exxon*, también en el Acuerdo con el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* se introdujo una disposición por la que no se afectaban ni prejuzgaban las posibles demandas civiles que los particulares habían planteado contra este consorcio de empresas petroleras. En consecuencia, el Acuerdo de 25 de noviembre de 1992 representó el capítulo final de las demandas públicas que tanto el Gobierno del Estado de Alaska como el Gobierno Federal de los Estados Unidos plantearon como consecuencia del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*.

³⁹ “*Alyeska to Pay \$31.7 Million to State of Alaska and US Government to Settle Claims From Exxon Valdez Oil Spill*”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 15/48, 3 December 1992, pp. 1-2.

2.3. *Las demandas privadas*

2.3.1. **La doctrina jurisprudencial estadounidense previa al accidente del buque Exxon Valdez**

Con anterioridad a la descarga de hidrocarburos producida como consecuencia del accidente del buque *Exxon Valdez*, la jurisprudencia que se había desarrollado en los Estados Unidos concedía pocas posibilidades de resarcimiento a los particulares que reclamasen por la vía civil una indemnización alegando “pérdidas económicas puras” como consecuencia de una descarga de hidrocarburos. Debe tenerse en cuenta que la jurisprudencia de los tribunales de los Estados Unidos había desarrollado, con anterioridad a ese accidente, el derecho a la compensación civil en función de que se fuese o no el propietario de los bienes dañados, lo que no dejó de producir problemas curiosos. Por ejemplo, en el caso de que un particular fuese propietario de un hotel que resultase dañado por una descarga de hidrocarburos y tuviese que estar cerrado dos semanas por reformas, los tribunales reconocieron el derecho del propietario a ser indemnizado por el lucro cesante. Aún así, si el hotel tuviese que estar cerrado por dos semanas debido a las operaciones de limpieza de la playa pública adyacente al mismo, que había sido contaminada por una descarga de hidrocarburos que, sin embargo, no había dañado al hotel, entonces a su propietario no se le reconocía ningún derecho de indemnización⁴⁰. Esta jurisprudencia se basaba en que los daños físicos producidos por una descarga de hidrocarburos se causaban a bienes (los peces o recursos naturales en general, el medio ambiente, las líneas de navegación...) que no eran objeto de propiedad privada, por lo que las “víctimas indirectas”, es decir, los propietarios de bienes privados que tenían un valor de mercado basado en la presunción de la disponibilidad continuada de un bien público que era el que resultaba dañado y, como consecuencia, se producía una disminución en el valor de mercado de bienes privados, no tenían derecho a ser indemnizados.

Esto es lo que se conoce en el Derecho interno de los Estados Unidos como la doctrina *Robins*. En el asunto judicial *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*, a todas las víctimas indirectas de una descarga de hidrocarburos que sufrieron “pérdidas económicas puras” se les negó todo derecho a ser indemnizados⁴¹. Tras la descarga de hidrocarburos del

⁴⁰ Véase GOLDBERG, V. P. “Recovery for Economic Loss Following the *Exxon Valdez* Oil Spill”, *The Journal of Legal Studies*, 12, (1994), pp. 1-39.

⁴¹ 275 U.S. 303 (1927). Véase FELDTHUSEN, B. P., *Economic Negligence: The Recovery of Pure Economic Loss*, 1989, 2.ª ed., Carswell.

buque *Santa Barbara*, ocurrida en 1969, la Corte del Noveno Circuito en el asunto *Union Oil Company v. Oppen*, desestimó en 1974 las demandas por daños de todas las víctimas indirectas, salvo las demandas civiles presentadas por los pescadores profesionales⁴². Una década más tarde, ya en vísperas del accidente del buque *Exxon Valdez*, y a pesar de un extenso debate al que no fue ajeno la reparación pagada en el caso del accidente del superpetrolero *Amoco Cadiz*, la Corte del Quinto Circuito en el asunto *State of La. ex rel. Guste v. M/V Testbank*, reafirmó la vigencia de la doctrina *Robins*, de nuevo con una excepción para las demandas civiles presentadas por los pescadores profesionales⁴³.

Por lo tanto, en vísperas del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, la regla general asentada en la jurisprudencia de los Estados Unidos era que las víctimas indirectas que sufriesen pérdidas económicas puras no tenían derecho a ser indemnizadas. La excepción a esta regla venía constituida por el trato de favor que se otorgaba a las demandas por daños presentadas por los pescadores profesionales. Además, esta excepción se configuraba como la única admisible en Derecho. Así, el Juez *Sneed* en el asunto *Union Oil Company v. Oppen* afirmó que:

“Nothing said in this opinion is intended to suggest... that every decline in the general commercial activity of every business in the Santa Barbara area following the occurrences of 1969 constitutes a legally cognizable injury for which the defendant may be responsible”⁴⁴.

Una década más tarde, en el asunto *State of La. ex rel. Guste v. M/V Testbank*, se volvió a reconocer el carácter único y exclusivo del trato de favor dado a las demandas por daños presentadas por los pescadores profesionales frente al resto de las víctimas indirectas:

“Claims for economic loss asserted by the commercial oystermen, shrimpers, crabbers and fishermen raise unique considerations... Traditionally, seamen have been recognized as favored in admiralty and their economic interests require the fullest possible legal protection... Accordingly, in those instances where there has been a tortious invasion of commercial fishing areas by the introduction of pollutants or contaminants, courts have affirmatively protected those fishermen who incurred actual economic losses”⁴⁵.

⁴² 501 F.2d (9th Cir. 1974), pp. 558 y ss.

⁴³ 752 F.2 (5th Cir. 1985) pp. 1019 y ss. Debe observarse que, en el caso del accidente del buque *Amoco Cadiz*, los demandantes privados sí fueron indemnizados por pérdidas económicas puras conforme al Derecho interno francés.

⁴⁴ 501 F.2d (9th Cir. 1974), p. 570.

⁴⁵ 752 F.2d (5th Cir. 1985), p. 1173.

Esta doctrina jurisprudencial sería revisada como consecuencia tanto del elevadísimo número de demandas privadas presentadas tras el accidente del buque *Exxon Valdez*, como de la alarma social que causó la descarga de hidrocarburos más grande en la historia de los Estados Unidos.

2.3.2. Las demandas privadas contra el consorcio Alyeska Pipeline Services Company

Debe, además, señalarse que en el caso del accidente del buque *Exxon Valdez* no se produjo, como ocurriera en el caso del accidente del también superpetrolero *Amoco Cadiz*, una subrogación pública en las acciones judiciales civiles planteadas por las víctimas indirectas. En el caso del accidente del superpetrolero *Amoco Cadiz*, los pescadores profesionales franceses presentaron reclamaciones judiciales privadas en las que se contenía un acuerdo de subrogación con el Gobierno francés. Aunque esta vía de actuación presentó un interés indudable para los pescadores profesionales franceses, no es una solución exenta de problemas prácticos. Así, inmediatamente después del accidente del buque *Amoco Cadiz*, los pescadores franceses recibieron una compensación pagada por el Gobierno francés, quien se subrogó en sus acciones civiles contra la compañía *Amoco* y, tras pleitear durante más de una década, el Gobierno francés obtuvo la correspondiente reparación de la compañía *Amoco*. Sin embargo, debe recalarse que la Corte francesa concedió al Gobierno francés en concepto de reparación menos de la mitad del dinero pagado por el Gobierno francés en concepto de compensación adelantada a los pescadores profesionales, dado el considerable grado de fraude y abuso que la propia Corte francesa detectó⁴⁶.

Por ello, nos encontramos con que tras el accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, al margen de las demandas presentadas por el Gobierno del Estado de Alaska y por el Gobierno Federal de los Estados Unidos, numerosos pescadores, manipuladores y distribuidores de alimentos

⁴⁶ Por ejemplo, la Corte francesa tomó nota de que “The evidence reveals fishermen receiving emergency aid because unemployed and also being paid for their work in the cleanup for the same period. Some fishermen and oystermen receiving emergency aid because their boats were idle had, in fact, rented their boats to the French Government for the same period”. *In re Oil Spill by the Amoco Cadiz Off the Coast of France on March 16, 1978*, 1988 U.S. Dist. Lexis 16832 (n.D. III. 1988), p. 102.

marítimos, nativos de Alaska, agencias de turismo y demás empresarios de las zonas afectadas, accionistas de la *Exxon*, otras compañías de hidrocarburos cuyos buques sufrieron retrasos, grupos ecologistas, diversos ayuntamientos, incluso una asociación de motoristas de California por los precios más altos de la gasolina a los que tuvieron que hacer frente, etc., presentaron algo más de 330 demandas de carácter civil ante diversos tribunales estatales y federales, tanto contra la empresa *Exxon Corporation* y su empresa filial la *Exxon Shipping Company*, como contra el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* y las compañías de oleoductos controladas por sus propietarios. Al no producirse una subrogación gubernamental en favor de los muy diversos demandantes que alegaban ser víctimas indirectas de la descarga de hidrocarburos, su destino judicial final fue muy diverso⁴⁷.

Sin poder abarcar el estudio de todas estas abundantes demandas civiles, pero ciñiéndonos a las más importantes, podemos señalar lo siguiente. Por lo que se refiere a las responsabilidades civiles exigidas por miles de demandantes privados al consorcio *Alyeska Pipeline Services Company*, que es la empresa que gestionaba el oleoducto de 800 millas de longitud y su terminal marítima en el puerto de *Valdez*, se buscó una solución extrajudicial pactada que pusiera fin a tantas reclamaciones judiciales. El consorcio *Alyeska* dio, el 14 de julio de 1993, su visto bueno a un proyecto de arreglo civil por el que se comprometía a pagar hasta 98 millones de dólares USA a los demandantes privados que se acogieran a este acuerdo. Estos demandantes incluían a nativos de Alaska, pescadores, empresarios, asociaciones de acuacultores, trabajadores de fábricas de enlatados, gobiernos locales y otros residentes de *Prince William Sound* y del Golfo de Alaska, afectados por la descarga del buque *Exxon Valdez*, así como a un número indeterminado de accionistas del citado consorcio⁴⁸. Este proyecto de arreglo civil dejaba inprejuzgadas las demandas privadas de responsabilidad civil contra las empresas *Exxon Corporation* y *Exxon Shipping Company*. El 15 de agosto de 1993, este proyecto de arreglo civil fue aprobado provisionalmente por el Juez *Russel Holland*, de la Corte Federal del Distrito de Alaska, y por el Juez *Brian Shortell*, de la Corte Suprema del Estado de Alaska, procediéndose

⁴⁷ Por ejemplo, en aplicación de la doctrina *Robins*, la acción civil de los motoristas de California fue totalmente desestimada en el asunto *Benefiel v. Exxon Corporation*, 959 F.2d (9th Cir. 1992), pp. 805-808.

⁴⁸ "Alyeska to pay Valdez claims", *Lloyd's list*, July 15, 1993, p. 3.

a su aprobación definitiva el 28 de octubre de 1993⁴⁹. A este arreglo civil se acogieron cerca de 65.000 demandantes privados que renunciaron a sus correspondientes acciones judiciales civiles contra *Alyeska*. Aunque muy pocos demandantes privados de responsabilidad civil contra *Alyeska* prefirieron desvincularse del arreglo y buscar mejor fortuna pleiteando individualmente, en general sus demandas fueron desestimadas por los tribunales federales. Por ello, puede afirmarse que este arreglo civil supuso el final de las demandas privadas contra *Alyeska*⁵⁰.

Aún así, debe señalarse que el Acuerdo aprobado judicialmente el 28 de octubre de 1993 entre el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* y los demandantes privados tuvo que superar un nuevo obstáculo procesal antes de poder hacerse efectivo. Con ese Acuerdo se pretendía zanjar las hipotéticas responsabilidades civiles del consorcio *Alyeska* derivadas de las muy numerosas demandas que muchos demandantes privados plantearon contra el consorcio *Alyeska*, las empresas *Exxon* y otros. La compañía *Exxon* impugnó la validez de la aprobación judicial definitiva del citado Acuerdo, alegando tres tipos de consideraciones jurídicas⁵¹. En primer lugar, en el Acuerdo de 28 de octubre de 1993 se incluyó una disposición por la que se impedía a la compañía *Exxon* demandar posteriormente al consorcio *Alyeska*. Pero la compañía *Exxon* alegó que un acuerdo previo de arbitraje⁵² entre el consorcio *Alyeska* y la compañía *Exxon* prohibía al consorcio *Alyeska* aceptar ningún acuerdo ante los tribunales sobre “responsabilidades” que se desprendiesen de la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez*. Sin embargo, el 8 de

⁴⁹ “Judges Accept \$98-Million Settlement in *Exxon Valdez* Case”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 16/48, 9 December 1993, pp. 2-3.

⁵⁰ “*Alyeska* settlement near on *Valdez* spill”, *Lloyd’s list*, August 16, 1993, p. 3.

⁵¹ “*Exxon* forces delay of spill settlement with lawsuit”, *TradeWinds*, september 10, 1993, p. 29.

⁵² La demanda la planteó la empresa *Exxon Shipping* contra *Alyeska*, basándose en el Manual de información portuaria de *Alyeska*, en el que se establecen los términos y las condiciones conforme a los cuales los buques de diversas compañías pueden utilizar la terminal marítima de *Valdez*. La empresa *Exxon Shipping* alegó que ese Manual se aplicaba a sus relaciones con el consorcio *Alyeska* porque el buque *Exxon Valdez* había cargado sus tanques de hidrocarburos en la terminal *Valdez* inmediatamente antes de que la descarga tuviese lugar. Según el Manual de información portuaria de *Alyeska*, este consorcio y cualquier compañía naviera que resultasen implicados en una descarga de hidrocarburos acudirían a un arbitraje obligatorio en vez de al arreglo judicial para resolver cualquier cuestión relativa a sus respectivas responsabilidades civiles. “*Exxon Shipping* sues *Alyeska* over \$98-million settlement”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 5/11, 10 september 1993, pp. 1-4.

diciembre de 1993, el Juez *Russel Holland* de la Corte Federal del Distrito de Alaska ratificó la validez del Acuerdo que el 28 de octubre anterior tanto él mismo como un Juez estatal habían aprobado definitivamente⁵³.

En segundo lugar, la compañía *Exxon* alegó las incertidumbres que rodeaban a las funciones que debía desempeñar el *Trans-Alaska Pipeline Liability Fund*. Citando literalmente la Sentencia de 15 de agosto de 1993 por la que el Juez *Russel Holland* aprobó provisionalmente el proyecto de Acuerdo entre el consorcio *Alyeska* y los demandantes privados, tanto *Alyeska* como los demandantes privados alegaban que habían

“accepted \$98 million in settlement of that portion of their compensatory damages claim against *Alyeska* in excess of the amounts plaintiffs will receive from that Fund”.

La empresa *Exxon* sin embargo alegó que sería inapropiado asumir que el citado Fondo tuviese que pagar a los demandantes privados y luego proceder procesalmente contra esa presunción. En su Sentencia de 8 de diciembre de 1993, el Juez *Russel Holland* falló en contra de la pretensión de la empresa *Exxon*, sosteniendo que:

“Plaintiffs and *Alyeska* have entered into a settlement agreement that the court found was fair, reasonable, and adequate. Unfortunately, the Fund, which in June 1992 determined damages of approximately \$32 million, has been unable to pay claimants because of appeals and the possibility that total awards after appeals must exceed the statutory limit of the Fund... It would be an egregious misstep for the court to allow the mere fortuitous nature of the timing of the Fund and settlement payments to scuttle an extraordinarily good settlement of a large slice of an extremely complicated case”.

En tercer lugar, la empresa *Exxon* adujo que con la aprobación definitiva del citado Acuerdo de 28 de octubre de 1993 se evitaba un pronunciamiento judicial sobre la responsabilidad civil del consorcio *Alyeska* y que este consorcio debía asumir una parte de la responsabilidad civil por daños derivados de la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez*. También esta pretensión fue desestimada por el Juez *Russel Holland* en su Sentencia de 8 de diciembre de 1993, aduciendo lo siguiente:

⁵³ “Judge Rejects *Exxon*’s Challenge to US \$98 Million *Alyeska* Settlement”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 16/49, 16 December 1993, pp. 2-3; “Judge rejects *Exxon* challenges to \$98-million settlement”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 5/27, pp. 1-7.

“While the court makes no findings regarding the liability of either *Alyeska* or *Exxon*, it cannot be seriously questioned that if the entire case were to go to trial, *Exxon* would bear the greater share of liability. Thus, even if the \$98 million settlement figure falls below the range of the actual damages for which *Alyeska* is liable, the settlement is not “grossly disproportionate”, particularly when one considers that the amount is three times the Fund’s awards... Furthermore, given plaintiffs’ potential risk of not prevailing against *Alyeska*, and the expenses involved in persevering, the court is unprepared to say that the settlement is unfair simply because the amount is a relatively small percentage of some remote potential liability”.

2.3.3. Las demandas privadas contra las empresas Exxon

Las responsabilidades civiles de las empresas *Exxon* para con los demandantes privados fueron, sin embargo, mucho más difíciles de zanjar. No hubo, ni siquiera se intentó seriamente con carácter previo a los juicios por parte de las empresas *Exxon*, ninguna solución extrajudicial pactada que se sometiese posteriormente a la aprobación de los jueces estatales y federales, y que sirviese para zanjar las numerosísimas demandas de responsabilidad civil por daños que se presentaron en su contra. En realidad, las empresas *Exxon* parece que, tras el accidente de su buque *Exxon Valdez*, comenzaron a aplicar la doctrina jurisprudencial *Robins*, en cuya virtud sólo asumieron voluntariamente responsabilidad civil frente a los pescadores. De hecho, ya en los seis primeros meses después de la descarga de hidrocarburos procedentes del buque *Exxon Valdez*, las empresas *Exxon* habían pagado 86 millones de dólares USA a los pescadores en concepto de responsabilidad civil. Pero esta vía de comportamiento resultó insuficiente, debido tanto a la muy prolija naturaleza de los demandantes privados, entre los cuales los pescadores no eran más que una mayoría cualificada, como a las excesivas indemnizaciones civiles solicitadas incluso por los propios pescadores de Alaska⁵⁴.

⁵⁴ Aparentemente, los pescadores presentaron demandas judiciales de responsabilidad civil por daños contra las empresas *Exxon* por una cuantía superior a los 45 billones de dólares USA. Véase BERLINER, J. “Exxon Oil Spill Damage Claims - \$59 Billion”, *United Press International*, April 5, 1991. Sin embargo, estas cuantías parecieron excesivas, pues en el Informe presentado por *Economists Incorporated* al *Trans-Alaska Pipeline Liability Fund* en diciembre de 1991, se calculó el valor del total anual de ventas de pescado de Alaska en un billón de dólares USA, calculándose que la descarga del *Exxon Valdez*

De ahí que las acciones judiciales resultaran inevitables en el caso de las responsabilidades civiles exigidas por los demandantes privados a las empresas *Exxon*, dando lugar a una maraña de juicios y a una auténtica batalla legal sin precedentes. De los múltiples juicios que se celebraron⁵⁵, debe destacarse, en primer lugar, que el 2 de mayo de 1994 se inició ante la Corte Federal de Distrito en *Anchorage*, capital del Estado de Alaska, el procedimiento judicial federal civil en el que más de 100.000 demandantes privados, principalmente pescadores profesionales y nativos de Alaska, reclamaron contra las empresas *Exxon* y contra el Capitán *Hazelwood* algo más de un billón de dólares USA por daños compensatorios y hasta quince billones de dólares USA por daños punitivos. En segundo lugar, cabe igualmente destacar que el 6 de junio de 1994 también se inició ante la Corte Suprema del Estado de Alaska el procedimiento judicial estatal civil en el que cerca de un centenar de demandantes privados, incluyendo varios ayuntamientos (por ejemplo, las ciudades de *Secaward* y *Kodiak Island Borough*) y seis asociaciones de nativos de Alaska (por ejemplo, *Chugach Alaska Corporation*) reclamaron contra las empresas *Exxon* cerca de 420 millones de dólares USA por daños compensatorios⁵⁶.

disminuiría las capturas únicamente en un tercio. Vide ECONOMISTS INCORPORATED, *An Economic Analysis of the Effect of the Exxon Valdez Oil Spill on Alaskan Seafood Prices*, p. 366.

⁵⁵ Dejamos expresamente de lado, entre otros, el interesante juicio que se desarrolló como consecuencia de la demanda que el 4 de agosto de 1993 las empresas *Exxon* plantearon contra la compañía aseguradora *Lloyd's* de Londres y otras compañías aseguradoras ante la Corte Federal del Distrito de Texas. Las empresas *Exxon* alegaron que sus pólizas de seguros cubrían los daños causados por la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* y que las compañías aseguradoras no querían reembolsar los gastos. Vide "Exxon Sues Insurers in Attempt to Recover Costs From 1989 Alaskan Spill", *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 16/36, 16 september 1993, pp. 1-2. Frente a ello, la compañía *Lloyd's* y otras cien compañías aseguradoras reaccionaron frente a esta demanda, planteando a su vez el 30 de agosto de 1993 una demanda contra las empresas *Exxon* ante la Corte Federal de Distrito para el Distrito del Sur de Nueva York. Las compañías aseguradoras adujeron que el accidente fue el resultado de la imprudencia temeraria de las empresas *Exxon*, lo que no estaba cubierto por sus pólizas de seguros. Adujeron igualmente que las empresas *Exxon* realizaron después del accidente muchas operaciones de limpieza del crudo descargado "para proteger la imagen de sus empresas", lo que también estaba excluido de sus pólizas. Vide "Insurers sue Exxon over Exxon Valdez cleanup", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 5/20, 24 september 1993, pp. 1-7.

⁵⁶ MULRENAN, J. "Exxon faces \$10bn claim for Valdez", *Lloyd's list*, March 3, 1994, p. 1; "Alaskan absurdity", *Lloyd's list*, March 9, 1994, p. 5.

2.3.3.1. *El juicio federal civil contra las empresas Exxon*

Respecto del primero de los juicios citados, los demandantes privados alegaron que las empresas *Exxon* pusieron conscientemente a un Capitán con antecedentes alcohólicos al mando del buque *Exxon Valdez*, así como que esas empresas eran conscientes de la fatiga y cansancio de la tripulación del superpetrolero. Los abogados de las empresas *Exxon* reconocieron su responsabilidad por los “daños reales” causados, pero mostraron su disconformidad con los demandantes privados acerca de los daños resultantes del impacto ecológico del accidente, incluida la pérdida de la temporada de pesca en *Prince William Sound*. Las empresas *Exxon* también rechazaron todas las alegaciones privadas basadas en “daños punitivos”, alegando que con ello los demandantes privados querían una compensación por algo diferente de los “daños reales” causados.

Se acordó que el procedimiento judicial federal civil se estructuraría en cuatro fases. En la primera fase, se abordaría el problema de decidir si el comportamiento de las empresas *Exxon* antes del accidente fue suficientemente imprudente como para justificar la existencia de daños punitivos, teniendo en cuenta, fundamentalmente, los antecedentes alcohólicos del Capitán *Joseph Hazelwood*, así como el conocimiento que de los mismos tenían las empresas *Exxon*⁵⁷. La fase segunda del juicio abordaría la cuantificación de los daños compensatorios debidos a los pescadores y a los nativos de Alaska. La fase tercera abordaría la cuantificación de los daños punitivos, en el caso de que el Jurado considerase a las empresas *Exxon* responsables de los mismos; y la fase cuarta abordaría diversas reclamaciones muy variadas por daños compensatorios⁵⁸.

2.3.3.1.1. Las órdenes preliminares del Juez Holland Russel

Debe señalarse que, antes del inicio del juicio federal civil contra las empresas *Exxon*, los abogados de los demandantes privados solicitaron daños compensatorios por un total estimado de casi 3 billones de dólares

⁵⁷ “Opening Arguments Begin in *Exxon Valdez* Civil Trial”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 17/18, 12 May 1994, p. 1; “*Exxon Valdez* trial focuses on *Hazelwood*’s alcohol use”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/10, 20 May 1994, pp. 1-6.

⁵⁸ “*Exxon Valdez* Civil Trial Opens; Plaintiffs Seek Punitive Damages”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 17/17, 5 May 1994, pp. 1-2.

USA. Sin embargo, en la preparación del juicio federal, las empresas *Exxon Corporation* y *Exxon Shipping Company* presentaron diversas mociones preliminares pidiendo a la Corte Federal del Distrito de Alaska que rechazase ciertas demandas hechas por diversos grupos de personas que alegaban haber sufrido daños económicos o culturales como resultado de la descarga. En concreto, las empresas *Exxon* cuestionaron las siguientes clases de demandas por daños: 1) la pérdida de ingresos pesqueros debido a la disminución del precio del salmón de Alaska durante 1989 y los años siguientes; 2) la pérdida de valor de los permisos de pesca y de los buques de pesca profesional después de la descarga; 3) la pérdida de ingresos en las empresas y en los municipios de la zona de la descarga como resultado de la reducción de la actividad económica sufrida tras la misma; 4) la pérdida de ingresos potenciales procedentes de la explotación de hidrocarburos de una empresa de nativos de Alaska cuyos planes para realizar actividades de exploración de hidrocarburos en Alaska se vieron comprometidos por la descarga; y 5) daños de naturaleza no económica relacionados con la descarga que dañaron la cultura de los nativos de Alaska y a “su modo de vida de subsistencia”.

En diversos pronunciamientos judiciales previos al inicio del juicio federal civil, el Juez *Russel Holland* dio parcialmente la razón a las empresas *Exxon* y rechazó varias de las demandas privadas, reduciendo las reclamaciones por daños compensatorios exigidos a las empresas *Exxon* de tres a un billón de dólares USA. Debe tenerse en cuenta en este sentido que, a título de ejemplo, el 23 de marzo de 1994, el Juez federal *Russel Holland*, dictó cinco Órdenes preliminares con las que, en su conjunto, desestimó las reclamaciones de responsabilidad civil de cerca de 4.000 nativos de Alaska que alegaban que su estilo de vida había sido dañado y de otros 4.000 pescadores que alegaban haber sufrido pérdidas indirectas⁵⁹. Sin embargo, esos pronunciamientos judiciales previos dejaron abierta la posibilidad de exigir reclamaciones de responsabilidad civil por pérdidas de ingresos pesqueros y por daños a la tierra y a la propiedad⁶⁰.

En las Órdenes preliminares de 23 de marzo de 1994, el Juez *Russel Holland* se basó en la doctrina jurisprudencial sentada en 1927 en el asunto *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*, conforme a la cual las

⁵⁹ Sobre estas cinco órdenes judiciales, véase *in extenso*, “Judge dismisses certain damage claims in *Exxon Valdez* case”, *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/8, 22 April 1994, pp. 1 y ss.

⁶⁰ “*Valdez* claims thrown out”, *Lloyd's list*, March 28, 1994, p. 1.

personas que han sufrido pérdidas como consecuencia del accidente de un buque tienen derecho a recibir una compensación sólo si han sufrido “daños físicos directos”. Jurisprudencialmente a esta regla se le reconoció una excepción en el asunto de 1974 *Union Oil Company v. Oppen* a favor exclusivamente de los pescadores profesionales que hubiesen sufrido pérdidas puramente económicas como consecuencia de la descarga de hidrocarburos.

Respecto de la primera de las alegaciones de las empresas *Exxon*, el Juez *Russel Holland* apreció la excepción jurisprudencial establecida en el asunto *Union Oil Company v. Oppen* a favor de los pescadores profesionales que faenaban en aguas afectadas por la descarga, ya fuera porque estas aguas resultaron contaminadas, ya fuera por la decisión de cerrar esas aguas a la pesca como consecuencia de la descarga. Por lo tanto, las demandas formuladas por estos pescadores profesionales no se desestimaron. Sin embargo, en esta primera Orden preliminar de 23 de marzo de 1994, el Juez *Holland* dio la razón a las empresas *Exxon* respecto de las demandas formuladas por los pescadores profesionales que faenaban en la Bahía *Bristol* (Alaska), cuyas aguas no resultaron contaminadas ni se cerraron a la pesca, aunque los demandantes alegaban haber sufrido pérdidas económicas puras como consecuencia de la bajada de los precios del salmón de Alaska. Según el Juez *Holland*, la excepción a favor de los pescadores profesionales en el asunto *Union Oil Company v. Oppen* “was intended to protect those areas which suffered diminished aquatic life from the introduction of pollutants”, añadiendo que “no such loss of aquatic life occurred in Bristol Bay”. En consecuencia, se desestimaron de entrada las demandas privadas presentadas por este colectivo.

En la segunda de sus Órdenes preliminares de 23 de marzo de 1994, se abordó la cuestión de las demandas por daños presentadas por algunos pescadores profesionales que pretendían una compensación por la presunta disminución del valor de mercado de sus permisos de pesca y de sus buques de pesca tras la descarga de hidrocarburos del superpetrolero *Exxon Valdez*. Las empresas *Exxon* solicitaron que la Corte Federal del Distrito de Alaska desestimase estas demandas, aduciendo que la excepción jurisprudencial del asunto *Oppen* no se aplicaba a este tipo de daños, a lo que el Juez *Holland* les dio la razón, observando que “the sole injury for which commercial fishermen may recover, absent physical harm, is for loss of profits which they would have realized but for the spill”. Añadió además que en el asunto *Oppen* expresamente se afirmó que “this reduction of profits must be established with certainty and

must not be remote, speculative, or conjectural". El Juez *Holland* observó que estas demandas privadas no trataban acerca de ningún tipo de daño físico a los buques de pesca ni sobre ninguna limitación a la capacidad de los pescadores profesionales para usar sus permisos de pesca. Por ello, afirmó lo siguiente:

"The boats and permits in question have not been sold. When and if they are sold, we have no way of ascertaining what the market for permits or boats will be. Consequently, I conclude that the claims must be considered remote, speculative and conjectural, according to the language in the *Oppen* ruling and, as such, are not eligible for compensation".

En su tercera Orden preliminar de 23 de marzo de 1994, el Juez *Holland* abordó las demandas por daños presentadas por las empresas y los municipios de la zona afectada por la descarga. Diversos municipios y una amplia variedad de empresas de la zona afectada por la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* presentaron numerosas demandas privadas para exigir compensación por los ingresos que alegaron que habían dejado de percibir como consecuencia del accidente. Entre los demandantes se encontraban desde empresarios que proporcionaban bienes y servicios a los pescadores profesionales que no podían trabajar como consecuencia de la descarga, hasta personas que trabajaban como guías para pescadores deportivos, e incluso científicos que adujeron que su modo de vida dependía de proyectos de investigación que habían resultado comprometidos por la descarga. El Juez *Holland* desestimó la mayor parte de estas demandas privadas por daños, basándose en los precedentes jurisprudenciales antes mencionados. Según esta Orden preliminar, antes de solicitar compensación por pérdidas económicas relacionadas con la descarga de hidrocarburos, los demandantes privados "must either qualify as a commercial fisherman or demonstrate that one has suffered harm to physical property". Añadió que "economic losses must, in a meaningful way, flow from the physical damage. Tar from an oil spill tracked by costumers onto the floor of a fishing gear store does not cause lost sales of gear". Sin embargo, en esta misma Orden preliminar, el Juez *Holland* decidió que cinco asociaciones de acuicultura que trabajaban en la zona afectada por la descarga podían ser considerados como "pescadores profesionales" y, en consecuencia, estaban legitimados para reclamar en juicio una compensación por daños en aplicación de la excepción jurisprudencial del asunto *Oppen*.

En su cuarta Orden preliminar de 23 de marzo de 1994, se abordó la demanda privada por daños debidos a la pérdida de ingresos potenciales procedentes de la explotación de hidrocarburos de una empresa de

nativos de Alaska. La empresa *Old Harbor Native Corporation* alegó que la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* había sido la causa de que esa empresa perdiese ingresos potenciales procedentes de la explotación de hidrocarburos. Durante los primeros años de la década de los ochenta, el Departamento de Interior de los Estados Unidos negoció con la empresa *Old Harbor Native Corporation* y con otras asociaciones de nativos de Alaska adquirir los derechos de exploración de hidrocarburos sobre algunas de sus tierras en el Refugio de vida silvestre nacional del Ártico (*Arctic National Wildlife Refuge*, ANWR). Conforme a un acuerdo entre el Departamento de Interior de los Estados Unidos y la empresa *Old Harbor Native Corporation*, esta empresa recibiría los derechos de exploración de hidrocarburos a cambio de 90.000 acres de tierra en las islas *Kodiak* y *Sitkalidak*. Posteriormente, la empresa *Old Harbor Native Corporation* negoció un acuerdo distinto con *Texaco, Inc.*, concediendo a esta compañía petrolera una opción de *leasing* de los caminos de la empresa *Old Harbor Native Corporation* en ANWR, a cambio de más de 46 millones de dólares USA. Sin embargo, el acuerdo entre el Departamento de Interior de los Estados Unidos y esta empresa de nativos de Alaska se hizo depender de que el Congreso de los Estados Unidos adoptase la legislación correspondiente por la que se abriese el ANWR a la exploración y explotación de hidrocarburos.

La empresa *Old Harbor Native Corporation* insistía en que, inmediatamente antes del accidente del buque *Exxon Valdez*, el Senado de los Estados Unidos estaba discutiendo un proyecto de ley que hubiese permitido el establecimiento de la industria petrolera en el ANWR y que probablemente este proyecto se hubiese adoptado si el accidente del buque *Exxon Valdez* no hubiese tenido lugar. En apoyo de sus alegaciones, la empresa *Old Harbor Native Corporation* presentó numerosas declaraciones de congresistas y senadores de los Estados Unidos que afirmaron que la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* frenó totalmente la acción legislativa para abrir el ANWR a la industria petrolera. Los abogados de las empresas *Exxon* argumentaron que, incluso antes de la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez*, era muy improbable que el Congreso hubiese aprobado la citada legislación, debido a la fuerte oposición que estaban realizando tanto numerosos grupos ecologistas, como el propio Estado de Alaska. Por ello, afirmaron que la demanda de la empresa *Old Harbor Native Corporation* no debía admitirse porque se basaba en pérdidas por unos ingresos que no se hubieran producido, aún cuando el accidente del buque *Exxon Valdez* no hubiese tenido lugar.

Sin embargo, en esta cuarta Orden preliminar el Juez *Holland* no especuló sobre las posibilidades de que el citado proyecto de ley fuese o no aprobado, sino que de nuevo se inspiró directamente en el precedente jurisprudencial del asunto *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*. Así, afirmó literalmente que: “*Old Harbor’s* argument does not meet the *Robins Dry Dock* requirement that alleged economic loss must result from a physical harm to property”. Observando que la empresa *Old Harbor Native Corporation* no argumentaba siquiera que sus pérdidas económicas fuesen el resultado de daños físicos, añadió que: “*Old Harbor’s* claim is, therefore, too remote from any physical damages to be cognizable under *Robins Dry Dock*”, desestimando en consecuencia esta demanda privada.

En la quinta y última Orden preliminar de 23 de marzo de 1994, se abordó el problema de los daños de naturaleza no económica a la cultura de los nativos de Alaska. Algunos grupos de nativos de Alaska reclamaron compensación por daños de naturaleza no económica a su cultura y a “su modo de vida de subsistencia”. Argumentaron que este tipo de demanda podía ser admitida según las leyes relativas a los asuntos de alteración del orden público marítimo. Aunque el Derecho procesal de los Estados Unidos generalmente no permite que litigantes privados sean compensados por daños resultantes de una alteración del orden público, los nativos de Alaska insistieron en que los tribunales estadounidenses han permitido que demandantes privados sean compensados por daños resultantes de casos de alteración del orden público marítimo si se demuestra que los demandantes “can show a special injury different in kind from that suffered by the general public”. En apoyo de sus pretensiones, los nativos de Alaska argumentaron que la naturaleza única de su estilo de vida de subsistencia es la piedra angular de su cultura. Aunque reconocían que otras personas residentes en Alaska también se dedicaban a actividades de subsistencia, los nativos de Alaska afirmaron que únicamente ellos practican un sistema varias veces centenario de subsistencia que es parte central de su cultura y que está inextricablemente unido a los recursos naturales dañados por la descarga.

El Juez *Holland* rechazó este argumento aduciendo que los daños al “modo de vida de subsistencia” de los nativos de Alaska no son substancialmente diferentes de los daños sufridos por otras personas residentes en Alaska. Subrayó que la caza y la pesca de subsistencia son actividades importantes para muchas personas residentes en Alaska, fuesen o no nativos. Partiendo de la premisa de que “all Alaskans, and not just Alaska Natives, have the right to obtain and share wild food,

enjoy uncontaminated nature, and cultivate traditional, cultural, spiritual, and psychological benefits in pristine natural surroundings”, el Juez *Holland* concluyó que: “neither the length of time in which Alaska Natives have practiced a subsistence lifestyle nor the manner in which it is practiced makes the Alaska Native subsistence lifestyle unique”. Aunque en esta última Orden preliminar el Juez *Holland* reconoció la importancia cultural del modo de vida de subsistencia de los nativos de Alaska, afirmó que “the affront to Native culture occasioned by the escape of crude oil into *Prince William Sound* is not actionable on an individual basis”, añadiendo que los nativos de Alaska podían obtener satisfacción del hecho de que gran parte del billón y ciento veinticinco millones de dólares USA que se pactó en el Acuerdo de 8 de octubre de 1991 entre la *Exxon Corporation*, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos serían utilizados para restaurar y preservar los recursos naturales de la zona afectada por la descarga. Según se dispone en esta Orden preliminar, “the area residents generally, and Alaska Natives in particular, should derive direct benefit from this effort”, añadiendo que “the goal is restoration of what has been lost to all cultural interests”.

Pese a lo elaborado de las argumentaciones jurídicas dadas en estas cinco órdenes preliminares de 23 de marzo de 1994, debe señalarse, sin embargo, que estos pronunciamientos judiciales previos fueron recurridos ante la Corte del Noveno Circuito de Apelación en San Francisco (California). La sentencia en apelación dictada por esta Corte el 27 de mayo de 1994, afirmó que algunos de estos demandantes privados podían volver a plantear sus demandas no ante la Corte Federal de Distrito en *Anchorage* (Alaska), sino ante la Corte Suprema del Estado de Alaska, con lo que se sumaron al juicio estatal civil contra las empresas *Exxon* del que conocía el Juez *Brian Shortell*⁶¹.

2.3.3.1.2. Las sentencias sobre el fondo en el juicio federal contra las empresas Exxon

Del desarrollo del juicio federal civil, cabe resaltar que el 14 de junio de 1994, el Jurado del juicio federal consideró a las empresas *Exxon* y al

⁶¹ “First Phase of *Exxon Valdez* Trial Ends; Appeals Court Sends Thousands of Claims Back to State Court”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 17/21, 9 June 1994, pp. 1-2; “Appeals Court ruling complicates *Exxon Valdez* case”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6, 3 June 1994, p. 2.

Capitán *Hazelwood* culpables por imprudencia temeraria y que esa imprudencia temeraria fue la causa determinante de la descarga⁶², por lo que se les podía exigir indemnizaciones en concepto de daños punitivos, separándose además de la doctrina judicial asentada en el asunto *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*⁶³. Con ello terminó la primera fase del juicio federal civil contra las empresas *Exxon* y el Capitán *Hazelwood*, dejando abiertas expectativas ilimitadas para los demandantes privados que, en concepto de daños punitivos habían reclamado hasta 15 billones de dólares USA.

Aún antes de que las reclamaciones privadas por daños punitivos se concretasen en la tercera fase del juicio federal civil, debe mencionarse el pronunciamiento judicial incidental de 31 de mayo de 1994 del Juez *Russel Holland*, de la Corte Federal de Distrito en *Anchorage* (Alaska). En este nuevo pronunciamiento judicial, el Juez *Holland* rechazó el intento de las empresas *Exxon* de que, en aplicación de la doctrina jurisprudencial de 1927 en el asunto *Robins Dry Dock & Repair Co. v. Flint*, se desestimasen todas las demandas que aún subsistían de los nativos de Alaska por la pérdida de las cosechas de subsistencia. El Juez *Holland* se distanció de la citada doctrina jurisprudencial, no aceptando el argumento de las empresas *Exxon* de que únicamente los pescadores profesionales estaban legitimados para reclamar compensación, al afirmar que:

“Native subsistence harvesters are direct, first users of the sea’s aquatic life, and their interests were more directly foreseeable than injuries to commercial fishermen”.

La segunda fase del juicio federal civil se inició el 20 de junio de 1994 y, en vista del pronunciamiento judicial incidental de 31 de mayo de 1994

⁶² Tras la conclusión de las cuatro fases del juicio federal civil, en declaraciones a la prensa el portavoz del Jurado, Sr. *Ken Murray*, explicó que, en las deliberaciones de la primera fase del juicio, el Jurado consideró el comportamiento del Capitán *Joseph Hazelwood* como “negligente” y constitutivo de una “imprudencia temeraria”, basándose sobre todo en que había consumido como mínimo siete vasos de vodka en las horas inmediatamente anteriores a la partida del buque *Exxon Valdez* del puerto de *Valdez*. Afirmó también que consideraron a las empresas *Exxon* culpables de una “imprudencia temeraria” por no adoptar las medidas apropiadas al conocer, antes de que se produjese el accidente del buque *Exxon Valdez*, los problemas alcohólicos del citado Capitán. Vide “Jury awards \$5 billion in damages for *Exxon Valdez* spill”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/19, 23 september 1994, pp. 1-4.

⁶³ MULRENAN, J. “*Exxon Valdez* case seen going to Supreme Court”, *Lloyd’s list*, June 15, 1994, p. 3.

del Juez *Russel Holland*, se acordó que esta segunda fase se dividiría en dos partes: en la primera se abordaron las reclamaciones por daños compensatorios debidos a las pérdidas sufridas por los pescadores profesionales, quienes pretendieron inicialmente una compensación de 978 millones de dólares USA; y la segunda parte se centró en las reclamaciones por daños compensatorios a la pesca de subsistencia de los nativos de Alaska, quienes aspiraban a obtener una compensación de 150 millones de dólares USA⁶⁴.

Ambos tipos de pretensiones tuvieron un destino final muy diferente. Por lo que se refiere a las reclamaciones de los pescadores profesionales, no deja de llamar la atención la muy distinta valoración de los daños sufridos realizadas por los abogados de las dos partes en el juicio en sus argumentaciones finales presentadas el 11 de julio de 1994. Los abogados de los pescadores profesionales pretendieron que las pérdidas reales y potenciales resultantes de la descarga totalizaban alrededor de \$895 millones, es decir, una cantidad ocho veces mayor que la estimación de daños realizada por los abogados de las empresas *Exxon*, que la concretaban entre \$99.5 millones y \$113 millones. Según los pescadores, la descarga dañó la reputación del pescado de Alaska, llevando a una bajada de los precios que redujo los ingresos pesqueros en alrededor de \$580 millones entre 1989 y 1991. Por el contrario, las empresas *Exxon* sostuvieron que la caída del precio del pescado después de la descarga no tuvo nada que ver con el accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, sino que fue el simple resultado de un exceso de oferta de pescado a nivel mundial. Los pescadores también reclamaron unas pérdidas de \$136.5 millones en ingresos como resultado del cierre de las pesquerías en las zonas afectadas por la descarga. Cantidad que es un 40% mayor que la estimación correspondiente realizada por las empresas *Exxon*. Además, los pescadores reclamaron que la reducción de las poblaciones de peces en las zonas contaminadas, como consecuencia de la descarga, había reducido o reduciría sus ingresos en \$154.8 millones en las temporadas pesqueras comprendidas entre 1990 y 1995. También en este caso las empresas *Exxon* discreparon de esta estimación, alegando que las pérdidas no excedían de \$13.3 millones. Finalmente, los pescadores profesionales sostuvieron que el valor de los permisos de pesca vendidos en la zona afectada era \$23.3 millones inferior al valor que hubiesen tenido si la descarga no se hubiese producido. También las empresas

⁶⁴ "Exxon Valdez plaintiffs seek over \$1 billion in losses", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6, 1 July 1994, p. 2.

Exxon mostraron su disconformidad a este respecto, alegando que las pérdidas por este concepto no excedían de los 500.000 dólares⁶⁵.

Tras cinco semanas de deliberaciones, el Jurado pronunció finalmente el 5 de agosto de 1994 su veredicto respecto de las reclamaciones por daños compensatorios de los pescadores profesionales. El Jurado decidió que las empresas *Exxon* debían pagar una compensación de \$286.8 millones a algo más de 10.000 pescadores profesionales de Alaska por las pérdidas económicas sufridas como consecuencia de la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez*. Debe tenerse en cuenta que la compensación a favor de los pescadores profesionales fue casi tres veces más alta que las estimaciones de las pérdidas pesqueras que realizaron las empresas *Exxon*, pero representó igualmente alrededor de un tercio del total de \$895 millones que reclamaban los pescadores profesionales⁶⁶. Ello se debió a que el Jurado federal decidió por unanimidad que la descarga de hidrocarburos procedentes del buque *Exxon Valdez* no fue la causa jurídica de la bajada de los precios del salmón (el producto principal de las pesquerías en *Prince William Sound*) en los años 1989 y 1991. Esta apreciación significó que los demandantes privados dejaran de recibir \$580 millones que por este concepto reclamaban. Debe señalarse que la compensación por daños de \$286.786.738 que impuso el Jurado en su veredicto se debió a que sí que apreció el resto de las alegaciones de los pescadores profesionales.

Debe también subrayarse que la cuantía de 286.8 millones de dólares USA de compensación a los pescadores profesionales estaba sometida a varios ajustes. De un lado, el veredicto del Jurado permitía a las empresas *Exxon* deducir de esa cuantía los pagos compensatorios adelantados a los demandantes privados. Según las declaraciones realizadas a la prensa inmediatamente después de conocerse el veredicto del Jurado, el abogado jefe de los demandantes privados, *Sr. Brian O'Neill*, afirmó que los pagos compensatorios que las empresas *Exxon* habían adelantado ascendían a \$130 millones, mientras que el abogado del Capitán *Hazelwood*, *Sr. Michael Lagos*, los evaluó entre 180 y 200 millones de dólares USA. Más cautos fueron los abogados de las empresas *Exxon*, quienes afirmaron que estudiarían el veredicto del Jurado con gran atención, afirmando que muchos de los demandantes privados en este juicio federal se encontraban entre los 11.000 demandantes que

⁶⁵ "Fishermen and *Exxon* dispute commercial fishing damages at *Exxon Valdez* trial", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6, 15 July 1994, pp. 7-8.

⁶⁶ "Damaging victory", *Fairplay Look Out*, 18th August 1994, p. 5.

habían recibido más de 300 millones de dólares USA en concepto de compensaciones adelantadas conforme a un plan que las empresas *Exxon* habían establecido inmediatamente después del accidente del buque *Exxon Valdez*⁶⁷. Pero de otro lado, los pescadores profesionales podían exigir a las empresas *Exxon* que del remanente de la compensación debida pagasen más de cinco años de intereses de retraso⁶⁸.

Respecto de las reclamaciones de los nativos de Alaska, debe señalarse que la *Exxon Corporation* y la *Exxon Shipping Company* llegaron, el 25 de julio de 1994, a un Arreglo parcial con los nativos de Alaska acerca de las reclamaciones surgidas tras la descarga de hidrocarburos procedentes del buque *Exxon Valdez*. La *Exxon Corporation* y la *Exxon Shipping Company* accedieron a pagar 20 millones de dólares USA para zanjar las acciones judiciales relativas a los costes de reemplazar las cosechas pesqueras de subsistencia perdidas. El Arreglo se limitó a las reclamaciones de los nativos de Alaska sobre los costes de reemplazar los peces, focas, algas y otros alimentos de subsistencia que eran incapaces de recolectar debido al accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, debiéndose repartir los \$20 millones entre 3.500 nativos de Alaska que vivían en 18 pueblos, entre los que se encuentran *Prince William Sound*, *Kodiak Island* y *Northern Cook Inlet*. Al anunciar conjuntamente la adopción de este Arreglo, los abogados de las empresas *Exxon* y de los nativos de Alaska afirmaron que el mismo “does not resolve the Native’s claims for damages to their subsistence way of life, subsistence culture, subsistence economy, and the value of subsistence activity”. Declaración que se formuló expresamente porque, aunque el Juez *Russel Holland* en la última de sus órdenes preliminares de 23 de marzo de 1994 había desestimado las demandas de los nativos de Alaska por daños de naturaleza no económica a su cultura y a su modo de vida de subsistencia, no se deseó eliminar de entrada la posibilidad de los nativos de Alaska de recurrir en apelación la citada Orden preliminar. Además, el Arreglo tampoco prejuzgaba el derecho de los nativos de Alaska a recibir una parte, en caso de que existiera, de la compensación por daños punitivos que se debía concretar en la tercera fase del juicio federal civil⁶⁹. Aunque

⁶⁷ “Fishermen secure \$287m for *Exxon Valdez* losses”, *Lloyd’s list*, August 13, 1994, p. 1.

⁶⁸ “Jury awards \$286.6 million to Alaskan commercial fishermen”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/16, 12 August 1994, pp. 1-3.

⁶⁹ “*Exxon* agrees \$20m deal for Alaska natives”, *Lloyd’s list*, July 29, 1994, p. 3; “*Exxon* and Alaska Natives reach \$20-million spill settlement”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/15, 29 July 1994, pp. 1-4.

la Corte Federal de Distrito en *Anchorage* (Alaska) aprobó este Acuerdo⁷⁰, su cuantía limitada a 20 millones de dólares USA contrasta notablemente con los 286.8 millones de dólares USA con los que la misma Corte condenó a las empresas *Exxon* en concepto de daños compensatorios a alrededor de diez mil pescadores profesionales.

Mucho más espectacular fue el desarrollo de la tercera fase del juicio federal civil, que se inició el 22 de agosto de 1994. La decisión del Jurado en la primera fase del juicio federal civil, pronunciada el 14 de junio de 1994, de considerar a las empresas *Exxon* y al Capitán *Hazelwood* culpables por imprudencia temeraria del accidente del buque *Exxon Valdez*⁷¹, permitió que se iniciase la tercera fase de este juicio, en la que se debía proceder a la cuantificación de los daños punitivos. Esta tercera fase fue relativamente corta, debido a que el Jurado ya era familiar con muchos de los hechos claves del caso como consecuencia de las muchas pruebas presentadas en las dos primeras fases del juicio federal civil. Así, en esta tercera fase, el Jurado tan sólo oyó testimonios durante cuatro días y realizó una visita de un día de duración a tres zonas dañadas con distinta intensidad por la descarga de hidrocarburos.

En general, los abogados de los demandantes privados insistieron en la necesidad de exigir una fuerte sanción por daños punitivos a las empresas *Exxon*, para forzarlas a adoptar en el futuro todas las medidas que resultasen necesarias para prevenir más descargas y mejorar sus mecanismos de respuesta inmediata en caso de un nuevo accidente. Adujeron que las grandes sumas de dinero gastadas por las empresas *Exxon* en las operaciones de limpieza del crudo descargado y en avanzar algunas compensaciones a diversos particulares afectados apenas habían afectado al capital social de estas empresas que, de hecho, habían aumentado sus ingresos netos hasta alcanzar los \$100 billones de ingresos anuales desde que la descarga del buque *Exxon Valdez* se produjera en 1989. Insistieron, por lo tanto, en la necesidad de que se impusiese una fuerte multa por daños punitivos como único medio de forzar a las empresas *Exxon* y a las demás compañías petroleras a

⁷⁰ La aprobación de este Acuerdo por el Juez *Russel Holland* se produjo a finales de noviembre de 1994. "Judge approves \$20-million settlement for lost subsistence harvests following *Exxon Valdez* spill", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, 2 December 1994, p. 5.

⁷¹ Esta decisión del Jurado fue confirmada el 27 de enero de 1995 por el Juez federal *Russel Holland*, al desestimar el recurso planteado por las empresas *Exxon*. Vide "Judge Upholds Jury Verdicts in *Exxon Valdez* Case", *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 18/5, 2 February 1995, p. 4.

tomarse más en serio la necesidad de evitar al máximo cualquier descarga futura de hidrocarburos.

Por su parte, los abogados de las empresas *Exxon* se opusieron a que se apreciase ningún daño punitivo. Alegaron que durante cinco años las empresas *Exxon* ya habían sufrido bastantes sanciones como consecuencia de la condena pública nacional e internacional, y ello pese a que inmediatamente asumieron su responsabilidad por el accidente, no reparando en ningún gasto a la hora de realizar voluntariamente una espectacular operación de limpieza. Recordaron que las empresas *Exxon* se habían ya gastado \$2.7 billones en operaciones de limpieza de la descarga, con independencia del \$1.125 billón que habían pactado pagar con el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos para reparar los daños a los recursos naturales, así como de los más de \$300 millones que habían adelantado para compensar a 11.000 particulares dañados, mayoritariamente pescadores. Señalaron además que desde que ocurrió el accidente del buque *Exxon Valdez*, las empresas *Exxon* habían realizado muchos cambios en su política interna para reforzar sus programas de prevención de futuras descargas así como sus programas de respuesta inmediata. Adujeron que la imposición de daños punitivos sería contraproduktiva, pues mandaría a las compañías petroleras el mensaje de que por más que adoptasen medidas responsables de prevención y limpieza, serían excesivamente castigadas mediante la imposición de daños punitivos en el supuesto de que un futuro accidente tuviese lugar.

Curiosamente, tanto los abogados de las empresas *Exxon*, como de los demandantes privados coincidieron con los abogados del Capitán *Hazelwood* en que éste ya había sido excesivamente castigado, por lo que o bien pidieron su absolución, o su condena mínima por daños punitivos a un mero dólar USA⁷².

Los discursos finales de los abogados de las diversas partes se pronunciaron el 29 de agosto de 1994. En su discurso final, el jefe de los abogados de los demandantes privados, Sr. *Brian O'Neil* pidió al Jurado un pronunciamiento por el que se impusiese a las empresas *Exxon* una multa por daños punitivos que oscilase entre 5 y 20 billones de dólares USA; pidió también al Jurado, en lo que coincidió con los abogados de las empresas *Exxon*, que sólo impusiese una multa de un dólar USA al

⁷² "Exxon and plaintiffs square off over punitive damages", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/17, 26 August 1994, pp. 2-3.

Capitán *Joseph Hazelwood* por el mismo concepto. Los abogados de las empresas *Exxon* pidieron al Jurado que no se les impusiese ninguna multa por este concepto, alegando que el propósito de acordar la existencia de daños punitivos es castigar las conductas que son básicamente maliciosas, voluntarias e intencionadas, no siendo éste el caso de las empresas *Exxon*, quienes ya habían sufrido la condena internacional y se habían gastado altas sumas en operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos. Los abogados del Capitán *Hazelwood* también pidieron al Jurado su absolución frente a la petición de daños punitivos.

Antes de que el Jurado se retirase a deliberar, el Juez federal Sr. *Russel Holland* les dio unas instrucciones que los demandantes privados objetaron por considerarlas claramente favorables a las empresas *Exxon*. Según el Juez federal, para que el Jurado apreciase la existencia de daños punitivos no bastaba con afirmar la existencia de comportamientos “imprudentes”, sino que tenían que apreciar además que las empresas *Exxon* o el Capitán *Hazelwood* o ambos habían cometido “actos censurables”; dijo también al Jurado que, en caso de apreciar la existencia de “actos censurables”, para calcular el total de la multa a imponer en concepto de daños punitivos debían tener en cuenta los daños de la descarga a todos los grupos de demandantes privados, pero les prohibió tener en cuenta los daños causados a los recursos naturales, pues ésta era una cuestión que el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos ya habían zanjado en su Acuerdo con las empresas *Exxon* de 8 de octubre de 1991⁷³. Instruyó igualmente

⁷³ Conviene resaltar que, entre las muchas órdenes preliminares que dictó el Juez *Russel Holland*, en una de ellas desestimó, a petición de los abogados de las empresas *Exxon*, las demandas que presentaron cinco asociaciones privadas de pesca deportiva (entre las que se encontraba *The Alaska Sport Fishing Association*) y diversos grupos ambientalistas (como la *National Wildlife Federation*). Esos demandantes privados pidieron una compensación por daños debidos a las pérdidas de uso y disfrute de recursos naturales. Sin embargo, el Juez *Holland* desestimó de entrada su petición aduciendo que el Acuerdo entre las empresas *Exxon*, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos impedía ulteriores reclamaciones por daños relativas a los recursos naturales. Los demandantes privados recurrieron en apelación ante la Corte Federal del Noveno Circuito, alegando que los gobiernos no podían exigir compensación por daños resultantes de las pérdidas de uso público que ocurrieron antes de que finalizasen las operaciones de limpieza de la descarga. Sin embargo, en agosto de 1995 la Corte de apelación confirmó la orden preliminar del Juez *Holland*. Vide “Fishermen lose battle to sue *Exxon* over spill”, *Lloyd's list*, August 25, 1994, p. 12.

al Jurado afirmando que una hipotética condena por daños punitivos “may not be larger than what is reasonably necessary to achieve society’s goals of punishment and deterrence”. También dijo al Jurado que no considerasen el valor o los ingresos brutos de los acusados, sino únicamente su riqueza neta. Instruyó igualmente al Jurado diciéndole que, en su caso, considerasen los costes que la descarga de hidrocarburos habían supuesto para las empresas *Exxon*, cualquier reforma que estas empresas hubieran asumido desde la descarga y les dijo que eran libres para condenar a uno de los inculpados y no al otro. Tras estas instrucciones, les pidió que en su veredicto contestasen a cuatro preguntas muy simples: 1) ¿Deben imponerse daños punitivos a *Joseph Hazelwood*?; 2) En caso de respuesta afirmativa, ¿cuál es su cuantía?; 3) ¿Deben imponerse daños punitivos a las empresas *Exxon*?; y 4) En caso de respuesta afirmativa, ¿cuál es su cuantía?

Tras recibir estas instrucciones, el 30 de agosto de 1994 el Jurado se retiró a deliberar⁷⁴ y, finalmente, el 16 de septiembre de 1994 hicieron público su veredicto por el que condenaron a las empresas *Exxon* a pagar una multa en concepto de daños punitivos de 5 billones de dólares USA, es decir, la multa en concepto de daños punitivos más grande jamás impuesta por un Jurado en los Estados Unidos contra una empresa. El Jurado también condenó al Capitán *Joseph Hazelwood* a pagar en concepto de daños punitivos una multa de 5.000 dólares USA⁷⁵. Aunque

⁷⁴ Las deliberaciones no fueron pacíficas. El 6 de septiembre de 1994 uno de los jurados envió una nota al Juez *Holland* afirmando que las deliberaciones del Jurado habían llegado definitivamente a un callejón sin salida. Al día siguiente, los abogados de las empresas *Exxon* interpusieron un recurso solicitando la celebración de un nuevo juicio, alegando que el proceso de deliberación del Jurado estaba siendo tan emocionadamente apasionado y radicalizado, que se corría el riesgo de que varios miembros del Jurado cambiasen su opinión únicamente para llegar a un veredicto rápido que les permitiese descansar. El Juez *Holland* rechazó ese recurso e informó a todos los abogados que “the prudent thing to do at this point is to ignore the suggestion that there might be an impasse and to give a very soft response to the juror’s note”. Véase “Jury becomes deadlock in federal *Exxon Valdez* trial”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, 6/18, 9 september 1994, pp. 1-4; “*Exxon* fails in second *Valdez* mistrial bid”, *Lloyd’s list*, september 17, 1994, p. 8; “*Valdez* jury unsound, says *Exxon*”, *Lloyd’s list*, september 21, 1994, p. 14.

⁷⁵ “Jury Orders *Exxon* to Pay US \$5 Billion in Punitive Damages from 1989 Spill”, *Oil Spill Intelligence Report*, vol. 17/36, pp. 1-2; “Jury awards \$5 billion in damages for *Exxon Valdez* spill”, *GOLOB’S Oil Pollution Bulletin*, 6/19, 23 september 1994, pp. 1-4; “*Exxon* fined \$5 billion in punitive damages over *Valdez* oil spill”, *Maritime Monitor*, september 20, 1994, p. 1; “Punitive madness”, *Fairplay Look Out*, 29th september 1994, p. 3.

la multa por daños punitivos de 5.000 dólares impuesta al Capitán *Joseph Hazelwood* es totalmente insignificante si se compara con la multa impuesta por el mismo concepto a las empresas *Exxon*, esa cuantía es substancialmente más alta que la multa de tan sólo un dólar USA por daños punitivos que le exigían únicamente los abogados de los demandantes privados.

Tras conocerse el veredicto del Jurado, el jefe de los abogados de los demandantes privados, *Sr. Brian O'Neill*, declaró a la prensa estar "extasiado" con el mismo, a pesar de que impusiera como condena por daños punitivos la cuantía mínima de la cantidad solicitada (de 5 a 20 billones de dólares USA). El presidente de las empresas *Exxon*, *Sr. Lee Raymond*, afirmó que el veredicto era "excesivo, totalmente inmerecido e injusto" e insinuó que se usarían todos los medios legales para recurrirlo, incluso en apelación y, si fuese necesario, ante la propia Corte Suprema Federal de los Estados Unidos⁷⁶. Sin embargo, parece que pese a la magnitud de la condena impuesta por daños punitivos, los accionistas de las empresas *Exxon* estuvieron aparentemente satisfechos con que la condena por daños punitivos fuese tan sólo una cuarta parte de los 20 billones de dólares USA que se podían haber impuesto a estas empresas. De hecho, las acciones de las empresas *Exxon*, cuyo valor en bolsa había caído durante el juicio, aumentaron de \$1.50 a \$60.25 por acción en los treinta minutos siguientes al anuncio del veredicto.

Tras el veredicto emitido por el Jurado en la tercera fase, la cuarta y última fase del proceso judicial federal civil perdió mucho de su interés, pues en ella tan sólo se tenía que decidir sobre 180 millones de dólares USA que diversos demandantes privados (marisqueros, pescadores de arrastre, etc.) exigían a las empresas *Exxon* en concepto de daños compensatorios.

No debe dejarse de llamar la atención hacia el hecho de que a finales de septiembre de 1994 los abogados de las empresas *Exxon* presentaron una serie de recursos contra algunas de las partes de la condena por daños compensatorios, alegando que las pruebas disponibles no sustentaban ciertas partes de esa condena. Además, tanto los abogados de las empresas *Exxon* como los abogados del Capitán *Hazelwood* presentaron 22 recursos contra el veredicto condenatorio por daños punitivos, alegando, entre otras razones, que: 1) al Jurado se le dieron intenciona-

⁷⁶ "Exxon to fight \$5bn Alaska spill damages", *Lloyd's list*, september 19, 1994, p. 1.

damente instrucciones erróneas para que decidiera si los actos y omisiones del Capitán *Hazelwood* y de las empresas *Exxon* debieran considerarse o no “negligentes” o constitutivos de “imprudencia temeraria”; 2) los resultados de los análisis de sangre del Capitán *Hazelwood*, que demostraron un alto contenido de alcohol en la sangre, eran inválidos; 3) la decisión del Jurado de imponer una condena por daños punitivos era inmerecida, dado el peso de las pruebas presentadas durante el juicio; y 4) la cuantía de la condena por daños punitivos resultaba excesiva, considerando los hechos del caso⁷⁷. Por su parte, los abogados de los demandantes privados presentaron a su vez otra serie de recursos, solicitando en general la confirmación tanto del veredicto del Jurado sobre daños compensatorios, como del veredicto del Jurado sobre daños punitivos⁷⁸.

El 27 de enero de 1995, el Juez *Russel Holland* desestimó todos los recursos planteados por los abogados de las empresas *Exxon* y del Capitán *Hazelwood*, y confirmó la validez de los dos veredictos del Jurado, afirmando tanto que la condena por daños compensatorios estaba justificada, como también lo estaba la condena por daños punitivos. A este último respecto, señaló que las instrucciones que dio al Jurado eran correctas, tanto por lo que se refiere a la definición legal de lo que se debe entender por “negligencia” o “imprudencia temeraria”, como en atención a las circunstancias del caso concreto. Rechazó la pretensión de que se celebrase un nuevo juicio para la determinación de los daños punitivos basada en que se cuestionase la validez de los análisis de sangre del Capitán *Hazelwood*, aduciendo que no se aportaba ningún tipo de “nuevas pruebas” que no se hubieran podido aportar en la primera fase del juicio federal civil. También afirmó expresamente que la decisión del Jurado de imponer una condena tan grande por daños punitivos era “razonable”, dadas las pruebas presentadas durante el juicio y que no se podía considerar como “altamente excesiva” en comparación con las condenas impuestas en otros casos judiciales, porque, en palabras del Juez *Holland*, “meaningful comparisons are difficult to make because no two punitive damages cases are truly identical”, añadiendo que “the *Exxon Valdez* case, in particular, is quite dissimilar from other punitive damage cases. The 11-million-gallon oil spill was the largest oil spill and the greatest environmental disaster in American history. The spill

⁷⁷ “Court to review *Exxon* \$5bn damages verdict”, *Lloyd's list*, October 4, 1994, p. 3.

⁷⁸ “*Valdez* \$5bn is justified”, *Lloyd's list*, October 24, 1994, p. 3.

disrupted the livelihoods of tens of thousands of people". El Juez *Holland* concluyó afirmando que "the \$5-billion punitive verdict was not disproportionate to the harm" causado por la descarga, considerando que la descarga causó daños por un total de cientos de millones de dólares USA a los pescadores profesionales y a otras partes que resultaron dañadas, y que los daños habrían sido varias veces más grandes si se hubiera descargado el cargamento total del buque que era de 56 millones de galones de hidrocarburos. Aunque en su Sentencia de 27 de enero de 1995 el Juez *Holland* alabó los esfuerzos de las empresas *Exxon* para limpiar los hidrocarburos descargados y dar una pronta compensación a los pescadores profesionales, también afirmó que esas acciones no indican "that *Exxon* should go unpunished for reckless conduct in causing the spill and the damages it caused for commercial fishermen and native Alaskans"⁷⁹.

Tras esta última decisión del Juez *Holland*, se abrió la posibilidad para los abogados de las empresas *Exxon* de recurrir en apelación ante una Corte superior. Así, tras la confirmación judicial de los dos veredictos del Jurado producida el 27 de enero de 1995, los abogados de las empresas *Exxon* se embarcaron en una larguísima batalla legal, presentando un número muy alto de recursos de apelación⁸⁰. Estos numerosos recursos de apelación en su gran mayoría todavía están, a principios del año 2001, pendientes de solución ante la Corte Federal del Noveno Circuito de Apelación, en los que las empresas *Exxon* y, en particular, la empresa *Exxon Mobile Corporation* (que es la nueva denominación de la empresa *Exxon Shipping Company*), están alegando en general tanto que el veredicto sobre daños punitivos es inmerecido como, en su defecto, que el mismo es excesivo.

⁷⁹ "Judge upholds damage awards in *Exxon Valdez* case", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 7/3, 10 February 1995, pp. 1-6; "Exxon loses court round", *Lloyd's list*, January 30, 1995, p. 1; "Valdez verdict stands", *Fairplay Look Out*, 9th February 1995, p. 7.

⁸⁰ El Presidente de las empresas *Exxon*, Sr. Lee Raymond, tras conocer los términos de la Sentencia de 27 de enero de 1995, convocó una conferencia de prensa en la que manifestó: "We are very disappointed with the court's rulings that denied our motions to set aside or overturn the jury's verdicts. We continue to believe that the \$5bn punitive damage verdict was totally unwarranted. It is excessive by any legal or practical measure. As I stated in september, we will use every legal means available to overturn this unjust verdict and these rulings are part of the legal process which lays the groundwork for our appeals". "Exxon in Alaska appeal", *Lloyd's list*, January 31, 1995, p. 5; "Exxon to Appeal Damages Ruling", *Marine Pollution Bulletin*, vol. 30/4, April 1995, p. 235.

Puede adelantarse incluso que la actitud seguida por las empresas *Exxon* hasta la fecha permite suponer que la solución final de las demandas civiles por daños presentadas por los demandantes privados todavía está lejos de producirse. Mientras no haya sentencia firme condenatoria, las empresas *Exxon* no tienen por qué pagar las diversas condenas judiciales impuestas durante el verano de 1994. A estos efectos, cabe igualmente destacar la decisión de las empresas *Exxon* de recurrir ante la Corte Suprema federal de los Estados Unidos todos los recursos que pierda en apelación. Así, debe también mencionarse que, a principios del año 2001, las empresas *Exxon* ya habían planteado varios recursos de casación ante la Corte Suprema Federal de los Estados Unidos ante la correspondiente desestimación de algunos de ellos en apelación. De estos recursos, la Corte Suprema Federal de los Estados Unidos actualmente sólo ha fallado uno de ellos, en el asunto *Exxon Mobil Corporation v. Baker* (00-90). En este asunto, la Corte Suprema Federal de los Estados Unidos desestimó la petición de las empresas *Exxon* de que se repitiese el juicio federal sobre daños punitivos, alegando las irregularidades producidas durante las deliberaciones del Jurado. En concreto, alegaron el comportamiento irregular del Sr. *Don Warrick*, un ujier judicial que escoltó al Jurado y les sirvió alimentos durante los cinco meses que duró el juicio y las deliberaciones del Jurado en *Anchorage*. El Sr. *Warrick* admitió que, en una conversación con un miembro del Jurado, sacó su revolver y mientras cambiaba una de sus balas, afirmó que quien se negase a votar un veredicto condenatorio por daños punitivos se merecería “ser abandonado en la miseria”. El miembro del Jurado al que se le dedicó este comentario declaró, a su vez, que se tomó ese comentario como una broma amarga más que como una amenaza o una sugerencia seria. En el correspondiente recurso de revisión, el Juez de Distrito federal *H. Russel Holland* se negó a ordenar la repetición del juicio federal civil por daños punitivos, considerando que en sus deliberaciones el Jurado no había sido consciente del desagradable comentario del Sr. *Warrick*. En marzo de 2000, la Corte Federal del Noveno Circuito de Apelación desestimó el recurso de apelación presentado por la empresa *Exxon Mobil Corporation*, aduciendo que el comentario en cuestión no era constitutivo más que de una “pesada broma amarga” y que no se podía presumir que el mismo hubiese causado perjuicio alguno a las empresas *Exxon*. El correspondiente recurso de casación ante la Corte Suprema Federal de los Estados Unidos fue fallado el 1 de octubre de 2000, en el que el más alto tribunal de los Estados Unidos confirmó la sentencia dictada en apelación y, por lo tanto, la validez frente a esta

alegación del veredicto del Jurado emitido el 16 de septiembre de 1994⁸¹. En espera de que se resuelvan los diversos recursos de apelación o de casación que todavía están pendientes de solución, las condenas civiles de las empresas *Exxon* siguen sin haberse ejecutado doce años después de que ocurriera el accidente del buque *Exxon Valdez*.

2.3.3.2. *El Juicio estatal contra las empresas Exxon*

Por su parte, el procedimiento judicial estatal civil que se planteó ante la Corte Suprema del Estado de Alaska está teniendo un desenlace completamente distinto al del juicio federal que acabamos de comentar. Cabe recordar que, el 6 de junio de 1994, se inició ante la Corte Suprema del Estado de Alaska el procedimiento judicial estatal civil en el que cerca de un centenar de demandantes privados, incluyendo siete ayuntamientos (por ejemplo, las ciudades de *Seaward* y *Kodiak Island Borough*) y seis asociaciones de nativos de Alaska (por ejemplo, *Chugach Alaska Corporation*) comenzaron reclamando contra las empresas *Exxon* cerca de 420 millones de dólares USA, que posteriormente quedarían fijados en una demanda de tan sólo \$115 millones por daños compensatorios.

Según los abogados de los demandantes, la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* afectó a 582.000 acres de tierras que eran propiedad o estaban controladas por los ayuntamientos o por las asociaciones de nativos de Alaska, reduciendo el valor de las tierras en más de 86 millones de dólares USA. Los ayuntamientos también expresaron su deseo de ser compensados por los costes no reembolsados resultantes de proveer servicios urbanos a los miles de personas que participaron en las operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos entre 1989 y 1991. Además, las asociaciones de nativos de Alaska reclamaron 29 millones de dólares USA para excavar los diversos yacimientos arqueológicos que se descubrieron y cartografiaron durante las operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos. Alegaron que, una vez que la ubicación de estos yacimientos era ampliamente conocida, los yacimientos debían ser excavados inmediatamente antes de que fuesen saqueados.

Los abogados de las empresas *Exxon* se opusieron a estas pretensiones, alegando que los daños ocasionados por la descarga de hidrocarburos

⁸¹ Véase “U.S. Supreme Court upholds *Exxon Valdez* award”, en la dirección de Internet: <http://www.cnn.com/2000/LAW/scotus/10/02/scotus.exxonvaldez.01>; así como “*Exxon Mobil* must pay *Valdez* fine” en la dirección de Internet: <http://www.usatoday.com/news/court/nsco1379.htm>.

del buque *Exxon Valdez* y otras pérdidas sufridas por los ayuntamientos y asociaciones de nativos de Alaska totalizaban una cantidad substancialmente inferior a los 25 millones de dólares USA. En su opinión, la mayor parte de las tierras que los demandantes alegaban que resultaron afectadas por la descarga de hidrocarburos, que incluían parcelas interiores, glaciares y montañas, estaban de hecho ubicadas muy tierra adentro y muy alejadas de las costas. Los abogados de las empresas *Exxon* adujeron que, en realidad, sólo 50.000 acres de tierra de los demandantes (menos del 10% de la superficie alegada por los demandantes) sufrieron algo de contaminación por hidrocarburos procedentes de la descarga, y que sólo un porcentaje muy reducido de esas tierras afectadas fueron fuertemente contaminadas. El abogado jefe de las empresas *Exxon*, Sr. John Clough, informó al Jurado estatal que esas tierras ya estaban limpias y que no habían resultado permanentemente dañadas por la descarga. También cuestionó las razones por las que se exigía que las empresas *Exxon* pagasen las excavaciones de los yacimientos arqueológicos y adujo finalmente que las empresas *Exxon* ya habían reembolsado a los ayuntamientos y a las asociaciones de nativos de Alaska por los costes que la descarga de hidrocarburos les había causado legítimamente⁸².

El 24 de septiembre de 1994 el Jurado estatal hizo público su veredicto, condenando a las empresas *Exxon* a pagar 9.700.000 dólares USA por daños compensatorios. Esta condena por daños compensatorios representó menos de una décima parte del total que los demandantes privados finalmente solicitaron (\$115 millones) y da a entender que, en la determinación de los daños causados por la descarga, el Jurado aceptó las argumentaciones presentadas por los abogados de las empresas *Exxon* y siguió las instrucciones del Juez estatal que dirigió este proceso, Sr. Brian Shortell, quien les aconsejó tener en cuenta únicamente el uso realmente perdido de las tierras afectadas, que se calcularon en 130.000 acres. El veredicto del Jurado condenó a pagar a las empresas *Exxon* la cantidad de \$6.02 millones a cinco asociaciones de nativos de Alaska y \$725.000 al ayuntamiento de *Kodiak Island Borough*, en concepto de compensación por daños a las tierras; así como una cantidad de \$2.95 millones a cuatro asociaciones de nativos de Alaska para satisfacer sus pretensiones arqueológicas⁸³. Sin embargo, el Jurado no dio compensa-

⁸² "Exxon Valdez settlement", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/15, 29 July 1994, p. 3.

⁸³ "Alaska State jury orders Exxon to pay \$9.7 million", *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 6/20, 7 October 1994, pp. 1-3.

ción alguna a los ayuntamientos por los costes no reembolsados resultantes de proveer servicios urbanos a los miles de personas que participaron en las operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos entre 1989 y 1991.

No obstante, el mismo día que se hizo público el veredicto del Jurado condenando a las empresas *Exxon* a pagar \$9.7 millones, los abogados de estas empresas anunciaron que necesitaban un tiempo adicional para evaluar los detalles de la condena, así como para determinar cómo la condena debía concretarse para reflejar los pagos por daños que los demandantes ya habían recibido. Por ello, no resultó del todo extraño que en enero de 1995 los abogados de las empresas *Exxon* recurrieran el veredicto del Jurado de 24 de septiembre de 1994. Alegaron que los pagos que las asociaciones de nativos de Alaska habían recibido del *Trans-Alaska Pipeline Liability Fund*, así como su participación en el Arreglo de 98 millones de dólares USA alcanzado con el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company*, deberían deducirse del veredicto dado por el Jurado estatal.

El 21 de marzo de 1995, el Juez de la Corte Suprema del Estado de Alaska, Sr. *Brian Shortell* revocó la decisión previa del Jurado estatal por la que se condenó a la empresa *Exxon Corporation* a pagar 9.700.000 dólares USA a diversas asociaciones de nativos de Alaska por los daños resultantes de la descarga de 1989 del buque *Exxon Valdez*. Según la nueva decisión judicial, los demandantes privados ya habían recibido una compensación adecuada del Acuerdo adoptado entre el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* y los propios demandantes privados de 98 millones de dólares USA que se aprobó el 28 de octubre de 1993, así como del *Trans-Alaska Pipeline Liability Fund*. Como consecuencia de estos acuerdos previos, el Juez *Shortell* concluyó que las empresas *Exxon* no debían absolutamente nada más por daños compensatorios a los demandantes privados. Según la Sentencia de 21 de marzo de 1995 del Juez Sr. *Brian Shortell*:

“Neither the *Alyeska* payments nor the Fund awards are from a collateral source as the plaintiffs contend. Therefore, the *Alyeska* and Fund payments must be set off against the amounts awarded by the jury. When this is done, it is clear that none of these plaintiffs should receive an award of damages because of the jury verdicts”⁸⁴.

⁸⁴ “Superior Court Judge voids jury award to Native Alaskans in *Exxon Valdez* spill”, *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, 7 April 1995, pp. 7-8; “State judge overturns \$9.7m jury award in *Exxon Valdez* trial”, *Oil Spill Intelligence Report*, 13 April 1995, pp. 2-3.

También en este caso, el veredicto del Jurado estatal de 24 de septiembre de 1994 fue objeto de diversos recursos judiciales, planteados sin embargo en esta ocasión por los demandantes privados, incluidos los ayuntamientos afectados. De estos diversos recursos, cabe señalar que la Corte Suprema del Estado de Alaska falló dos de ellos el 22 de noviembre de 1999 a favor de los demandantes privados. En su primera sentencia de 22 de noviembre de 1999, la más alta Corte estatal afirmó, en contra de la decisión anterior, que siete ayuntamientos de Alaska (*Kodiak Island Borough, Seward, Cordoba, Old Harbor, Ouzinkie, Port Lions y Larsen Bay*) sí tenían derecho a ser compensados por los costes no reembolsados resultantes de proveer servicios urbanos a los miles de personas que participaron en las operaciones de limpieza de la descarga de hidrocarburos entre 1989 y 1991. En su segunda sentencia de idéntica fecha, la más alta Corte estatal revisó los daños compensatorios fijados por el Jurado a las tierras afectadas por la descarga. En esta ocasión, el Juez *Sr. Alexander Bryner* dio la razón a los abogados de tres asociaciones de nativos de Alaska que reclamaban 50 millones de dólares USA por daños compensatorios ocasionados a 90.000 acres de tierras altamente contaminadas que no se habían incluido entre los 130.000 acres de tierras a las que se refirieron las instrucciones que, en 1994, el también Juez *Sr. Brian Shortell* dio al Jurado que pronunció el veredicto en primera instancia. Los abogados de las empresas *Exxon* se opusieron a esta pretensión, alegando que las asociaciones de nativos de Alaska no podían solicitar compensación por la pérdida de uso de estas tierras, dado que las mismas no eran de su propiedad en la fecha del accidente del buque *Exxon Valdez*, sino que les fueron transferidas posteriormente por el Gobierno federal. En la segunda Sentencia de 22 de noviembre de 1999, el Juez *Bryner* se basó curiosamente en la *1990 Oil Pollution Act*, es decir, en una Ley posterior al accidente del buque *Exxon Valdez*. En su opinión, tanto las instrucciones al Jurado del Juez *Shortell*, como la interpretación que de esta Ley hicieron los abogados de las empresas *Exxon* eran erróneas. En su Sentencia, afirmó que las tres asociaciones de nativos de Alaska habían seleccionado, como base para solicitar daños compensatorios de \$50 millones, 90.000 acres de tierras afectadas por la contaminación, añadiendo que la *1990 Oil Pollution Act* “expressly uses selection, not conveyance, as the fulcrum for recovery”.

Finalmente, debe notarse que, debido a que todavía están pendientes de solución por los tribunales estatales estadounidenses diversos recursos judiciales, las sentencias comentadas todavía no se han ejecutado a comienzos del año 2001.

3. LA RESPONSABILIDAD POR LOS DAÑOS AMBIENTALES

3.1. *El procedimiento seguido para determinar los daños ambientales*

En el asunto del accidente del buque superpetrolero *Exxon Valdez* se abordó el problema del daño ambiental, con una intensidad que aparece recogida en muy pocos otros casos.

Así, en primer lugar, cabe subrayar que, el 6 de abril, el 10 de mayo y el 20 de julio de 1989, se celebraron comparecencias sobre la descarga de hidrocarburos del buque *Exxon Valdez* ante el Comité del Senado estadounidense sobre Comercio, Ciencia y Transporte⁸⁵. El objetivo de estas comparecencias fue el de:

“to examine thoroughly the causes of the accident; to determine its short- and long-term effects on the environment as well as on the local economy; to assess the cleanup efforts by *Exxon*; and to determine what governmental action is required to prevent or minimize similar disasters in the future, whether in Alaska or elsewhere”.

En segundo lugar, de conformidad con la *Federal Clean Water Act*⁸⁶ y la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*⁸⁷, las autoridades gubernamentales tienen capacidad judicial para reclamar los daños que sufran los recursos naturales, siendo precisamente esta vía legislativa la que permite, en los Estados Unidos, obtener una indemnización por los daños ecológicos causados. El Gobierno Federal de los Estados Unidos, actuando a través de sus Departamentos de Agricultura, Comercio, e Interior, y de la NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), junto con el Gobierno del Estado de Alaska, comparten la administración legal de los recursos naturales, vivos y no vivos, que resultaron dañados por la descarga de hidrocarburos.

⁸⁵ Vide “*Exxon Valdez Oil Spill and Its Environmental and Maritime Implications*”, *Hearings Before the Senate Committee on Commerce, Science and Transport, 101st Cong., 1st Sess.*, pt. 1 (1989); “Cleanup, Containment, and Impact of the *Exxon Valdez Oil Spill* and Oil Spill Prevention and Maritime Regulations”, *Hearings Before the Natural Ocean Policy Study and the Subcommittee on Merchant Marine of the Senate Committee on Commerce, Science and Transport, 101st Cong., 1st Sess.*, pt. 2, (1989).

⁸⁶ 33 U.S.C. §§ 1251-1376 (1988). Como consecuencia de este accidente, esta ley fue modificada por la *Oil Pollution Act of 1990*, Pub. L. No. 101-380, 1990 U.S. Code Cong. & Admin. News (104 Stat.) 484.

⁸⁷ 42 U.S.C. §§ 9.601-9.675 (1988).

ros del superpetrolero *Exxon Valdez*. Funcionarios de todas estas administraciones crearon el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council*⁸⁸ y desarrollaron un plan, denominado *State/Federal Natural Resource Damage Assessment Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*, para valorar los daños que sufrieron los recursos naturales como consecuencia de la descarga. El Plan describía los trabajos previos de valoración del daño y restauración que debían realizar el Estado de Alaska y las tres Agencias federales⁸⁹. El objetivo del plan era:

“to provide the information necessary for the Trustee agencies to manage and restore injured resources appropriately and to provide necessary documentation to enable the governments to present a claim for damages to the responsible parties”⁹⁰.

El Plan contenía tres grandes elementos: 1) la determinación y cuantificación de los perjuicios; 2) el desarrollo de una estrategia de restauración; y 3) la determinación de los daños. La primera sección incluía tanto la identificación y documentación de los recursos que habían resultado afectados adversamente por los hidrocarburos, como la medición de los efectos adversos en cada recurso⁹¹. La segunda sección describía la estrategia a seguir para desarrollar un plan que permitiera restaurar los recursos naturales⁹². La tercera sección trataba de la valoración de los daños causados por la descarga de hidrocarburos a los recursos naturales⁹³. El Plan incorporó 73 estudios separados, que perseguían aportar una base para la valoración de los daños a los recursos naturales, mediante la determinación de la naturaleza y

⁸⁸ La *U.S. Environmental Protection Agency* no tiene la condición de administradora legal de los recursos y, en consecuencia, no formó parte del *Trustee Council*. No obstante, le ayudó en la valoración de los daños y en la coordinación de los esfuerzos de restauración.

⁸⁹ En 1989, los costes de aplicar el Plan se calcularon en 35 millones de dólares USA. *Exxon* inicialmente aportó 15 millones de dólares USA para preparar y aplicar el Plan. El coste de los estudios realizados entre el 1 de marzo de 1990 y el 28 de febrero de 1991 fue aproximadamente de 37 millones de dólares USA. Los costes para el año siguiente se estimaron en 35 millones de dólares USA. En marzo de 1991, el Estado de Alaska se había gastado más de 72 millones de dólares USA en determinar el daño ambiental causado por la descarga; el Gobierno Federal de los Estados Unidos se había gastado en el mismo concepto otros 62 millones de dólares USA.

⁹⁰ “Summary of Injuries to Natural Resources as a Result of the *Exxon Valdez Oil Spill*”, *56 Federal Register* 14.687 (1991).

⁹¹ *Ibíd.*, pp. 29-184.

⁹² *Ibíd.*, pp. 185-188.

⁹³ *Ibíd.*, pp. 189-202.

alcance de los perjuicios, pérdidas y destrucción de recursos. Según el *Trustee Council*:

“The purpose of determining damages — the estimated monetary value of the injured resources and the cost to restore those resources and the services they provided — is to pursue a claim against parties responsible for the spill. Funds received as the result of the claim will be used to restore, replace or acquire the equivalent of the injured natural resources and services and to reimburse agencies for relevant costs incurred”.

El Plan se publicó en agosto de 1989, incluyendo una petición al público y a las diversas administraciones para que formularan sus comentarios. A la vista del gran número de comentarios recibidos, el *Trustee Council* decidió reducir para el año siguiente el número de estudios a realizar de 73 a 47, incluyendo cuatro nuevos estudios más. Además, en agosto de 1990, el *Trustee Council* publicó su versión modificada del Plan de 1989 para la valoración de los daños a los recursos naturales, en dos volúmenes titulados *The 1990 State/Federal Natural Resource Damage Assessment and Restoration Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*.

En abril de 1991, el *Trustee Council* publicó otra vez una versión modificada y actualizada del Plan, titulada *The 1991 State/Federal Natural Resource Damage Assessment and Restoration Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*. El Plan de 1991 también incluyó los comentarios formulados por el público y las diversas administraciones, y describió los 42 estudios aprobados para el tercer año siguiente al accidente del buque *Exxon Valdez*⁹⁴. Estos estudios se fueron perfeccionando y complementando con estudios adicionales realizados en los años siguientes, lo que permitió que finalmente, en noviembre de 1994, el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* aprobase definitivamente su *Restoration Plan*, en cuya elaboración participaron más de 2.000 personas, y en el que se contiene la Lista de servicios y de recursos dañados⁹⁵. Además, debe tenerse en cuenta que, tras la publicación del Plan de restauración en noviembre 1994, el *Trustee Council* ha realizado una importantísima labor de seguimiento tanto de la valoración de los recursos dañados como de su estado de recuperación y grado de cumplimiento del Plan de

⁹⁴ Sobre la aplicación de estos planes en los años siguientes, véase “Trustees issue *Exxon Valdez* restoration and work plans”, *GOLOB'S Oil Pollution Bulletin*, vol. 5/27, 31 December 1993, pp. 2 y ss.

⁹⁵ Un buen resumen de este Plan, realizado por el propio *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council*, puede consultarse en Internet en el siguiente localizador: <http://www.oilspill.state.ak.us/restplan/restplan.htm>.

restauración de 1994. Consecuencia de ello ha sido la aparición de una cantidad enorme de publicaciones al respecto, entre las que destacan las siguientes series: *Restoration Update*⁹⁶, *Restoration Notebook Series*⁹⁷, así como sus numerosos Informes finales y anuales sobre valoración de los daños a los recursos naturales⁹⁸.

Debe tenerse en cuenta que la Lista de servicios y de recursos dañados por la descarga tiene tres propósitos fundamentales: 1) representar los daños causados por la descarga, así como los esfuerzos de limpieza y las ayudas recibidas del *Trustee Council* y servir para el seguimiento público del grado de recuperación de los recursos y de los servicios de las zonas afectadas; 2) facilitar la identificación de las prioridades anuales en la aplicación del Plan de restauración de 1994; y 3) ayudar a la comprensión global del ecosistema de las zonas afectadas, así como de las funciones y servicios que provee.

Además, en el Capítulo 4 del *Restoration Plan* se indica que la Lista de servicios y de recursos dañados por la descarga deberá ser revisada periódicamente y actualizada para reflejar lo que se haya aprendido de los estudios científicos y de otras fuentes de conocimiento, tales como el conocimiento local y tradicional. Cada vez que la Lista se revisa, se evalúa el progreso o la falta de progreso en la recuperación de cada uno de los recursos con referencia a objetivos de recuperación que deben ser “tan concretos y medibles como sea posible”, aunque en ocasiones los propios “objetivos de recuperación” se han cambiado para reflejar los nuevos conocimientos científicos sobre la naturaleza del daño y los mejores medios para evaluar su estado de recuperación.

En tercer lugar, fue precisamente el asegurar el pago de indemnizaciones por todos los daños medio ambientales producidos lo

⁹⁶ Ésta es la revista oficial que la *Exxon Valdez Restoration Office* publica entre 4 y 6 veces por año desde la aprobación del Plan de restauración en 1994. Pueden consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/publications/publish.htm>.

⁹⁷ Ésta es una serie de historia natural que se centra en el estudio de las especies incluidas en la Lista de recursos dañados. Puede consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/publications/restnot.htm>.

⁹⁸ La serie sobre los *Natural Resource Damage Assessment Final Reports* y la serie *Natural Resource Damage Assessment Annual Report*, pueden encontrarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/reports/nrda.htm>. A título de ejemplo, resulta interesante consultar el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council 2000 Status Report*, 32 pp., en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/publications/restupd.htm>.

que llevó al fracaso de los dos primeros intentos de transacciones extrajudiciales, negociados, de una parte, por las empresas *Exxon* y, de otra parte, por representantes del Gobierno del Estado de Alaska y del Gobierno Federal de los Estados Unidos⁹⁹.

En cuarto lugar, en los diferentes acuerdos que pusieron fin a las acciones civiles y penales planteadas por el Gobierno del Estado de Alaska y por el Gobierno Federal de los Estados Unidos contra las diversas empresas *Exxon*, las altas multas penales e indemnizaciones civiles que se pactaron deben asegurar la reparación de absolutamente todos los daños medio ambientales producidos¹⁰⁰.

En quinto y último lugar, cabe también señalar que el Acuerdo de 25 de noviembre de 1992 entre el Gobierno del Estado de Alaska, el Gobierno Federal de los Estados Unidos y el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company*, concretó la responsabilidad civil por daños al medio ambiente de este consorcio de empresas petroleras.

3.2. Las consecuencias medio ambientales del accidente del buque *Exxon Valdez*

Como consecuencia del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, se produjo una descarga al mar de unos once millones de galones de hidrocarburos en *Prince William Sound* (Alaska, Estados Unidos), dando lugar a la marea negra más grande en la historia de Estados Unidos. En agosto de 1989, la descarga de hidrocarburos afectaba ya a unas 10.000 millas cuadradas de agua en *Prince William Sound* y en el Golfo de Alaska. La mancha de crudo contaminó, como mínimo, 1.200 millas marinas de línea de costa.

La descarga de hidrocarburos dañó áreas extremadamente ricas en recursos naturales. Murieron muchas aves, peces y mamíferos, así como plantas y animales del nivel mediolitoral (es decir, de la zona de oscilación del flujo y reflujo marino), resultando sus hábitat asociados seriamente dañados. Se recogieron unas 36.000 aves muertas, aunque los expertos consideran que murieron más de 100.000 aves, incluyendo unas 150 águilas calvas, declaradas especie protegida internacionalmente por estar en grave peligro de extinción. Como mínimo, 1.000 nutrias de

⁹⁹ Vide supra.

¹⁰⁰ Vide infra, lo que se dice sobre los diversos elementos que integran la reparación.

mar desaparecieron, a pesar de un programa de rescate y rehabilitación que costó 8 millones de dólares USA.

Los importantes recursos arqueológicos e históricos de las áreas afectadas, no muy conocidos antes de la descarga accidental, resultaron también dañados por los hidrocarburos, por las actividades de limpieza y por diversos actos de vandalismo que siguieron a la misma.

Los hidrocarburos también afectaron a importantes zonas de recreo: a un bosque nacional, a diversos refugios nacionales de vida salvaje, a un monumento nacional, a varios parques nacionales y estatales y a múltiples zonas de recreo privadas¹⁰¹.

Los daños económicos fueron enormes: el Estado de Alaska tuvo además que cancelar la temporada de pesca de arenque y salmón, calculándose las pérdidas por este concepto en más de cien millones de dólares USA al año.

El accidente pudo haber tenido dimensiones todavía más catastróficas, pues en el superpetrolero *Exxon Valdez* permanecieron 42 millones de galones de crudo (el 80% de su cargamento original) que no terminaron en el mar, sino que fueron bombeados a buques más pequeños, aprovechando que el buque *Exxon Valdez* encalló sin hundirse.

Por ello, no resultó extraño que los daños originados por el accidente del superpetrolero *Exxon Valdez* se hayan clasificado en cuatro grandes categorías: 1) daños a la propiedad; 2) pérdidas económicas; 3) costes de la respuesta y contención de la descarga de hidrocarburos; y 4) daños a los recursos naturales¹⁰².

Esta última categoría comprende los daños medio ambientales. Según el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council*, los daños a los recursos naturales consisten en el valor monetario estimado de los recursos dañados y en el coste que alcance la restauración de estos recursos y de los servicios que los mismos proveían¹⁰³.

¹⁰¹ RESTORATION PLANNING WORK GROUP, *Restoration Following the Exxon Valdez Oil Spill (proceedings of the public symposium held in Anchorage, Alaska, March 26-27, 1990)*, 1990, pp. 3 y ss.

¹⁰² CARTWRIGHT, C., "Natural Resource Damage Assessment: The Exxon Valdez Oil Spill and Its Implications", *Rutgers Computer and Technology Law Journal*, 17, 1991, pp. 456-457.

¹⁰³ Vide infra.

En la primera cuantificación de los daños causados a los recursos naturales, hasta marzo de 1991, realizada por el Gobierno Federal de los Estados Unidos¹⁰⁴, los mismos se describieron de la siguiente forma:

1.— Nutrias de mar: cadáveres encontrados en el área de la descarga, 1.001; estimación total de especímenes muertos, 3.500-5.500.

2.— Focas comunes (*Phoca vitulina*): cadáveres encontrados en el área de la descarga, 19; estimación total de especímenes muertos, 200.

3.— Orcas (*Orcinus orca*): aunque no se había probado ningún vínculo causal con la descarga, 22 de las 182 orcas que residían en la zona antes de la descarga, se creía que murieron como consecuencia de la misma.

4.— Mamíferos terrestres (osos, ciervos, visones, nutrias de río): no se han documentado muertes de osos, ciervos ni de visones. Unas pocas nutrias de río se encontraron muertas en el área de la descarga, en la que continuaban exhibiendo movimientos erráticos y mostraban síntomas de reducción de peso. Los estudios continuarían para determinar posibles daños relacionados con la descarga.

5.— Aves: cadáveres encontrados en el área de la descarga, 36.000; estimación total de especímenes muertos, 260.000-580.000; estimación total de crías muertas, 172.000-198.000; pérdidas adicionales de crías debido a fallos reproductivos en 1989 y 1990, 215.000 polluelos; estimación total de huevos perdidos, 1.500-3.000.

6.— Águilas calvas: cadáveres encontrados en el área de la descarga, 144; estimación total de especímenes muertos, varias veces el número encontrado.

7.— Peces/Mariscos: no se documentaron muertes masivas durante la descarga. Sin embargo, se incluyeron las siguientes estimaciones:

a) Salmones rosados (*Oncorhynchus gorbuscha*): los estudios que se debían realizar en 1991 determinarían tanto los efectos de la descarga sobre los salmones rosados que estuvieron expuestos a los hidrocarburos, como sobre los huevos en las zonas mediolitorales en 1989. Las estimaciones realizadas en 1991 para el salmón rosado en la zona de la descarga eran de una mortandad de un 70% más grande que antes de la descarga, y para los huevos, una mortandad de un 50% más grande que antes de la descarga;

¹⁰⁴ "Summary of Effects of the Exxon Valdez Oil Spill on Natural Resources and Archaeological Resources". Un resumen de este documento se publicó en *Oil Spill Intelligence Report*, 24/13, p. 3, 11 April 1991.

b) Salvelinos (*Salvelinus malma*) y algunas especies de salmónidos (p. ej. *Salmo clarki*): se calculó una mortandad un 32% más grande en la zona de la descarga que en otras zonas. Las tasas de crecimiento de los salmónidos disminuyeron en el área de la descarga;

c) Arenques del Pacífico (*Clupea harengus pallasii*): los estudios habían probado un aumento muy grande de embriones y larvas anormales, y del número de huevos muertos en las áreas de la descarga en 1989, continuando esta situación en 1990 a menor escala.

8.— Hábitats mediolitorales e infralitorales: los organismos mediolitorales, incluidos los percebes, las lapas, los anfípodos y las algas, habían reducido su número y continuaban expuestos a los hidrocarburos procedentes de los sedimentos fuertemente contaminados por hidrocarburos. Los peces que habitan zonas mediolitorales en áreas contaminadas se habían reducido y estaban más infectados de parásitos de la agalla que en las zonas mediolitorales de áreas no contaminadas por hidrocarburos. Los hidrocarburos contaminaron los sedimentos hasta los 200 metros de profundidad. Se encontraron restos de hidrocarburos en distintas especies sedentarias. Su concentración en las limandas japonesas (*Limanda aspera*) no disminuyó de 1989 a 1990. Las almejas y otros invertebrados fueron una fuente continua de contaminación por hidrocarburos para las nutrias y otros depredadores en las zonas infralitorales (es decir, bajo la línea de las bajas mareas).

9.— Recursos arqueológicos: un mínimo de 26 yacimientos arqueológicos resultaron perjudicados como resultado de la descarga y de las actividades asociadas de limpieza. Muchos yacimientos estuvieron en peligro de ser saqueados o lo fueron, debido al aumento del conocimiento sobre su localización. El daño causado por los hidrocarburos a los restos arqueológicos dificultó la capacidad de los científicos para limpiar y determinar su datación a través del análisis con el carbón 14. Una valoración global se realizaría en 1991.

10.— Recursos de subsistencia: los usuarios de estos recursos en las áreas de la descarga redujeron ostensiblemente su consumo en 1989 y en 1990, debido principalmente a las advertencias y preocupaciones sobre su posible contaminación. Los resultados de los análisis sobre los alimentos primarios indicaron que, con la excepción de las almejas y de los mejillones en algunas áreas contaminadas, los recursos eran aptos para el consumo humano.

Esta primera cuantificación provisional de los daños causados a los recursos naturales se fue progresivamente concretando y complemen-

tando a medida que se concluyeron los varios centenares de estudios científicos específicos que aprobó el *Trustee Council* creado expresamente para el siniestro del buque *Exxon Valdez*, en el marco de sus planes anuales para la determinación y la valoración de los daños ocasionados a los recursos naturales como consecuencia de la descarga de hidrocarburos procedentes de este superpetrolero. Debe no obstante señalarse que, pese a los innumerables estudios realizados, el propio *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* ha señalado recientemente que no se puede saber con exactitud la magnitud de los daños causados a los recursos naturales. Así, en el décimo aniversario del accidente del buque *Exxon Valdez*, indicó que se recuperaron más de 35.000 cadáveres de aves y más de 1.000 de nutrias de mar, pero dado que la mayor parte de los cadáveres se hundieron, se considera que esos datos no son más que una pequeña fracción de las pérdidas reales. En su opinión, las mejores estimaciones sobre los daños a los recursos naturales son de 250.000 aves, 2.800 nutrias de mar, 300 focas comunes, 250 águilas calvas, 22 orcas y varios billones de huevos de salmones y de arenques perdidos¹⁰⁵.

También resulta interesante comentar, siquiera brevemente, el estado de recuperación de los recursos naturales dañados por la descarga. Debe tenerse en cuenta, a este respecto, que la Lista de los servicios y de los recursos dañados por la descarga, aprobada por el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* en noviembre de 1994, incluía 23 especies vivas¹⁰⁶. En septiembre de 1996, esta Lista se actualizó por primera vez, lográndose que las águilas calvas dejaran de estar en vías de recuperación por considerarse que ya habían alcanzado el status de especie recuperada. En marzo de 1999, coincidiendo con el décimo aniversario del accidente del buque *Exxon Valdez*, se produjo una modificación mayor de la Lista. Las nutrias de río se consideraron ya como especie recuperada, y otras cinco especies ascendieron a la categoría de especies en vías de recuperación. En esta situación se encuentran tanto diversas especies de aves (como los ostreros negros *Haematopus bachmani*, los araos comunes *Uria aalge*, o los mérgulos marmoleados *Brachiramphus*

¹⁰⁵ EXXON VALDEZ OIL SPILL TRUSTEE COUNCIL, *Legacy of an Oil Spill Ten Years After Exxon Valdez. 10-Year Report*, March 1999, disponible en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/people/people.htm>.

¹⁰⁶ Debe observarse, sin embargo, que sólo se incluyeron las especies vivas que resultaron gravemente dañadas. Así, por ejemplo, aunque en 1989 se recogieron cadáveres de 19 especies diferentes de aves, sólo 10 especies de aves se incluyeron en esta Lista.

marmoratus), como los mejillones, los arenques del Pacífico, los salmones rosados, las nutrias de mar, los salmones rojos y las comunidades mediolitorales e infralitorales¹⁰⁷. Tan sólo una especie de aves (el colimbo mayor, *Gavia immer*) pasó de la calificación de recuperación desconocida a la de especie en vías de no recuperación; situación en la que también se encuentran las focas comunes, las orcas, tres subespecies de cormoranes y diversas especies de aves, tales como el pato arlequín (*Histrionicus histrionicus*), o el arao pichón (*Cepphus columba*)¹⁰⁸. Otras cinco especies siguen todavía calificadas como de recuperación desconocida¹⁰⁹. En resumen, de las 23 especies listadas, diez años después de que la descarga tuviera lugar sólo se han recuperado dos de ellas: las águilas calvas y las nutrias de río¹¹⁰.

3.3. La valoración de los daños ambientales

Según la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*, los representantes gubernamentales estatales y federales actúan como administradores legales para proteger los intereses públicos en los recursos naturales, valorando los daños causados y presentando reclamaciones judiciales para recuperar los daños de las partes presuntamente responsables¹¹¹. Las sumas recuperadas a través de tales reclamaciones se utilizarán exclusivamente para “restaurar, reemplazar o adquirir el equivalente” de los recursos naturales dañados¹¹². Los administradores legales también pueden reclamar los costes

¹⁰⁷ La información que tiene el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* sobre el estado de recuperación de las diversas especies concretas que están catalogadas como en vías de recuperación, puede consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/injury/recoving.htm>.

¹⁰⁸ La información que tiene el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* sobre el estado de recuperación de las diversas especies concretas que están catalogadas como en vías de no recuperación, puede consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/injury/notrecov.htm>.

¹⁰⁹ La información que tiene el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* sobre el estado de recuperación de las diversas especies concretas que están catalogadas como estado de recuperación desconocido, puede consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/injury/recunk.htm>.

¹¹⁰ La información que tiene el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* sobre el estado de recuperación de las diversas especies concretas que están catalogadas como recuperadas, puede consultarse en el siguiente localizador de Internet: <http://www.oilspill.state.ak.us/injury/recovd.htm>.

¹¹¹ 42 U.S.C. § 9.607(f)(2)(A)-(B) (1988).

¹¹² 42 U.S.C. § 9.607(f)(1) (1988).

de las valoraciones realizadas para determinar los daños causados a los recursos naturales y el valor en dólares exigido como compensación por tales daños¹¹³.

Las disposiciones apenas citadas se extendieron también a la *Clean Water Act*, que regula la respuesta federal y la limpieza de las descargas de hidrocarburos y autoriza la recuperación de todos los gastos relacionados con estas actividades¹¹⁴. Según la *Clean Water Act*, los representantes federales o estatales están autorizados para actuar como Ministerio público para recuperar los costes de reemplazar o restaurar los recursos dañados o destruidos por una descarga de hidrocarburos¹¹⁵. También de acuerdo con esta Ley, las cantidades que se obtengan deben ser utilizadas para restaurar, rehabilitar o adquirir el equivalente de los recursos naturales dañados o destruidos.

Sin embargo, la aplicación de estas disposiciones es polémica. Al contrario de lo que sucede con la mayoría de los daños, los perjuicios producidos a los recursos naturales no pueden normalmente medirse con referencia a una disminución en los precios de mercado¹¹⁶. En su lugar, se ha sostenido que:

“natural resources have a value that is not readily measured by traditional means”¹¹⁷.

A este valor de los recursos naturales que es independiente del valor de mercado, se le denomina “valor intrínseco”. El *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* definió este “valor intrínseco” como:

“the value the public would place on maintaining the existence of the now-soiled lands, waters, and wildlife in their pristine state”¹¹⁸.

La *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* requiere de la existencia de reglamentos federales que establezcan procedimientos para valorar los daños resultantes de un

¹¹³ *Ibíd.*, § 9.607(a)(4)(C) (1988).

¹¹⁴ *Ibíd.*, § 9.651(c)(1) (1988).

¹¹⁵ 33 U.S.C. § 1.321(f)(1) (1988).

¹¹⁶ Según la jurisprudencia de los Estados Unidos, cuando con el criterio de la disminución de los precios de mercado no se compense plenamente a la parte perjudicada, entonces la restauración es generalmente el remedio adecuado.

¹¹⁷ *State of Ohio v. United States Department of the Interior*, 880 F.2d, p. 457.

¹¹⁸ Reproducido en su Plan de 1989, p. 198. Según el *Trustee Council*: “Resources with intrinsic value include fish, birds, and mammals, along with the wilderness character of the areas including ecological integrity and scenic quality”. *Ibíd.*

perjuicio, destrucción o pérdida de recursos naturales¹¹⁹. Estos reglamentos deben especificar procedimientos estándares para valoraciones simplificadas que requieran un mínimo de observación de campo (procedimientos del Tipo A) y procedimientos alternativos que determinen la clase y el alcance de los perjuicios a corto y largo plazo, la destrucción o pérdida de recursos en casos concretos (procedimientos del Tipo B)¹²⁰. El Departamento de Interior de los Estados Unidos aprobó tales reglamentos en 1986¹²¹ y en 1987¹²². Aunque el *Trustee Council* que se cree para cada caso concreto no está obligado a seguir los reglamentos del Departamento de Interior, si lo hace existe una presunción legal acerca de que la valoración realizada conforme a los mismos es correcta¹²³. En todo caso, dicha valoración deberá ser conforme con las leyes federales tal y como son interpretadas por la jurisprudencia federal de los Estados Unidos.

El *Trustee Council*, en su plan de 1989, denominado *State/Federal Natural Resource Damage Assessment Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*, consideró que no era posible aplicar los procedimientos del Tipo A a este caso¹²⁴ y que su plan de valoración de los daños era compatible con los procedimientos del Tipo B, sin especificar si se atendería o no a los mismos¹²⁵.

El problema principal que planteaban los reglamentos que crearon los procedimientos de valoración de daños del Tipo B, consiste en que los mismos restringían el cálculo de los daños a los recursos naturales a:

“the lesser of: restoration or replacement costs; or diminution of use value”¹²⁶.

¹¹⁹ 42 U.S.C. § 9.651(c) (1988). Tales reglamentos deben ser revisados y actualizados cada dos años. *Ibíd.*, § 9.651(c)(3).

¹²⁰ *Ibíd.*, § 9.651(c)(2).

¹²¹ *51 Federal Register*, p. 27.674 (1986).

¹²² *52 Federal Register*, p. 9.042 (1987).

¹²³ 42 U.S.C. §9.607(f)(2)(C) (1988).

¹²⁴ “The Trustees have determined that the *Exxon Valdez Spill*, because of its size and geographic scope, does not meet the criteria established in the Natural Resource Damage Assessment regulations for the use of the Type A simplified damage assessment procedures”. Reproducido en: TRUSTEE COUNCIL, *State/Federal Natural Resource Damage Assessment Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*, 1989, p. 18.

¹²⁵ “While (the 1989 Plan) is generally consistent with the federal regulations for Type B full-field assessments, the Trustees have not yet defined whether, or to what extent, to utilize these regulations in conducting the assessment”. *Ibíd.*, p. 18.

¹²⁶ *43 C.F.R.* §11.35(b)(2) (1990).

La validez y conformidad de esta regla con la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* fue revisada poco antes de que ocurriera el accidente del superpetrolero *Exxon Valdez* por la jurisprudencia federal de los Estados Unidos en el asunto *State of Ohio v. United States Department of the Interior*¹²⁷. La Corte consideró en ese asunto que la norma citada era contraria a la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*, y que se debía proceder a una completa restauración y a una imposición de todos los costes de la restauración a los responsables de la contaminación¹²⁸. Es decir, inmediatamente antes de que ocurriera el siniestro del buque superpetrolero *Exxon Valdez*, la jurisprudencia federal de los Estados Unidos había declarado ilegal todo intento de limitar reglamentariamente la responsabilidad jurídica por los daños causados a los recursos naturales, insistiendo en que debía ser completa (es decir, no limitada) tanto la restauración de los recursos naturales dañados, como la imputación de sus costes a los responsables del evento contaminante dañino.

Pero la sentencia citada dijo mucho más, al realizar una interpretación directa de la Ley federal titulada *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*. La sección 107(f)(1) de esta Ley afirma que los daños por recursos naturales recuperados por los representantes gubernamentales son:

“for use only to restore, replace, or acquire the equivalent of such natural resources... The measure of damages... shall not be limited by the sums which can be used to restore or replace such resources”.

Disposición que se interpretó en el sentido de que las cuantías recuperadas por daños que excedan los costes de la restauración o sustitución deben gastarse en adquirir el equivalente de los recursos perdidos, aun cuando el recurso original se haya podido ya restaurar¹²⁹. Además, la Corte sentenció que la jerarquía de métodos de valoración de los daños establecida en el reglamento federal no era válida, por no ser un desarrollo adecuado de la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*. En vez de crear un amplio abanico de métodos de valoración de los daños, el reglamento en cuestión primaba al valor de mercado como método de valoración principal, sin que se

¹²⁷ *State of Ohio v. United States Department of the Interior*, 880 F.2d 432 (D.C. Cir.), reh'g denied, 897 F.2d 1151 (D.C. Cir. 1989).

¹²⁸ 880 F.2d, pp. 441-446.

¹²⁹ *Ibid.*, p. 454.

pudieran utilizar otros métodos para calcular los daños a menos que el recurso en cuestión no estuviera comprendido en un mercado razonablemente competitivo y el valor de mercado no pudiera concretarse¹³⁰.

Por otra parte, la sección 301(c)(2) de la *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act*, exige que los procedimientos de valoración de daños:

“take into consideration factors including, but not limited to... use value”.

La Corte interpretó esta disposición en el sentido de que al valorar los daños producidos, y con igual importancia, se tengan en cuenta todos los valores, no sólo ni principalmente el valor de uso medido a través del valor de mercado, sino también todos los valores intrínsecos y no de mercado de los recursos¹³¹. Entre este último tipo de valores, la Corte recurrió, como ejemplos, a los valores de opción¹³² y de existencia¹³³.

Con este marco jurídico, es posible encontrar una importante evolución en los planes realizados por el *Trustee Council* para la valoración de los daños causados por la descarga de hidrocarburos del superpetrolero *Exxon Valdez*. En su plan de 1989, denominado *State / Federal Natural Resource Damage Assessment Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*, el *Trustee Council*, en su Parte III titulada “*Damage Determination: Economic Value of Resource Use*”, describió nueve estudios económicos distintos para calcular el valor de los daños. Todos, menos el séptimo, pretendían medir la disminución del valor de mercado de los recursos naturales afectados por la descarga. Sin embargo, el estudio número siete pretendía determinar la pérdida de valor intrínseco de los recursos naturales debido al accidente del buque *Exxon Valdez*. En este estudio se debían determinar los valores de opción, de existencia, de cuasi-opción

¹³⁰ Vide 43 C.F.R. § 11.83(c)(1) (c)(2) y (d) (1990); *State of Ohio v. United States Department of the Interior*, 880 F.2d, p. 462.

¹³¹ *Ibid.*, p. 464.

¹³² Por “*option value*” se entendió: “the dollar amount an individual is willing to pay although he or she is not currently using a resource but wishes to reserve the option to use that resource in a certain state of being in the future”. *Ibid.*, p. 475.

¹³³ El “*existence value*” se definió como: “the dollar amount an individual is willing to pay although he or she does not plan to use the resource, either at present or in the future. The payment is for the knowledge that the resource will continue to exist in a given state of being. Though lacking any interest in personally enjoying the resource, an individual may attach some value to it because he or she may wish to have the resource available for others to enjoy”. *Ibid.*, p. 476.

(*quasi-option value*)¹³⁴ y de legado (*bequest value*)¹³⁵ de los recursos naturales dañados. En resumen, los estudios del plan de 1989 para valorar los daños causados se basaban casi exclusivamente en calcular la disminución del valor de mercado de los recursos dañados.

Frente a este planteamiento, *The 1990 State/Federal Natural Resource Damage Assessment and Restoration Plan for the Exxon Valdez Oil Spill* reconoció que, al valorar los daños causados a los recursos naturales, los daños no debían limitarse a la disminución de su valor de mercado. El *Trustee Council* reformuló los diversos estudios económicos que debían seguir realizándose, de forma que se considerase no únicamente la disminución del valor de mercado, sino también las alteraciones que habían sufrido los valores intrínsecos de los recursos naturales dañados por la descarga de hidrocarburos. Tendencia que se acentuó a partir del *The 1991 State/Federal Natural Resource Damage Assessment and Restoration Plan for the Exxon Valdez Oil Spill*¹³⁶.

De ahí que no fuera de extrañar que el Acuerdo (*Settlement Agreement*) de 12 de marzo de 1991 entre el Gobierno Federal de los Estados Unidos, el Gobierno del Estado de Alaska, la *Exxon Corporation*, la *Exxon Shipping Company* y la *Exxon Pipeline Company*¹³⁷, cuyos términos no fueron modificados en este aspecto por el Acuerdo final (*Final Settlement*) de 8 de octubre de 1991¹³⁸, diera una definición muy concreta tanto de lo que debía entenderse por “recursos naturales”, como por “daños a los recursos naturales”. De esta forma, los “recursos naturales” se definieron de la siguiente forma:

“Natural Resources means land, fish, wildlife, biota, air, water, ground water, drinking water supplies, and other such resources belonging to, managed by, held in trust by, appertaining to, or otherwise controlled by the United States

¹³⁴ El valor de cuasi-opción (*quasi-option value*) se definió como “the value people place on the availability of a resource they may use in the future”

¹³⁵ El valor de legado (*bequest value*) se refiere al valor que la gente concede a preservar los recursos para las generaciones venideras.

¹³⁶ Sobre los estudios económicos de los daños contenidos en los diversos planes gubernamentales, vide CARTWRIGHT, C., *Natural Resource Damage Assessment: The Exxon Valdez Oil Spill and Its Implications*, *op. cit.*, pp. 478-488.

¹³⁷ “Settlement Agreement Concerning the Exxon Valdez Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the Exxon Corporation, Exxon Shipping Company and Exxon Pipeline Company”, *56 Federal Register* pp. 11.636-11.642 (1991).

¹³⁸ “Summary of the Settlement. Restoration Framework Prepared by: Exxon Valdez Oil Spill Trustees”. Publicado en *Marine Advisory Program (University of Alaska)*, vol. 7, n.º 3, October 1992, pp. 12-13.

(including the resources of the fishery conservation zone established by the *Magnuson Fishery Conservation and Management Act of 1976*, 16 U.S.C. 1801 et seq.) and/or the State¹³⁹.

Por su parte, se pactó la siguiente definición de “daños a los recursos naturales”, a través de la cual se canalizó el resarcimiento de los daños ambientales:

“Natural Resource Damage means compensatory and remedial relief recoverable by the Governments in their capacity as trustees of Natural Resource for injury to, destruction of, or loss of any and all Natural Resources resulting from the Oil Spill, whether under the *Clean Water Act*¹⁴⁰, the *TransAlaska Pipeline Authorization Act*¹⁴¹, or any federal or state statute or maritime or common law relating to the environment, including (1) costs of damage assessment; (2) compensation for loss, injury, impairment, damage or destruction of Natural Resources, whether temporary or permanent, or for loss of use value, non-use value, option value, amenity value, bequest value, existence value, consumer surplus, economic rent, or any similar value of Natural Resources; and (3) costs of restoration, rehabilitation or replacement of injured Natural Resources or the acquisition of equivalent resources¹⁴².”

Debe además tenerse en cuenta que en el *Restoration Plan* que el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council* aprobó en noviembre de 1994, el criterio utilizado para determinar cuándo un recurso natural o un ecosistema se ha recuperado fue el siguiente:

“Full ecological recovery will have been achieved when the population of flora and fauna are again present at former or prespill abundances, healthy and productive, and there is a full complement of age classes at the level that would have been present had the spill not occurred. A recovered ecosystem provides the same functions and services as would have been provided had the spill not occurred¹⁴³.”

Concluyendo además que, conforme a este criterio, los recursos naturales dañados por la descarga de hidrocarburos no se habían recuperado diez años después del accidente del buque *Exxon Valdez*.

¹³⁹ “Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez* Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the *Exxon Corporation, Exxon Shipping Company* and *Exxon Pipeline Company*”, *56 Federal Register* (1991), pár. 6 (c), p. 11.637.

¹⁴⁰ 33 U.S.C., pp. 1.251 y ss.

¹⁴¹ 43 U.S.C., pp. 1.651 y ss.

¹⁴² “Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez* Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the *Exxon Corporation, Exxon Shipping Company* and *Exxon Pipeline Company*”, *56 Federal Register* (1991), pár. 6 (d), p. 11.637.

¹⁴³ EXXON VALDEZ OIL SPILL TRUSTEE COUNCIL, *Restoration Plan*, 1994, p. 35.

3.4. *El resarcimiento de los daños ambientales causados*

El accidente del *Exxon Valdez* representa, sin lugar a dudas, un supuesto de aumento sin precedentes de las indemnizaciones que se deben pagar como consecuencia de los daños ocasionados al medio ambiente. Con anterioridad a este accidente, nunca se había pagado más de 500 millones de dólares USA como indemnización por una descarga accidental de hidrocarburos. En julio de 1991, la *Exxon Corporation*, como sociedad madre de la filial *Exxon Shipping Company*, que era la propietaria del buque y de los hidrocarburos derramados, se había gastado ya dos billones y medio de dólares USA entre financiar una campaña de limpieza propia y reembolsar al Gobierno los costes de los mecanismos de respuesta y reacción oficial a la descarga accidental de hidrocarburos¹⁴⁴. Por esas fechas, la *Exxon Corporation* había también pagado ya, adicionalmente, más de 300 millones de dólares USA en concepto de indemnizaciones por los daños medioambientales producidos¹⁴⁵.

Además de los pagos ya efectuados, la *Exxon Corporation*, junto con la *Exxon Shipping Company*, se vieron inmersas en un número realmente grande de procesos judiciales, tanto de carácter civil como penal. Se iniciaron alrededor de 330 procesos judiciales de carácter civil en diversos tribunales estatales y federales contra la *Exxon Corporation* y sus filiales, así como contra el consorcio *Alyeska Pipeline Services Company* y las compañías de oleoductos controladas por sus propietarios. La cuantía de la compensación final que se deba pagar por el

¹⁴⁴ En ella, unos 11.000 trabajadores limpiaron, entre otras cosas, las playas contaminadas con distintas tecnologías. Algunas de ellas, como el lavado de playas con agua caliente a alta presión, parecen haber resultado altamente perjudiciales para el medio ambiente. Para la asesora científica de la NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), Dra. *Jacqueline Michel*, esta tecnología produjo el efecto de crear una segunda descarga de hidrocarburos. En su opinión: "Our tests showed large-scale mortality in beach organisms after some of the hot-water washes. Also, because of the flushing away of oil-coated sediments, we found up to ten times more hydrocarbons in the intertidal and subtidal zones than we did just after the initial spill". Publicado en HODGSON, B. (1990), "Alaska's Big Spill. Can the Wilderness Heal?", *National Geographic*, 177/1, p. 12.

¹⁴⁵ Vide "Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez* Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the *Exxon Corporation*, *Exxon Shipping Company* and *Exxon Pipeline Company*", 56 *Federal Register* pp. 11.636-11.637 (1991).

accidente del buque *Exxon Valdez*, puede alcanzar cantidades inimaginables.

Cabe citar que las reclamaciones civiles que el Gobierno Federal de los Estados Unidos y el Gobierno del Estado de Alaska habían presentado contra las compañías *Exxon Corporation*, *Exxon Shipping Company* y *Exxon Pipeline Company*, se retiraron, según el Acuerdo de 12 de marzo de 1991, no modificado en su parte civil por el Acuerdo final de 8 de octubre de 1991, a cambio de una indemnización de 900 millones de dólares USA. Cuantía que se pagaría de la siguiente forma: el 1 de diciembre de 1991, \$90 millones; el 1 de diciembre de 1992, \$150 millones¹⁴⁶; el 1 de septiembre de 1993, \$100 millones; el 1 de septiembre de cada año entre 1994 y 2001, ambos incluidos, \$70 millones¹⁴⁷. Cuantía que representa la indemnización civil por daños al medio ambiente más grande que jamás hayan logrado las autoridades gubernamentales de los Estados Unidos. Además, se reguló también que *Exxon* pagaría adicionalmente hasta \$100 millones más, en el caso de que se descubrieran, antes del 1 de septiembre de 2008, nuevos daños al medio ambiente desconocidos en la actualidad¹⁴⁸. Según lo pactado entre las tres partes implicadas, las indemnizaciones se destinarían por los Gobiernos federal y estatal exclusivamente para los siguientes propósitos:

“(1) to reimburse the United States and the State (of Alaska) for response and clean-up costs incurred by either of them on or before December 31, 1991 in connection with the Oil Spill; (2) to reimburse the United States and the State (of Alaska) for natural resource damages assessment costs (including costs of injury studies, economic damages studies, and restoration planning) incurred by either of them prior to the Effective Date in connection with the Oil Spill; (3) to reimburse the State (of Alaska) for attorneys fees, experts’ fees, and other costs (collectively, “Litigation Costs”) incurred by it prior to the Effective Date in connection with litigation arising from the Oil Spill; (4) to reimburse the United States and the State (of Alaska) for response and clean-up costs incurred by either of them after December 31, 1990 in connection with the Oil Spill¹⁴⁹; and

¹⁴⁶ De esta cuantía, las empresas *Exxon* se podían deducir los costes de sus campañas de limpieza realizadas durante las estaciones de 1991 y 1992.

¹⁴⁷ “Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez* Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the *Exxon Corporation*, *Exxon Shipping Company* and *Exxon Pipeline Company*”, *56 Federal Register* (1991), p. 8, p. 11.638.

¹⁴⁸ *Ibíd.*, párs. 17-19, p. 11.640.

¹⁴⁹ Para el cálculo de los costes ocasionados por los mecanismos de reacción y de limpieza de la descarga de hidrocarburos procedentes del *Exxon Valdez*, véase U.S. COAST GUARD DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, *Federal On Scene Coordinator’s Report T/V Exxon Valdez Oil Spill*, 2 volúmenes.

(5) after the Effective Date, to assess injury resulting from the Oil Spill and to plan, implement, and monitor the restoration, rehabilitation, or replacement of Natural Resources or natural resources services injured, lost or destroyed as a result of the Oil Spill, or the acquisition of equivalent resources or services; provided, however, that the aggregate amount allocated for United States past response and clean-up costs and damage assessment costs (under items 1 and 2 above) shall not exceed \$62 million, and the aggregate amount allocated for State (of Alaska) past response and clean-up costs, damage assessment costs, and Litigation Costs (under items 1-3 above) shall not exceed \$72 million¹⁶⁰.

Además, para asegurar el efectivo resarcimiento de los daños causados a los recursos naturales, el Acuerdo (*Settlement Agreement*) de 12 de marzo de 1991 entre la compañía *Exxon*, el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos, se completó con un "Memorándum de entendimiento entre los Estados Unidos y el Estado de Alaska relativo a la descarga de hidrocarburos del *Exxon Valdez*", que desarrolló algunas de sus disposiciones. Este Memorándum de entendimiento se inscribió ante la Corte Federal del Distrito de Alaska en la acción civil A91-081 (Estados Unidos c. Estado de Alaska) y se aprobó por el Juez Principal de la misma, *Sr. H. Russel Holland*, el 28 de agosto de 1991. Merced a este documento, el Gobierno Federal de los Estados Unidos y el Gobierno del Estado de Alaska resolvieron zanjar sus reclamaciones civiles planteadas contra ellos mismos, así como actuar solidariamente a través de sus respectivos representantes en el *Trustee Council* creado específicamente para el siniestro del superpetrolero *Exxon Valdez*. En el Memorándum de entendimiento se acordó que los seis miembros que componían este *Trustee Council* adoptarían por unanimidad de votos toda decisión relativa tanto a las cuantías económicas que se iban a reclamar a las empresas *Exxon* por los daños causados a los recursos naturales, como para decidir el destino a dar a las cantidades económicas así obtenidas. De hecho, en el Memorándum de entendimiento se incluyeron unas guías para el destino a dar a las cuantías económicas obtenidas de la *Exxon* en concepto de indemnización civil por los daños resultantes del siniestro del superpetrolero *Exxon Valdez*. De esta forma, se acordó que salvo las cuantías que ambos Gobiernos, estatal y federal, se cobrarían directamente por los gastos en los que ambos habían incurrido como consecuencia de las operaciones de

¹⁶⁰ "Settlement Agreement Concerning the *Exxon Valdez* Oil Spill Between the United States, the State of Alaska and the *Exxon Corporation*, *Exxon Shipping Company* and *Exxon Pipeline Company*", *56 Federal Register* (1991), p. 10, p. 11638.

limpieza de hidrocarburos realizadas¹⁵¹, para el resto de la indemnización civil impuesta a las empresas *Exxon*:

“The Governments agree that all natural resource damage recoveries will be expended on restoration of natural resources in Alaska unless the Trustees determine (...) that spending funds outside of the State of Alaska is necessary for the effective restoration, replacement or acquisition of equivalent natural resources injured in Alaska and services provided by such resources”¹⁵².

Especificándose además lo que se entendía en este Memorándum de entendimiento por “restauración” de los recursos naturales dañados:

“Restore or Restoration means any action, in addition to response and cleanup activities required or authorized by state or federal law, which endeavors to restore to their pre-spill condition any natural resource injured, lost or destroyed as a result of the (*Exxon Valdez*) Oil Spill and the services provided by that resource or which replaces or substitutes for the injured, lost or destroyed resource and affected services. Restoration includes injury assessment, restoration, replacement and enhancement of resources and acquisition of equivalent resources and services”¹⁵³.

Estas instrucciones fueron desarrolladas por el *Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council*, al aprobar su *Restoration Plan* in 1994 y que, después de la revisión realizada en 1999, se han concretado en las siguientes partidas presupuestarias:

1) Reembolsos por los gastos incurridos en la valoración de los daños y por los mecanismos de respuesta: \$213.1 millones. Como parte del acuerdo alcanzado, se destinó una partida presupuestaria de \$173.2 millones para reembolsar los gastos en los que habían incurrido el Gobierno del Estado de Alaska y el Gobierno Federal de los Estados Unidos, en concepto de respuesta a la descarga, evaluación de los daños y costas procesales. Otra partida presupuestaria de \$39.9 millones se

¹⁵¹ Los Gobiernos se podrían adjudicar directamente hasta 72 millones de dólares USA para el Gobierno del Estado de Alaska y hasta 62 millones de dólares USA para el Gobierno Federal de los Estados Unidos por el reembolso de los gastos ya autorizados. Adicionalmente, se podrían reembolsar también de las indemnizaciones civiles a pagar por *Exxon* todos los costes en concepto de limpieza y respuesta no reembolsados en los que incurriesen después del 31 de diciembre de 1990 y que estuviesen certificados por el Coordinador Federal o Estatal sobre el Terreno, responsables de coordinar las acciones de limpieza y de respuesta en situaciones de emergencia ambiental. Vide “Memorandum of Agreement Between the United States and the State of Alaska Concerning the *Exxon Valdez Oil Spill*”, *56 Federal Register* (1991), pár. III.B, p. 11845.

¹⁵² *Ibid.*, pár. III. C, p. 11845

¹⁵³ *Ibid.*, II.J, p. 11844

reembolsó a las empresas *Exxon* por los costes de limpieza en los que incurrió con posterioridad al 1 de enero de 1992;

2) Investigación, seguimiento y restauración general: \$180 millones. Con la investigación y el seguimiento se pretendió disponer de la información básica para determinar las tendencias de las poblaciones de las especies, su productividad y salud. La restauración general abarcó proyectos para proteger a los recursos arqueológicos, mejorar los recursos de subsistencia, reforzar los ríos en los que habiten salmones, reducir la contaminación marina y restaurar los hábitats dañados. Esta partida presupuestaria se concretó, a su vez, de la siguiente forma: \$108.6 millones para los planes de trabajo realizados entre los años fiscales 1992 y 1999; \$35.0 millones como estimación para los planes de trabajo a realizar entre los años fiscales 2000 a 2002; \$1.5 millón para el Museo *Alutiiq* (en *Kodiak*, Alaska); \$2.8 millones para el *Archaeological Repository/Exhibits (PWS & Kenai Pen)*; \$26.2 millones para el *Alaska SeaLife Center*; \$0.8 millones para el *Port Graham Hatchery*; \$5.1 millones para la reducción de la contaminación marina;

3) Protección de los hábitats: \$395.3 millones. El *Trustee Council* persigue el objetivo de protección de los hábitats mediante la prevención de daños adicionales a las especies debidos al desarrollo intrusivo o a la pérdida de hábitats. Para lograr este objetivo, proporciona fondos a las agencias gubernamentales para la adquisición o alquiler de tierras que resulten importantes para la restauración del valor de los hábitats;

4) Fondo de reserva para la restauración futura: \$108 millones. Esta cuenta de ahorro se estableció al reconocer el *Exxon Valdez Oil Spill Turstee Council* que la plena recuperación de los daños originados por la descarga de hidrocarburos tardaría varias décadas en producirse. Este fondo de reserva se destinará a las actividades de restauración a largo plazo que se prolonguen más allá de la fecha del último pago de las empresas *Exxon*, que está previsto para septiembre de 2001. En este fondo de reserva se ingresaron \$84 millones durante los años fiscales comprendidos entre 1994 y 2000, con una previsión de ingresar \$24 millones más en los años fiscales 2001 y 2002. Se calcula que, con los intereses acumulados, después de septiembre de 2001 este fondo de reserva estará integrado por \$140 millones.

5) Gestión científica, información pública y tareas administrativas: \$31 millones. Esta partida del presupuesto incluye la gestión del plan de trabajo anual y de los programas sobre los hábitats, el panorama científico de la investigación, de los proyectos de restauración y de

seguimiento, así como los gastos y las tareas administrativas de coordinación. Entre los años fiscales comprendidos entre 1992 y 1999 se ingresaron por este concepto presupuestario \$24.7 millones, con una previsión adicional de \$6.3 millones para los años fiscales comprendidos entre los años 2000 y 2002.

Por otra parte, en el Acuerdo sobre las alegaciones penales que se concluyó el 8 de octubre de 1991 entre las mismas partes, se impuso a la *Exxon Corporation* y a la *Exxon Shipping Company* una multa federal de \$150 millones, que es la multa por delito medioambiental más alta impuesta jamás en los Estados Unidos. De esa cuantía de \$150 millones, se les perdonaron \$125 millones, debido a su cooperación con ambos Gobiernos durante las tareas de limpieza, al pago puntual de muchas reclamaciones privadas y a las medidas de precaución medio ambiental adoptadas desde el accidente del buque *Exxon Valdez*. Del remanente de \$25 millones, se pagaron \$12 millones al *North American Wetlands Conservation Fund* y \$13 millones al *Victims of Crime Act Account*. Las diversas empresas *Exxon* también acordaron pagar otros \$100 millones en concepto de restitución penal: \$50 millones se pagaron al Gobierno de los Estados Unidos y otros \$50 millones al Gobierno del Estado de Alaska. Esta restitución penal de \$100 millones se debe utilizar, por orden judicial:

“...exclusively for restoration projects, within the State of Alaska, relating to the *Exxon Valdez* oil spill... Restoration includes: restoration, replacement, and enhancement of affected resources, acquisition of equivalent resources and services; and long-term environmental monitoring and research programs directed to the prevention, containment, cleanup and amelioration of oil spills”¹⁶⁴.

También merece una mención especial el destino de la indemnización civil que tuvo que pagar el consorcio de empresas petroleras *Alyeska Pipeline Services Company*. Según los términos del Acuerdo que el 25 de noviembre de 1992 alcanzó esta empresa con el Gobierno del Estado de Alaska y con el Gobierno Federal de los Estados Unidos, el Estado de Alaska debía establecer el *Alyeska Settlement Fund*, del que los funcionarios estatales recibirían los correspondientes fondos. El consorcio *Alyeska* se comprometió a pagar \$28 millones al Fondo, de la siguiente manera: a) \$4.5 millones en la fecha de la constitución del Fondo, que fue a los 10 días de la aprobación de este Acuerdo; b) \$10.5 millones al año

¹⁶⁴ “Summary of the Settlement. Restoration Framework Prepared by: *Exxon Valdez Oil Spill Trustees*”. Publicado en *Marine Advisory Program (University of Alaska)*, vol. 7, n.º 3, October 1992, p. 12.

de la constitución del Fondo; y c) \$13 millones a los dos años de la constitución del Fondo. El Acuerdo de 25 de noviembre de 1992 también exigió al consorcio *Alyeska* que pagase \$1.5 millón en concepto de impuestos correspondientes al año 1989, cuando se produjo el accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, así como \$200.000 adicionales el día de la constitución del Fondo para construir un Centro de operaciones de emergencia en *Valdez* (Alaska). De esta última cantidad, se pactó que \$120.000 se destinaron al equipamiento que el Servicio (federal) de Guardacostas de los Estados Unidos compraría y utilizaría; y el remanente de \$80.000 se destinó a equipamiento que comprarían y utilizarían los funcionarios del Estado de Alaska. El Acuerdo especificó que el Estado de Alaska sería el propietario del Centro de comunicaciones que reforzaría el sistema de remolque de buques con sede en *Valdez*.

El Acuerdo de 25 de noviembre de 1992 también destinó \$4.5 millones para la construcción de almacenes y demás facilidades para operaciones de respuesta en situaciones de emergencia en las ciudades de *Tatitlek* y *Chenega* (Alaska) y para equipo de respuesta ante descargas de hidrocarburos a ubicar en ambos sitios. El consorcio *Alyeska* será el propietario de este equipo. El Acuerdo dispuso además que el consorcio empresarial *Alyeska* pagará \$6 millones adicionales para la construcción de una carretera que una las ciudades de *Cordoba* y *Shepard Point*, ambas en Alaska. El Acuerdo especificó que en el supuesto hipotético de que se produjese una futura descarga de hidrocarburos nuevamente en *Prince William Sound*, los funcionarios estatales y federales podrían utilizar la ciudad de *Cordoba* como centro de los esfuerzos de respuesta. Mientras que la ciudad de *Cordoba* disponía de buenas instalaciones para el transporte aéreo, carecía de un puerto de aguas profundas y de zonas de atraque. Para subsanar estos déficits de infraestructuras, se acordó utilizar la ciudad de *Shepard Point*, distante tan sólo 6 millas de la ciudad de *Cordoba*. La carretera en cuestión uniría las dos ciudades, lo que permitiría almacenar con antelación equipo de respuesta para situaciones de emergencia en *Shepard Point*.

Además, por el Acuerdo de 25 de noviembre de 1992 el consorcio *Alyeska* se comprometió a pagar \$7.5 millones al Estado de Alaska para que se agrandase la extensión del Parque Estatal de *Kachemak Bay*. Las nuevas tierras que se añadirían al citado Parque Estatal deberán proporcionar nuevos hábitats a las especies que habitan los bosques, contendrá numerosas zonas arqueológicas y proporcionarán un refugio de invierno a más de 6.000 águilas calvas. Según se dispone expresamente en el Acuerdo de 25 de noviembre de 1992:

“Acquisition of these lands would provide a significant benefit to the natural resources and people affected by the spill”.

4. LAS REPERCUSIONES JURÍDICAS DEL ACCIDENTE DEL BUQUE EXXON VALDEZ

Entre las principales repercusiones jurídicas que tuvo el accidente del buque superpetrolero *Exxon Valdez*, se debe destacar el hecho de haber puesto en evidencia la existencia de importantes lagunas normativas, tanto en el Derecho interno de los Estados Unidos, como en el Derecho Internacional, que sería oportuno colmar.

En el Derecho interno de los Estados Unidos, se hizo evidente, como ya se había anunciado en la decisión judicial *Ohio State v. United States Department of the Interior*, la necesidad de modificar los reglamentos federales que establecían procedimientos del Tipo B para la valoración de los daños ambientales, de forma que se le diese más importancia a los valores intrínsecos de los recursos naturales para, junto con el valor de mercado, calcular los daños causados al medio ambiente.

Además, este accidente motivó la adopción de la *Oil Pollution Act of 1990*¹⁵⁵, que reforzó la legislación previa sobre limpieza, responsabilidad (*liability*) ilimitada para algunos casos¹⁵⁶ (siendo mucho más altos los límites de la responsabilidad en los restantes casos que los estándares impuestos internacionalmente) y compensación. Además, las indemnizaciones pagadas por este accidente y la decisión del Congreso de los Estados Unidos de asegurar la responsabilidad ilimitada inició un amplio debate en Estados Unidos para reforzar las medidas de prevención de la contaminación por hidrocarburos procedente de buques, tales como la exigencia del doble casco para los superpetroleros o la exigencia de que los mismos fueran acompañados por remolcadores por las zonas medio ambientalmente sensibles.

¹⁵⁵ Pub. L. No. 101-380, 1990 U.S. CODE CONG. & ADMIN. NEWS (104 Stat.) 484.

¹⁵⁶ Responsabilidad ilimitada en los supuestos de que la descarga de hidrocarburos se deba a “gross negligence, willful misconduct, or violation of an applicable federal safety, construction, or operating regulation by the responsible party or its agents, employers or contractors”. *Ibíd.*, § 1004(c)(1). Los límites a la responsabilidad tampoco se aplican en los casos en los que la parte responsable incumpla el deber de notificación inmediata del accidente, no coopere en las actividades de limpieza o no cumpla ciertas órdenes para remediar la situación. *Ibíd.*, § 1004(c)(2).

Por otra parte, ya hemos señalado que las discusiones que sobre este accidente tuvieron lugar en el Congreso de los Estados Unidos indican en sus conclusiones que el Congreso de este país no autorizará en el futuro la ratificación de ningún convenio internacional que, de alguna forma, limite la responsabilidad por daños al medio ambiente.

En el ámbito de las relaciones internacionales, las consecuencias del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez* y sus desenlaces legales, también han tenido una serie de consecuencias, no todas ellas positivas.

Entre las consecuencias negativas, cabe señalar que desde que se empezaron a conocer las indemnizaciones impuestas a la *Exxon* y se aprobó la *Oil Pollution Act of 1990*, las consecuencias del rechazo de los Estados Unidos a un sistema internacional de responsabilidad limitada y compensación suplementaria, han comenzado a hacerse aparentes. Un número importante de compañías de buques superpetroleros, entre las que se incluyen *Royal Dutch*, *Elf Aquitan*, *British Petroleum*, *Petrofina*, *A. P. Moller*, *Teekay*, *Bouchard Trasportation*, *Maersk* y *Texaco*, han anunciado que ya no transportarán más hidrocarburos a los Estados Unidos o a ciertos puertos de los Estados Unidos, porque el sistema de responsabilidad de los Estados Unidos les supone un riesgo financiero demasiado alto¹⁵⁷. Esto ha llevado igualmente a que las compañías de seguros hayan empezado a exigir pólizas distintas para los superpetroleros, según cumplan o no los requisitos para navegar hacia los puertos de los Estados Unidos, que siguen estando entre los más importantes del comercio internacional. Este aumento muy considerable de las pólizas de seguros provoca, a su vez, que los costes de construcción de superpetroleros que cumplan las más exigentes medidas de precaución medio ambiental de los Estados Unidos se disparen, no incentivando su construcción.

Por otra parte, resulta igualmente interesante realizar una siquiera breve comparación con la indemnización que se hubiera podido exigir como consecuencia del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez*, para el supuesto hipotético de que hubiesen estado en vigor, para los Estados Unidos, tanto el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1969, como el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la

¹⁵⁷ WECKER, M.; WESSON, D. M., *Seaborne Movements of Hazardous Materials*. En: Van Dyke et al. (1993), *Freedom for the Seas in the 21st Century: Ocean Governance and Environmental Harmony*, Washington, Island Press, 1993, pp. 209-210.

contaminación por hidrocarburos de 1971. El Convenio sobre responsabilidad civil de 1969 limitaba originariamente la responsabilidad del propietario del buque a un máximo de 2.000 francos *Poincaré* (o francos oro) por tonelada de registro bruto hasta un máximo de 200 millones de francos *Poincaré*, equivalentes a unos 14 millones de dólares USA. Esta cantidad indemnizatoria podía ser complementada mediante el Convenio del Fondo de 1971, en cuya virtud originariamente la responsabilidad conjunta del propietario del buque y del Fondo no podía exceder de 450 millones de francos *Poincaré*, equivalentes a unos 30 millones de dólares USA por siniestro, de los que el Fondo aportaría un máximo de 16 millones de dólares USA. Posteriormente, en 1976 se adoptaron sendos Protocolos que cambiaron los francos *Poincaré* por su equivalente en Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional. Ante la evidente insuficiencia de los techos fijados a la responsabilidad civil por daños ambientales, en 1982 se adoptaron otros dos Protocolos a ambos Convenios. En su virtud, la indemnización máxima que se puede obtener del Convenio sobre responsabilidad de 1969 enmendado en 1982 es de unos 62 millones de dólares USA para los buques de más de 5.000 unidades de arqueobruuto. En virtud del Convenio del Fondo enmendado en 1982, esa cantidad puede ascender hasta un máximo de 140 millones de dólares USA y, excepcionalmente, hasta los 208 millones de dólares USA. Aún así, ninguno de los dos Protocolos de 1982 llegó jamás a entrar en vigor. Sin lugar a dudas, una de las repercusiones más importantes del accidente del superpetrolero *Exxon Valdez* y de sus consecuencias legales, fue que el 27 de noviembre de 1992 se adoptasen a su vez sendos Protocolos que enmendaron tanto el Convenio sobre responsabilidad civil de 1969, como el Convenio del Fondo de 1971. Los Protocolos de 1992 no aumentaron los techos máximos de las indemnizaciones a pagar, tal y como los mismos habían sido fijados en los Protocolos de 1982, pero, sin embargo, suavizaron las condiciones para su entrada en vigor, lo que efectivamente se produjo en ambos casos el 30 de mayo de 1996¹⁶⁸. Por lo tanto, aún en el caso de que los Protocolos de 1982 (o los de 1992) hubiesen estado en vigor para los Estados Unidos, el límite máximo excepcional que los mismos señalan para las indemnizaciones, es decir, 208 millones de dólares USA, queda muy lejos del carácter ilimitado de la responsabilidad por daños que se exigió, conforme al Derecho interno

¹⁶⁸ JUSTE RUIZ, J. *Derecho Internacional del Medio Ambiente* 1999, Madrid, McGraw-Hill, pp. 147-150.

de los Estados Unidos, a las empresas *Exxon* por los daños causados como consecuencia del siniestro del superpetrolero *Exxon Valdez*.

También la comparación de la cuantía de las condenas impuestas a las empresas *Exxon* por el accidente del buque *Exxon Valdez* con la de accidentes ambientales no debidos a descargas de hidrocarburos es igualmente sorprendente. Téngase en cuenta, a título de ejemplo, que en el caso del desastre originado por la explosión de una planta química en *Bhopal* (India), en el que además murieron casi 4.000 personas y otras 20.000 resultaron heridas, a la empresa *Union Carbide* se le exigió una responsabilidad por daños de 470 millones de dólares USA, es decir, menos del 10% de lo que a las empresas *Exxon* se les ha condenado a pagar únicamente en concepto de daños punitivos.