



# XIV JORNADAS DE ECONOMÍA CRÍTICA

*Perspectivas económicas alternativas*

Valladolid, 4 y 5 de septiembre de 2014

Área:

# Economía Ecológica y Medio Ambiente



# XIV JORNADAS DE ECONOMÍA CRÍTICA

*Perspectivas económicas alternativas*

Valladolid, 4 y 5 de septiembre de 2014

## *Instituciones y gestión de los recursos naturales: mecanismos de cumplimiento y resolución de conflictos.*

Raquel Fernández González

Universidad de Vigo, grupo ERENEA

# INSTITUCIONES Y GESTIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES: MECANISMOS DE CUMPLIMIENTO Y RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS.

Raquel Fernández González  
Universidad de Vigo, grupo ERENEA.  
raquelf@uvigo.es

## Resumen

La Nueva Economía Institucional (NEI) considera a las instituciones como las reglas de juego de la sociedad, constituidas por reglas formales, reglas informales y mecanismos de cumplimiento de las anteriores (North, 1990). Por otra parte, Ostrom (2009) expone que las reglas que no se supervisan ni se hacen cumplir son ineficaces, por lo cual los mecanismos de cumplimiento son de vital importancia. Estos mecanismos son aplicados en la resolución de conflictos surgidos en diversos ámbitos como, por ejemplo, la gestión de recursos naturales. Este artículo analiza los mecanismos de cumplimiento, derivados de la aplicación de normas, para la resolución de conflictos desde un enfoque propio del nuevo institucionalismo. En particular, se realiza un análisis institucional en dos casos de referencia sobre cumplimiento de normas y gestión de los recursos naturales.

En primer lugar se estudia la expropiación contra-derecho de YPF a Repsol. Después de un periodo, de casi dos años, sin producirse la indemnización que reclamaba la empresa española, ambas partes han llegado a un acuerdo privado que pone fin a los procedimientos judiciales previos.

Por otra parte, ante el hundimiento del Prestige, se han buscado responsabilidades a través del ámbito judicial. Es por ello que se ha celebrado un macro juicio, diez años después, donde los delitos contra el medio ambiente y desobediencia grave de los acusados han sido en su mayoría desestimadas.

Así pues, bajo la perspectiva de la Nueva Economía Institucional, este trabajo analiza los procedimientos, las razones y los resultados que las distintas vías tienen para la resolución de conflictos.

*Palabras claves: Nueva Economía Institucional, mecanismos de cumplimiento, gestión de recursos naturales, caso Prestige, expropiación de YPF.*

*Clasificación JEL: Q33*

## **1. Introducción**

La expropiación de YPF a Repsol y el proceso judicial por el desastre ecológico del Prestige representan dos casos de estudio donde la resolución de los conflictos ha sido laboriosa, sobre todo cuando se ha tratado de hacer efectiva la indemnización correspondiente.

Por una parte, el caso de la nacionalización de YPF por parte del Estado argentino. En abril del 2012, su presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, ratificaba el decreto por el cual la empresa, dedicada al sector energético, era declarada de utilidad pública. Este fue el culmen del deterioro de las relaciones existentes entre Repsol y Argentina. Aunque meses atrás, la retirada de licencias por parte de algunas regiones, como Neuquén y Mendoza ya hacían presagiar el desenlace final. Las razones por las cuales se justificó este proceso fueron la falta de inversión de Repsol y la consecución del autoabastecimiento energético, aunque hay indicios de que existen otros motivos para llevar a cabo la nacionalización, como el descubrimiento del yacimiento de Vaca Muerta, el cual aumentaría las reservas de gas y petróleo del país sustancialmente. La nacionalización ha puesto en el punto de mira el entramado institucional del país, el cual ha quedado en entredicho después de esta expropiación. De hecho, esta decisión ha tenido consecuencias en el corto plazo para YPF, pues su búsqueda de socios para invertir en Vaca Muerta ha sido ardua aun ofreciendo condiciones ventajosas a su medida.

Por otra, el juicio del Prestige ha representado uno de los mayores procesos penales que se han vivido en este país. Diez años después del suceso, tres acusados se sentaban en el banquillo para depurar responsabilidades de un accidente que había producido daños por valor estimado de más de 4.000 millones de euros. Ni el jefe de máquinas del Prestige, ni el ex director de la marina mercante fueron condenados, tan solo el capitán Mangouras a nueve meses de cárcel por desobediencia. Sin embargo, en la sentencia del tribunal la responsabilidad civil no es aplicada a ninguno de los acusados, por lo que aunque, este mismo, reconozca que se han producido ingentes daños y prejuicios no atribuye esta responsabilidad a nadie. Es en esta argumentación donde una gran cantidad de los 17 recursos a la sentencia ponen su énfasis.

Ante tales casos de estudio, la Nueva Economía Institucional analiza los fenómenos sociales, políticos y económicos que envuelven estos sucesos. Lograr una adecuada comprensión de estos dos casos ayudará a extraer lecciones relevantes para la gestión de conflictos y promoverá el alcanzar el adecuado cumplimiento y supervisión de las normas.

## **2. El enfoque de la Nueva Economía Institucional**

Desde hace tres décadas, hemos asistido al retorno de las instituciones como parte fundamental de la ciencia económica. En todos estos años, se ha comprobado que la economía institucional, en su enfoque más reciente, ha sido una disciplina muy prolífica. Su influencia en la economía ha sido tal que su relevancia fue reconocida con la concesión del premio Nobel a sus más

importantes representantes: Ronald Coase y Douglass North en 1991 y 1993 respectivamente.

El impulso que ha tenido la nueva economía institucional (NEI) ha hecho que el término instituciones llegue a ser de gran relevancia. Esto no significa que, ya anteriormente, las instituciones no demandasen un papel de suma importancia, en el análisis económico, o que ciertos autores no recalasen en su trascendencia, si no que su retorno a la corriente principal de la ciencia económica no llegaría hasta finales del pasado siglo<sup>1</sup>. El análisis institucional ha cobrado fuerza no solo en la economía, sino también en el conjunto de las ciencias sociales. Esta afirmación responde a que la NEI respalda la importancia de que las ciencias sociales se interrelacionen.

La teoría económica predominante en el siglo XX ha sido la teoría neoclásica. En ella, las instituciones fueron relegadas de la primera línea del análisis económico de acuerdo a la revolución marginalista de finales del siglo XIX. Este enfoque no puede explicar todo lo que sucede en la realidad pero, a pesar de esta falta, la economía neoclásica ha prevalecido en el tiempo gracias a su potente base teórica.

Lo que ha hecho esta corriente imperante ha sido desarrollar sus modelos económicos para estudiar el comportamiento de los agentes en la economía. En su análisis no había hueco para las instituciones, por lo que, la economía neoclásica se ha quedado corta a la hora de analizar los procesos que inducen al desarrollo en las distintas áreas económicas. En ella las ideologías, los patrones de conducta o las instituciones no importan y los mercados tanto políticos como económicos son eficientes.

La NEI comparte fundamentos con la economía neoclásica como son el individualismo metodológico o el criterio de eficiencia para el análisis. Además conserva y se basa en la suposición fundamental de escasez y por lo tanto de competencia, lo que supone la base del enfoque de la teoría de elección que subyace en la microeconomía. (North, D.C; 1992) Lo que si supone un cambio con respecto a la economía neoclásica es la inclusión de la importancia de la senda, la dimensión temporal y el hecho de adoptar el supuesto de racionalidad limitada de los agentes o la imperfección de los mercados en una economía donde no existe el óptimo social (Caballero, G. y Garza, M.D; 2010). Existen muy diversas definiciones sobre lo que las instituciones son. Buena parte de ellas comparten la idea de que estas forman parte de las estructuras sociales y que incluso pueden cambiar el comportamiento o las preferencias de los agentes. Aunque no todas las estructuras sociales son instituciones, puesto que existen ciertas formas de organización que no han sido creadas por la interacción humana como por ejemplo la estructura demográfica.

Pero desde luego quien dio una de las definiciones de institución más certera fue el premio Nobel Douglass North. En su obra Instituciones cambio institucional y desempeño económico North (1990) enuncia a las instituciones como:

<sup>1</sup> Si bien es cierto que el llamado “viejo institucionalismo” nace a finales del siglo XIX su percepción holista y su rechazo a las bases de la economía neoclásica lo alejan del Nuevo Institucionalismo que considera que el “viejo institucionalismo” hacía un ejercicio de descripción de instituciones pero no llegaba a someterlas a un estudio detallado. De hecho Coase (1984) llega a tachar los seguidores del “viejo institucionalismo” como anti-teóricos.

“Las instituciones son las reglas del juego en la sociedad o, más formalmente, son las limitaciones ideadas por el hombre que dan forma a la interacción humana. En consecuencia, estructuran los incentivos en el intercambio humano, ya sea en el ámbito político, social o económico...Conceptualmente, lo que se debe diferenciar claramente son las reglas de los jugadores. El propósito de las reglas es definir la manera de jugar el juego. Pero el objetivo del equipo dentro de ese conjunto de reglas es ganar el juego” (North, 1990)

Así pues, podemos decir sin lugar a equivocación que el concepto de instituciones desarrollado por Douglass North es uno de los pilares básicos de la economía institucional junto con la aportación de Ronald Coase sobre los costes de transacción. Ambas nociones han sido claves para desencadenar el resurgimiento de la economía institucional en esta nueva era denominándola “Nueva economía institucional”. Uno de sus rasgos más destacables es que las instituciones determinan la interacción social, pudiendo promover o contraer los intercambios en una economía. Esto sucede así ya que disminuyen o dificultan la incertidumbre a la que los individuos se ven sometidos, estimulando o desincentivando las transacciones al proporcionar más seguridad sobre cuál va a ser la actuación de los agentes económicos.

Las instituciones son las reglas de juego de la sociedad, reconocidas por sus miembros, que definen que pautas de comportamiento seguir en ciertas situaciones y que se autoimponen o se mantienen gracias a cierta autoridad. Como tales, cumplen una serie de características: son un rasgo estructural de la sociedad, son ciertamente estables en el tiempo, afectan a las acciones de los agentes y entre los integrantes de la institución se comparten criterios comunes.

No solo pertenecen al ámbito jurídico o se ciñen a un ámbito formal, sino que también están presentes, en mayor o menor medida, en todos aquellos ámbitos en los que exista la interacción social. En innumerables ocasiones los propios agentes no se percatan de su utilización u obediencia, puesto que llegan a estar tan internalizadas, tan asumidas por el individuo o la sociedad en su conjunto que se consideran como algo natural (reglas informales). Bajo su amparo podemos dar cabida a explicaciones antes no planteadas. Por ejemplo, utilizando el análisis institucional se alcanza a comprender por qué existen distintas experiencias de crecimiento.

Las instituciones se componen de las reglas formales (por ejemplo, reglas, leyes, constituciones), las reglas informales (por ejemplo, normas de comportamiento, convenciones, códigos autoimpuestos de conducta), y sus mecanismos de aplicación. Juntos, definen la estructura de incentivos de las sociedades y las economías (North, D.C., 1994).

Atendiendo a las reglas formales e informales podemos crearnos una idea ciertamente aproximada de cuál es el nivel de desarrollo de una región. Aunque, la mera aprobación de las reglas no significa que estas se cumplan, por lo que han de existir diversos medios que permitan el cumplimiento incondicional de las mismas y así garantizar que se consiga el propósito buscado. En un entorno en el que las reglas formales no son supervisadas por los miembros de la propia comunidad, funcionarios u otros participantes, estas suelen resultar totalmente ineficaces y no culminan su propósito: el de modificar el comportamiento de los agentes (Ostrom, E; 2009). Como bien decía Ostrom, las reglas que no se hacen cumplir son mera palabrería. Por lo

tanto es de vital importancia asegurarse de su correcta aplicación y cumplimiento.

### 3. Mecanismos de cumplimiento

Aún con las reglas adecuadas, ¿Cómo hacer que los agentes lleguen a acuerdos duraderos a través del tiempo? Según la regla de elección racional esto ocurrirá cuando los beneficios sean mayores que los costes del acuerdo. La economía neoclásica anterior a la influencia de Coase, presentaba un mundo sin costes de transacción donde negociar implicaba costes cero (solo se tenía en cuenta el precio de los factores) y con ello los intercambios acaecidos nos llevaban a un resultado eficiente. Con este planteamiento, la existencia de las instituciones, las empresas –recordemos que, según Coase, son un agente que ayuda a reducir costes de transacción – y todos aquellos conjuntos de normas que garantizan el cumplimiento de los contratos –como por ejemplo el sistema jurídico- no tenían cabida en la teoría económica imperante.

No obstante, al contrario que lo sostenido por la economía neoclásica, los costes de transacción están presentes en cualquier intercambio en cualquiera economía. En definición de Matthews (1986) “Los costes de transacción son los costes derivados de la suscripción ex ante de un contrato y de su control y cumplimiento ex post”. Estos costes se entienden como los recursos usados para establecer, mantener e intercambiar los derechos de propiedad (Allen D.W., 1991). Esto nos remite a que las transacciones constan de dos partes: la primera, reside en controlar y definir la exclusividad del recurso; la segunda, se produce cuando se incurre en un intercambio y se vela por su cumplimiento y el traspaso de derechos. (Coase, 1998). Muchos esfuerzos se han hecho para que el desarrollo económico sea el deseado, sin embargo una buena parte de las instituciones no han garantizado el compromiso creíble necesario para el desarrollo ni de las transacciones de bajo costo ni de su cumplimiento (North, 1993).

Justamente el compromiso creíble ha sido una de las cuestiones más relevantes en el planteamiento institucional. Lo cierto es que existen varios aspectos a tener en cuenta para que exista un compromiso creíble en el devenir económico, North (1993) expone sobre ello:

1. Las reglas formales son una parte importante del marco institucional pero sólo representan una parte. Estas, deben complementarse con las de tipo informal (convenciones, creencias, normas de comportamiento) reduciendo así los costes de ejecución. Si las reglas formales y las restricciones informales son inconsistentes entre sí, la tensión resultante va a conducir a la inestabilidad política.

2. Las organizaciones<sup>2</sup>son la principal fuente de cambio institucional. Cuanto mayor sea la competencia entre las organizaciones (ya estén fuera o dentro de la misma economía) mayor será el incentivo para invertir en habilidades y conocimientos para mejorar la supervivencia de la organización y por lo tanto mayor es la tasa de cambio institucional. Esto implica que una evaluación acorde a las circunstancias hace más robusta la organización y por lo tanto tiene más probabilidades de permanecer en el tiempo y ser efectivo. Además,

<sup>2</sup> Para North, las instituciones son las reglas de juego y las organizaciones son los jugadores

dado que las organizaciones son agentes de cambio en una economía, una modificación en el poder de negociación de organizaciones existentes conduce a alteraciones en el marco institucional. Por ejemplo, una disminución en la eficacia percibida de organizaciones existentes debilitará su capacidad de mantener y apoyar la estructura institucional existente.

3. Los cambios en las reglas formales, y su ejecución, llegan a través de las actuaciones de los poderes ejecutivo, legislativo y judicial. El crecimiento económico exitoso ha sido históricamente vinculado con la evolución de un gobierno representativo de las preferencias de sus ciudadanos y la seguridad sobre los derechos de propiedad han sido basadas en el Estado de Derecho.

4. La forma en que los actores perciben los problemas a los que se debe enfrentar su sociedad determinará las políticas que se deseen llevar a cabo. La correcta y armoniosa interacción entre los modelos mentales de los individuos de una sociedad, la estructura institucional y las organizaciones es la clave para ir por el buen camino.

Estos tres puntos representan las características que toda economía debería poseer para alcanzar un desempeño económico eficaz y hacer cumplir aquellas normas que se han decretado. Pero, esta situación ideal no es reproducida en muchos países contemporáneos. Por lo que si se quiere llegar a una situación económica estable se debe tener en cuenta que:

1. El éxito de la reestructuración de una economía implica la reestructuración tanto de los derechos de propiedad para proporcionar los incentivos correctos como de los modelos mentales de los jugadores, con el fin de inducir decisiones que son complementarias a este tipo de incentivos.

2. La reestructuración de los derechos de propiedad no sólo significa la creación de las reglas formales, sino la creación y la implementación de un sistema judicial imparcial que haga cumplir dichas normas.

3. Las reglas informales tardan mucho más tiempo en evolucionar que las reglas formales y para las economías que no tienen un patrimonio adecuado de dichas normas el proceso de reconstrucción necesariamente será largo y el resultado muy incierto.

4. El objetivo de la reestructuración debe ser la creación de una economía adaptativa eficaz, es decir, una economía que proporcione un marco institucional duradero en el tiempo. Sin, embargo es de vital importancia el adecuarlas al escenario al que se quiere llegar. De forma distinta, las probabilidades de éxito serán mucho menores.

Todas estas medidas son difíciles de llevar a cabo a la vez que necesitan tiempo para ser completamente implementadas, pero con esfuerzo, seguimiento y perseverancia es posible conseguir un entorno económico donde las actuaciones de los participantes sean las adecuadas.

#### **4. La expropiación de YPF**

El primer caso de estudio expuesto se trata de la nacionalización de YPF por el ejecutivo argentino. Un caso no libre de polémica, donde se ha preferido una solución "second best" a seguir un lento y costoso proceso judicial y administrativo hasta la indemnización deseada por Repsol.

Las relaciones entre Repsol y el gobierno argentino fueron cordiales hasta que en Noviembre de 2011 el gobierno argentino comenzó a dar señales de que



esta situación pronto iba a cambiar. En un primer momento el gobierno advierte a la compañía que su inversión es insuficiente para la producción idónea para el país. Más tarde, se repiten diversas inspecciones fiscales, las cuales finalizan en expedientes administrativos. La situación se agravó cuando cinco gobernadores rescindieron los contratos de explotación que sus provincias tenían con Repsol –YPF, lo que supuso una pérdida del 12% de la producción en Argentina.

Ante tales circunstancias la cotización de la empresa en Wall Street comenzó a disminuir. Fue entonces, cuando el presidente de Repsol, Antonio Brufau, solicitó audiencia con la presidenta argentina. Sin embargo, esta petición no fue atendida y el Sr. Brufau envió una misiva al gobierno presentando proyectos de inversión de 3.500 millones de dólares y sus planes de explotación para el yacimiento de Vaca Muerta (el cual posee la mitad de las reservas de gas del país) pero esto tampoco fue suficiente para llegar a un acuerdo con Argentina. Las discrepancias terminaron el 16 de abril con la expropiación del 51% de las acciones de YPF del total de 57,43% que posee. Estas se reparten de la siguiente forma: el 26,01% para el gobierno y el restante 24,99% para los gobernadores de las distintas provincias.

Esta decisión se apoyó en una amplia base jurídica que comenzó el mismo día 16 de abril de 2012 con el Decreto nº 530/2012 (B.O. 16-04-12) el cual dispuso la intervención transitoria de YPF por un plazo de treinta días “con el fin de asegurar la continuidad de la empresa, la preservación de sus activos y de su patrimonio, el abastecimiento de combustibles y garantizar la cobertura de las necesidades del país”, Este primer decreto sentaba las bases para que el poder ejecutivo argentino declarara de utilidad pública y sujeto a expropiación del 51% del patrimonio de YPF por medio de acciones de Clase “D”. Pero no fue el único, a este lo acompañó el decreto nº 557/2012 (B.O. 19-04-12) que extendió el alcance del Decreto nº 530/2012 a YPF GAS, cuya intervención se perfeccionó el 18 de abril de 2012. Al mes siguiente el decreto nº 732/2012 (B.O. 16-05-12), se prorrogaron las intervenciones de YPF e YPF GAS.

Pero la gran baza legal fue la Ley Nº 26.741 (B.O. 7-05-12), de Soberanía Hidrocarburífera Nacional en el que se declaró “de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina el logro del autoabastecimiento de hidrocarburos, así como la exploración, explotación, industrialización, transporte y comercialización de hidrocarburos, a fin de garantizar el desarrollo económico con equidad social, la creación de empleo, el incremento de la competitividad de los diversos sectores económicos y el crecimiento equitativo y sustentable de las provincias y regiones”. Por lo cual en su artículo 7º declaró de utilidad pública y sujeto a expropiación el cincuenta y un por ciento (51%) del patrimonio de YPF.

Los argumentos esgrimidos por la presidenta, Cristina Kirchner, han sido los de buscar la suficiencia energética para Argentina. Se achacaba el saldo comercial deficitario a la falta de inversiones de Repsol- YPF.

Sin embargo, (Bermejo García y Garciandía Garmendia, 2012), proponen tres causas para explicar esta expropiación. La primera de ellas se refiere a la retirada progresiva de licencias de explotación por parte de los gobernadores de las provincias. La segunda se centra en el descubrimiento del yacimiento de petróleo no convencional Vaca Muerta. Su extensión es de 30.000 km. cuadrados y, según el informe de la consultora Ryder Scott, las reservas del

mismo ascienden a 22.807 millones de barriles de petróleo equivalentes<sup>3</sup>. Por último, el tercer factor sería la baja popularidad con la que contaba el ejecutivo Kirchner, pues los malos datos económicos y la crisis de gestión en un accidente ferroviario habrían restado apoyo a la presidenta.

Estas acciones fueron extraídas de la parte que Repsol tiene en YPF y no de las pertenecientes al grupo Petersen de la familia Eskenazi, que cuenta con un 25,46% de las acciones. Su entrada en YPF no estuvo exenta de polémica, puesto que el pago del 90% del valor de las acciones se haría con los dividendos que ganase la familia Eskenazi en los sucesivos años, el otro 10% ya lo había abonado en efectivo. El préstamo que recibió la familia Eskenazi, en 2008, ascendía a 1.080 millones de dólares y procedía de un sindicato de bancos compuesto por CréditSuisse, Goldman Sachs, BNP Paribas y Banco Itaú Europa entre otros. Además, Repsol también ejerció de prestamista ofreciéndole 1.015 millones de dólares para la adquisición del 14,9% de las acciones de YPF, los cuales serían devueltos basándose en el compromiso de que el 90% de los beneficios serían repartidos. En 2011 consiguió otro préstamo de 670 millones de dólares de un consorcio de Banca compuesto por el Banco Itaú, Standard Bank, CréditSuisse y City, mientras que Repsol también daba su aportación para adquirir el 10% de YPF.

Sin embargo, el grupo Petersen, no pudo hacer frente a los pagos para devolver los créditos a sus acreedores, dado que la nueva política de dividendos de la compañía YPF contemplaba una gran reducción de estos. El 11 de mayo de 2012, Crédit Suisse informó de los primeros impagos. Repsol y el grupo Petersen tenían en su acuerdo una cláusula donde la primera, bajo ciertas condiciones, debía hacerse cargo de los préstamos de la familia Eskenazi y por lo tanto con las acciones correspondientes a este. El 31 de mayo de 2012, en junta general de Repsol, se hizo público el anuncio de que la compañía había asumido los derechos políticos correspondientes al 6% del capital de YPF que anteriormente pertenecían al grupo Petersen. De esta forma Repsol tiene en su pertenencia el 12% de las acciones de YPF, convirtiéndose así, en el segundo mayor accionista después del gobierno argentino.

Pero Repsol no fue el único beneficiado de esta situación. Un 8,4% de las antiguas participaciones de la familia Eskenazi fueron adquiridas por Inbursa, banco de Carlos Slim. No obstante, en abril del 2014 se deshizo del 3,6% de las acciones que tenía reduciendo su participación al 4,8%. En total fueron 4 operaciones en la bolsa de Nueva York, por la última, recibió 26 millones de dólares por el 0,2% de la compañía. Ha sido una maniobra ventajosa para el multimillonario mexicano puesto que la cotización de la empresa se ha visto incrementada en más de un 130% desde 2012.

Después de varios meses de rumores sobre un posible acuerdo de indemnización entre YPF y Repsol y posteriormente de que la Junta General de Accionistas aprobara, el 28 de marzo de 2014, el acuerdo, el 27 de marzo de 2014 el Senado argentino daba el visto bueno a dicha indemnización por 42 votos a favor, 18 en contra y 8 abstenciones. Además de los obvios votos del partido de Cristina Fernández Kirchner, el Frente para la Victoria, el acuerdo logró el voto de dos peronistas opositores y de dos senadores del Movimiento

<sup>3</sup> Nota de prensa de Repsol S.A.: [http://www.repsol.es/es\\_es/corporacion/prensa/notas-de-prensa/ultimas-notas/08012012-repsol-eleva-prevision-recursos-vaca-muerta.aspx](http://www.repsol.es/es_es/corporacion/prensa/notas-de-prensa/ultimas-notas/08012012-repsol-eleva-prevision-recursos-vaca-muerta.aspx), 8 de febrero de 2012.

Popular neuquino, partido que gobierna en la provincia donde se halla el yacimiento de Vaca Muerta. Esta votación no ha estado exenta de polémica puesto que el jefe del grupo de senadores de la unión Cívica Radical alzó su voz para mostrar su descontento acerca de pagar a los que, a su entender, ya habían aprovechado los recursos que le brindaba la compañía.

El 23 de abril de 2014, tras más de 16 horas de debate, la Cámara de diputados por 135 votos a favor, 59 en contra y 42 abstenciones el acuerdo por el que el Estado compensa a Repsol por la expropiación de YPF. El bloque que votó a favor de la aprobación de la propuesta estuvo compuesto por el Frente para la Victoria, por los aliados del Frente Cívico de Santiago del Estero, de Nuevo Encuentro, del Movimiento Solidario Popular, del Partido Justicialista La Pampa y por una de las integrantes del Movimiento Popular Neuquino (MPN). Asimismo, cuatro diputados opositores más también apoyaron el proyecto. En contra votaron bloques como el Frente Amplio Progresista, UNEN, Unidad Popular y el Frente de Izquierda, entre otros; mientras que se abstuvieron los representantes del PRO, del Frente Renovador y de Compromiso Federal. Tal convenio otorga 5.000 millones de dólares en títulos públicos por la nacionalización de las acciones de la petrolera en 2012.

#### *El convenio de Solución Amigable y Avenimiento de Expropiación*

Basándose en las leyes argentinas nº. 21.499 y 26.741 y el Tratado Bilateral entre Argentina y España, la República Argentina reconoce a Repsol su derecho de indemnización tasándolo en la suma de 5.000 millones de dólares a causa de la expropiación de 200.589.525 acciones Clase "D" de YPF y 89.755.383 acciones Clase "A" de YPF GAS.

El pago se hizo mediante títulos de deuda pública interna argentina, bajo bonos en dólares. Los intereses que devenguen los títulos se considerarán remuneración por el aplazamiento del pago de la compensación. Los bonos públicos son del tipo:

- BONAR X: con vencimiento el 17/04/2017, por importe nominal de 500 millones de dólares. Cuyo interés corresponderá a una tasa fija del 7% nominal anual. Los intereses serán pagaderos semestralmente calculados sobre la base de un año de 360 días, integrado por meses de 30 días (30/360).
- DISCOUNT 33: por importe nominal de 1.250 millones de dólares (que incorpora intereses capitalizados por importe de 500 millones de dólares, aproximadamente, sobre los que también se devengan intereses). Cuyo vencimiento será el 31/12/2033. A partir de junio de 2024 amortizará en 20 cuotas semestrales iguales. Cada uno de los 20 pagos semestrales incluirá la parte proporcional de los intereses capitalizados devengados antes de la primera fecha de amortización de (7,01%). Devengará intereses a la tasa nominal anual del 8,28%. Las fechas de pago de intereses son el 30 de junio y el 31 de diciembre de cada año hasta el vencimiento. Los intereses serán calculados sobre la base de meses de 30 días y años de 360 días (30/360).
- BONAR 24: por importe nominal de 3.250 millones de dólares. Cuyo vencimiento será a 10 años a partir de la fecha de emisión. Amortizaciones anuales del 16,66% del capital nominal entre los años 5 y 9 y del 16,7% el año 10. Devengará intereses a la tasa nominal anual del 8,75%, pagadero

semestralmente. Los intereses serán calculados sobre la base de un año de 360 días integrado por meses de 30 días (30/360). Cuando el vencimiento de un cupón no fuere un día hábil, la fecha de pago del cupón será el día hábil inmediato posterior a la fecha de vencimiento original, pero el cálculo del mismo se realizará hasta el vencimiento original.

Los BONAR X y DISCOUNT 33 serán ampliaciones de bonos ya emitidos y cotizados, pero el BONAR 24 se ha creado específicamente por la República Argentina para instrumentar el pago de la compensación. Estos bonos son del tipo negociable puesto que cotizan o cotizarán en mercados de valores y en el caso de ser de nueva creación tienen características equivalentes a otros títulos públicos argentinos. Todas estas características pretenden favorecer su liquidez. Como se ha especificado, la cartera inicial de Bonos asciende a 5.000 millones de dólares de valor nominal. Sin embargo, si a cuatro días hábiles antes de la fecha de cierre del Convenio, el valor de mercado de la cartera inicial (calculado por referencia al valor promedio de los Bonos durante los 90 días anteriores a la entrega en función de las cotizaciones proporcionadas por cinco bancos internacionales de primer orden) no llegue a la suma de 4.670 millones de dólares, la República Argentina deberá compensar este desajuste entregando a Repsol Bonos adicionales, hasta que el valor promedio de mercado de los Bonos iniciales y los adicionales alcance ese valor límite. Eso sí, el valor nominal límite de los bonos adicionales no superará los 1.000 millones de dólares.

Los bonos adicionales son los siguientes:

BODEN 2015: por importe nominal de hasta 400 millones de dólares. Cuya fecha de vencimiento es del 3 de octubre de 2015. En cuanto a su interés consta de una tasa fija del 7% nominal anual. Los intereses serán pagaderos semestralmente calculados sobre la base de un año de 360 días, integrado por meses de 30 días cada uno.

BONAR X: por importe nominal de hasta 300 millones de dólares. Las restantes condiciones son las mismas que el BONAR X descrito en la cartera inicial.

BONAR 2024: por importe nominal de hasta 300 millones de dólares. Las restantes condiciones son las mismas que el BONAR 2024 descrito en la cartera inicial.

Aunque se haga efectiva la entrega de los títulos públicos, la compensación no se considerará realizada hasta que:

1. Repsol reciba los importes debidos en concepto de amortización de los títulos públicos, libres de medidas disruptivas; o
2. Repsol enajene por cualquier causa tales títulos públicos a favor de terceros. (convenio de solución amigable y avenimiento de expropiación, 2014)

Repsol no podrá percibir de ninguna forma posible una cantidad mayor a los 5.000 millones de dólares estimados para la compensación. En la estimación de la cantidad percibida por Repsol se tendrá en cuenta: los montos obtenidos en concepto de Amortizaciones de los títulos públicos, los gastos deducibles e intereses devengados y pendientes de pago de la enajenación de los títulos públicos.

Por otra parte, existe la cláusula donde se especifica que si Repsol vendiese Bonos por una cuantía igual o mayor a 300 millones de dólares, la compañía

deberá ofrecer la posibilidad a la República Argentina de adquirir los mismos Bonos en igual cantidad (si dispone de ellos) y en idénticas condiciones.

Pero, además de la compensación por las acciones expropiadas de YPF e YPF Gas, el convenio tiene otra vertiente que es la de poner fin a los litigios entre ambas partes por este mismo problema. De hecho, a parte de este convenio existe otro paralelo denominado “Convenio de Finiquito” por el cual se recoge el firme compromiso de no seguir adelante con las demandas judiciales y zanjar los procesos de indemnización paralelos ya puestos en marcha. Esto es:

- La República Argentina y Repsol se obligan a desistir de las acciones judiciales y arbitrales ya iniciadas por ellas.
- Repsol renuncia al derecho a reclamar en lo sucesivo por la expropiación.
- La República Argentina renuncia a exigir responsabilidades a Repsol derivadas de su condición de accionista y gestor de YPF e YPF Gas.

De todas formas, si es que algún punto del presente convenio no es cumplido, Repsol puede exigir su cumplimiento en un Tribunal arbitral. En el mismo convenio se especifica la compensación por la indemnización por daños y perjuicios, que ascendería al 10,5% anual.

#### *Resolución del conflicto*

El 8 de mayo de 2014, la República Argentina hizo efectivo parte del acuerdo entregándole a Repsol títulos de deuda pública argentina Bonos por un importe nominal total de 5.317.361.184 dólares. El paquete estaba compuesto por los siguientes bonos:

- BONAR X: 500 millones de dólares.
- DISCOUNT 33: 1.250 millones de dólares.
- BONAR 24: 3.250 millones de dólares
- BODEN 2015: 317.361.184 dólares

Como valor de referencia se ha calculado el valor promedio de los bonos durante 90 días antes del plazo límite, en este caso el 30 de abril de 2014, en función de cotizaciones proporcionadas por cinco bancos internacionales de primer orden. El paquete de Bonos alcanza el valor de mercado promedio de 4.670 millones de dólares previsto en el Convenio.

Ya que el BONAR 24 es una bono creado específicamente para la indemnización a Repsol, el Banco de la Nación Argentina ha entregado a Repsol una garantía cuyo fin es garantizar el pago de los intereses del BONAR 24, hasta un importe máximo de 150 millones de dólares y con una vigencia de 18 meses.

Por otra parte, Repsol entregó a la República Argentina los documentos necesarios para la correcta transferencia de las acciones expropiadas de YPF, S.A. e YPF Gas, S.A. así como los escritos de desistimiento de las acciones judiciales, administrativas y arbitrales iniciadas por la Sociedad, por las Sociedades del Grupo y por sus funcionarios o dependientes en relación con los procesos relativos a la expropiación. De hecho estas últimas acciones tienen mucho que ver con el suceso acaecido un día después por el que entraba en vigor el Convenio de finiquito firmado por resol, YPF e YPF Gas. Aunque un día antes de la entrega de bonos, 7 de mayo, Repsol movió ficha para romper definitivamente los lazos que le unían a YPF. La petrolera

española vendió el 11,86% de su participación en YPF, 46.648.538 acciones ordinarias Clase D, a Morgan Stanley & Co. LLC por valor de 1.255.312.157,58 dólares, cuya plusvalía llegará a los 622 millones de dólares antes de impuestos. Tales acciones se venden en la forma de American Depositary Shares (ADS). A su vez, Morgan Stanley vendió las acciones en el mercado por un precio de venta de 26,91 dólares cada una.

Sin embargo, esa no fue la única venta que realizó Repsol esa semana. El día 9 de mayo de 2014, vendía toda la cuantía de bonos pertenecientes al BONAR 24 a JP Morgan Securities PLC. Hasta una semana después a Repsol no le fue permitido la venta a terceros de los restantes bonos. Lo recaudado por esta venta, incluyendo los intereses devengados (cupón corrido) asciende a 2.813.619.791 dólares. El BONAR 24 fue precisamente el bono creado ex profeso para esta operación por este motivo y el que más recelos creaba a los analistas por no cotizar en el mercado. Por ello fue el primero en ser vendido. La operación se cerró el 13 de mayo cuando Repsol acordó con JP Morgan la venta de la totalidad de la cartera de los bonos BONAR X y DISCOUNT 33 y una parte del conjunto de bonos BODEN 2015. Las operaciones de venta de estos bonos son valoradas en 2.010,0 millones de dólares, a lo que hay que sumar los 59,3 millones de dólares por intereses devengados. El cierre de las operaciones de venta ha sido fijado para el 16 de mayo. Con la estrategia de Repsol, la cual intentaba desprenderse cuanto antes de la compensación, la deuda mantenida por la República Argentina a favor de Repsol descendía en 4.815 millones de dólares.

Finalmente el día 23 de mayo de 2014, Repsol rompía todo vínculo con YPF. Por una parte vendía el 0,48% del capital de YPF que aún poseía. En total, la venta de sus participaciones en la petrolera argentina asciende a 1.311,3 millones de dólares. Por otra parte, los únicos bonos que quedaban aún en su poder (BODEN 2015) fueron adquiridos por JP Morgan Securities por la suma de 117,36 millones de dólares.

## **5. El Prestige: Inspecciones**

El accidente del Prestige es otro ejemplo de cómo el cumplimiento de las normas establecidas antes del suceso ha sido poco conciso. Existe una gran amplitud de estudios sobre la vigilancia en el transporte marítimo. Aunque existen ciertas discrepancias en la academia la mayoría de los autores están de acuerdo en que un nivel mayor de vigilancia sobre el cumplimiento de los acuerdos adoptados produce un menor nivel de contaminación y reduce la posibilidad de accidente substancialmente.

Es importante recordar que el Prestige operaba bajo la bandera de las Bahamas, lo cual entre otras ventajas económicas, le proporcionaba un margen mayor cuando se trataba de cumplir con las obligaciones derivadas de los convenios internacionales.

El Prestige, como buque petrolero estaba sujeto a diversas inspecciones. La última inspección de Control por el Estado de puerto en el marco del MOU (marco del Memorando de París) efectuada al buque se hizo en Rotterdam el 1 de septiembre de 1999 en donde se encontraron tres deficiencias. A partir de esta fecha, este tipo de inspección no fue aplicada al Prestige, ya que el buque no recaló en puertos de países firmantes del anteriormente citado Memorando.

Además, entre el 2 de abril y el 19 de mayo de 2001 al petrolero le fue realizado su reconocimiento especial en seco, el cual era el quinto en su trayectoria. Esta inspección se realizó en Guangzhou (China). Según la Sociedad de Clasificación ABS, en esa revisión se efectuaron reparaciones en los tanques laterales 2 y 3, en babor y estribor; 362 toneladas de acero fueron remplazadas.

Gracias al resultado satisfactorio de la revisión de Guangzhou, el Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (Certificado IOPP), al amparo del Convenio MARPOL, le fue renovado. En dicho documento solo aparecía el suplemento relacionado con el “lavado con crudo”. Sin embargo, también debería constar el de “lastre limpio”, ya que es el otro tipo de operación que efectúa el buque de acuerdo con las declaraciones del American Bureau of Shipping (ABS).

La última inspección fue realizada en Dubai entre el 15 y el 25 de mayo de 2002, esta ya a flote. En el que supuso su último reconocimiento anual obligatorio, su casco fue inspeccionado. Según lo manifestado por ABS, los inspectores dieron un veredicto satisfactorio al reconocimiento. Por ello, los Certificados pertinentes le fueron renovados a 25 de mayo de 2002.

Aún con todas estas revisiones con veredicto positivo, es destacable reseñar que la petrolera española Repsol YPF, sometió al buque a inspección en enero de 1997, cuyo resultado fue de “descalificado”. Esta revisión tuvo un resultado negativo por varias razones. Primeramente, el barco ya contaba con más de 15 años en el momento de la revisión y llevaba más de dos años sin haber tenido una revisión en seco. En segundo lugar, el Prestige no había realizado la CAP (Condition Assessment Program), revisión no obligatoria para el armador, pero ampliamente exigida por empresas del sector para fletar al barco. Y, por último, el sistema de limpieza del Prestige era deficitario. Los petroleros, a razón de ser estables cuando no llevan carga, han de llenar agua en parte de sus tanques. El Prestige, en aquel momento, elegía los mismos tanques en los que había transportado fuel, por lo que esta agua sucia, para desacerse de ella, exige como plus que los puertos tengan un sistema apropiado para este hecho. El puerto donde se realizó la inspección no contaba con ello (puerto de A Coruña).

No hai que perder de vista que la edad del Prestige en el momento del accidente era de 26 años, una antigüedad considerable la cual supone un peligro añadido a la circulación marítima, pues en el 2000, la Comisión Europea alertaba de que existe una relación inequívoca entre la edad de los buques y los accidentes. Tengamos en cuenta que la CCE (2000) expone que la media de edad de los buques petroleros era de 18 años de edad en 1999 y que un 41% de estos fueron construidos antes de 1979. El Prestige formaba parte de esta estadística pues había sido construido en 1976 y para mayor preocupación sobrepasaba la edad media por un amplio margen.

Como bien se ha recogido en párrafos anteriores la compañía clasificadora del petrolero era la American Bureau of Shipping (ABS). Salvo pocas excepciones, podemos apreciar, como se recoge en la tabla, que a mayor número de inspecciones mayor será la probabilidad de tener un resultado positivo en ella. Esto es así dada la competencia que existe entre este tipo de empresas, que rivalizan para tener un segmento de mercado mayor que el de sus rivales. (Loureiro García y Vázquez Rodríguez 2005).

**Tabla 1. Compañías Clasificadoras y resultados de las inspecciones (1998)**

Compañía	Inspecciones totales	Porcentaje negativas
American Bureau of Shipping	914	4,8
DetNorske Veritas	943	4,7
Lloyd's Register of Shipping	1.583	4,1
Maritime Register of Shipping	559	8,6
China Classification Society	1.267	9,11
Korean Register of Shipping	802	7,8
Hellenic Register of Shipping	37	16,2
Registro Italiano Navale	123	15,4
Total	14.545	7,2

Fuente: Loureiro García M, y Vázquez Rodríguez M.X. (2005)

## 6. Prestige: un desastre ecológico de dimensiones épicas

Los grandes desastres ecológicos producidos por los vertidos de crudo se iniciaron con el encallamiento del Torrey Canyon en 1967. El litoral noroeste de España no es ajeno a estos derrames. El Polycommander (1970), el Urquiola (1976), el Andros Patria (1979) o el Aegean Sea (1992) componen la larga lista de accidentes petrolíferos en el litoral gallego. Aproximadamente 312.000 toneladas de crudo han sido vertidas en la costa gallega, todo ello sin olvidar el impacto que otras sustancias como insecticidas o productos químicos provenientes de los cargueros Erkowit (1973) y Casón (1987) han tenido en el medio marino de nuestras rías. El número y la magnitud de las catástrofes marítimas es alarmante: en el ranking europeo de derrames petrolíferos en los últimos treinta años, Galicia ha sido localización de siete de ellos (Juste Ruiz, J; 2003)

El 13 de noviembre de 2002 a las 14.15h (Dirección General de la Marina Mercante. Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos. 2003) el CZCS Finisterre captó una petición de socorro, correspondiente a "peligro no definido", proveniente del Prestige cuya posición en ese momento era: latitud 42° 54' norte, longitud 009° 54' oeste. La petición de MAYDAY fue

<sup>4</sup> El 18 de marzo de 1967, uno de los primeros súper petroleros construidos encallaba en las islas Solingas, en la costa británica. De las 121.000 toneladas de crudo 119.000 fueron vertidas al mar. La nula experiencia de las autoridades hizo que la respuesta a este desastre aún lo empeorara más, puesto que los dispersantes y agentes de limpieza, con los que se pretendía diluir y reducir el petróleo, dañaron aún más el medio marino.



contrastada con la estación costera de A Coruña (CCR). Al comprobar su veracidad los equipos de salvamento se prepararon para el rescate. Por una vía de agua en dos tanques vacíos de estribor, en esos momentos el barco estaba escorado 25 grados. Estaba situado a 50 kilómetros (28 millas) de Fisterra. A las cinco de la tarde se comienza a evacuar fuel oil M-100, uno de los derivados de petróleo más tóxicos. Como posible intento de solución el capitán Mangouras llena los tanques de lastre de babor, corrigiendo la posición del buque y disminuyendo su inclinación 20 grados. Pero esta acción es solamente un parche temporal. A las 16.10h siete tripulantes habían sido evacuados gracias al helicóptero de salvamento el "Pesca I", fueron llevados hasta Vigo. De los restantes tripulantes, 17 de ellos fueron rescatados por el helicóptero "Helimer Galicia" a las 17:05h. En ese momento únicamente tres personas quedaban dentro del petrolero: El capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas.

En un primer momento el Capitán se niega a permitir la operación de remolque del buque, posiblemente por el carácter económico de la operación. Su carga de 77.000 toneladas está valorada en 60 millones de euros. Su arrastre hasta la costa implica que la compañía remolcadora puede hacerse con el 10% del valor de la carga. Los remolcadores más próximos son el Ría de Vigo, ya en la zona, y el Ibaizábal I y el Chiruca. El Prestige, aún sin falta de propulsión, se dirigía hacia la costa a una velocidad de 1 milla por hora.

Sin embargo, a las ocho de la tarde del 13 de noviembre de 2002 se confirma que es la compañía Smit la que ha firmado un acuerdo con la armadora para el rescate. El capitán Mangouras, alegando falta de personal, solicita ayuda de los tripulantes de los remolcadores para efectuar la maniobra. Pero esto ni era cierto, ni era una excusa válida para retrasar su rescate. Basándose en la Regla 3-4 del Capítulo II-1 del SOLAS, el Prestige estaba equipado, a proa y a popa, con dos remolques de emergencia. Dichos remolques no fueron puestos a disposición de los remolcadores de salvamento, aunque las peticiones de que lo hiciera fueron reiteradas. Además, los remolques que poseía el Prestige podían ser manejados por una sola persona en cualquier circunstancia, según la Resolución 35 (63) del Comité de Seguridad Marítima de la OMI. Todo ello nos lleva a la conclusión de que la justificación por falta de tripulación no era más que una mera excusa.

En la madrugada del 14 de noviembre, la pérdida del fuel era de 6.000 toneladas y su extensión abarcaba ya los 10 km de largo y los 300 metros de ancho. La empresa Smit, encargada del rescate, barajó dos posibilidades: trasvasar el fuel en una ensenada tranquila o llevar el barco a puerto y descargarlo. Esta última opción se descarta, definitivamente será remolcado mar adentro. Se encienden los motores y se prevé que a las 00:00 se encuentre a 65 millas de la costa. Pero, las labores para remolcar al Prestige se vieron dificultadas por, entre otras causas, el mal tiempo y ciertas contingencias de naturaleza técnica. Por lo que los intentos por parte del "Charuca Silveira", el "Sertosa 32" y el "Ria de Vigo", en un primer momento, resultaron infructuosos. Por ello se embarcaron a 3 técnicos de salvamento, 5 tripulantes del buque y un inspector de la Capitanía Marítima de A Coruña. Gracias a esta ayuda el Prestige pudo ser finalmente enganchado por el remolcador "Ría de Vigo" a las 11:40h, a 4,5 millas de la costa. Mientras, se prepararon 7.800 metros de barreras y 13 succionadoras (skimmers) para proteger a Laxe, Muxía, Camariñas, Corme y Camelle.

En la mañana del día 15 de noviembre se conocen malas noticias: el barco está tan solo a 62 millas de la costa y presenta una grieta de 40 metros en el casco, por ello se apagan los motores para evitar una grieta mayor. Sigue el temporal y el buque se mantiene en el mismo lugar. Es en esa misma mañana cuando el capitán abandona el barco acusado de desobediencia y delito ecológico. En estos momentos sobreviene la idea de que el barco se puede partir en dos, con lo cual las autoridades proponen, en ese caso, remolcar las partes por separado. En la costa llegan las primeras aves manchadas de fuel y la mancha se aproxima a menos de 5 km de las islas Sisargas, y a 11 km de Roncudo.

El sábado 16 de noviembre el vertido mancha 190 km de costa y se prohíben la pesca y el marisqueo entre Fisterra y Mera. Se traen barreras del Reino Unido y Cantabria que suponen 18 km de protección, pero el temporal se las salta y el fuel llega a la costa. Mientras, el Prestige se sitúa a 48 millas de la costa y, con los motores apagados, avanza a un nudo hacia el sur. Ante los esfuerzos infructuosos de los remolcadores Ría de Vigo y Alonso de Chaves, acude a la llamada un super-remolcador chino De Da.

El quinto día, el domingo 17 de noviembre, el capitán Mangouras ingresa en prisión con una fianza de 3 millones de euros. En cuanto al Prestige se encuentra a 60 millas de la costa, en frente a Corrubedo, con un tercer tanque roto. Este, espera la llegada del remolcador De Da, el más grande del mundo, que sale a las 21:00h de Vigo rumbo al norte. Lo que intentará será dar la vuelta al buque para que las olas dejen de actuar en su costado más débil. Las tareas de limpieza comienzan tímidamente, a la vez que la Xunta y el Gobierno prometen ayudas a todos los perjudicados.

El super-remolcador chino llega el día 18 de noviembre, cuando el barco se encuentra a la altura de Marín. El Gobierno comunica que el buque ha entrado en la zona económica Exclusiva de Portugal, pero el propio Portugal desmiente la noticia y hacen zapar la fragata Joao Coutinho. La mancha de fuel se extiende hasta Porto do Son y la prohibición de pesca se extiende hasta Cabo Prioriño, en Ferrol. Se convoca al ejército y a la armada para las tareas de limpieza y se concretan las ayudas (30€ por día inactivo).

Pero fue el 19 de noviembre a las 8:50 h de la mañana cuando el Prestige se partió en dos. Contaba con 66.000 toneladas de fuel, derramando 5.000 en el proceso de partición, y había recorrido 243 millas, situándose a 260 km de distancia de las islas Cíes. La popa se hundió primero a las 10:45h, latitud 42°-12,6' norte y longitud 012°-03' oeste; mientras que la proa lo hizo a las 15h 45m en latitud 42°-18,8' norte y longitud 012°-03,6' oeste. Casi un día después los restos tocaron lecho oceánico a 3.500 metros de profundidad. Todo eso hace que el temporal arrastre el fuel hacia las costas gallegas.

### *Procesos civiles*

FRANCIA

El conjunto de reclamaciones francesas, incluyendo las de su propio Gobierno, llegaban a la cifra de 232 solicitudes. Las demandas se centraban en pedir responsabilidades al propietario del buque, el London Club y el Fondo de 1992. Estas peticiones se hicieron en 16 tribunales de Francia llegando a reclamar, en total, unos 111 millones de euros, de los que 67,7 millones € corresponden a las reclamaciones del Gobierno francés. Sin embargo, 111 solicitudes fueron desestimadas, por lo que solo 121 de ellas, incluidas las del ejecutivo francés, son las que continuaron adelante. Esperando la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, se han aplazado 17 acciones judiciales. Además, 174 reclamantes, entre los que se encuentra el Gobierno francés, se han presentado como acusación en el citado juicio.

## DEMANDA DE ESPAÑA CONTRA ABS EN ESTADOS UNIDOS

España presentó una demanda contra la American Bureau of Shipping (ABS), sociedad de clasificación del Prestige, en el Tribunal Federal de Primera Instancia de Nueva York. El propósito de dicha demanda era solicitar una indemnización por los daños causados por el vertido, estimados en 1.000 millones de dólares. Su reclamación venía justificada por la negligente inspección que la compañía había realizado al Prestige pocos meses antes del siniestro.

ABS reaccionó con una contrademanda, alegando que la negligencia procedía del Estado Español, por alejar el barco de la costa, y no de ellos. Por ello, pretendían que España se hiciese cargo de todos los costes que debiera pagar. Esta contrademanda fue desestimada por la Ley de inmunidad soberana extranjera (FSIA).

En enero de 2008, el Tribunal del Distrito concedió la moción de ABS de sentencia sumaria, desestimando la demanda de España basándose en el artículo IX.1 del CRC de 1992<sup>5</sup>, por el cual España solamente podría hacer reclamaciones a ABS en sus propios tribunales.

Tanto España como ABS apelaron ante las desestimaciones de sus demandas. Para junio de 2009, el Tribunal de Apelaciones dictaminó que el CRC de 1992 no tenía la potestad de privar de jurisdicción a un Tribunal Federal de EE.UU. sobre este caso. Sin embargo, tal tribunal podía no hacerse cargo del asunto basándose en la doctrina del *forum non conveniens* o por los principios de cortesía nacional. De nuevo, la causa fue remitida al juez del Tribunal de Distrito para una nueva consideración.

En agosto de 2010, el Tribunal del Distrito de Nueva York decidió otorgar la sentencia sumarial<sup>6</sup> a ABS y desestimar la demanda de España contra ABS, reafirmando en su primera sentencia. No se tuvo en consideración la

<sup>5</sup> Artículo IX.1 del CRC de 1992: Cuando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el 1. mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados Contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, sólo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los tribunales de ese o de esos Estados Contratantes. El demandado será informado de ello con antelación suficiente.

<sup>6</sup> Sentencia solicitada por cualquiera de las partes en un proceso civil para su terminación, cuando se cree que no existe un verdadero motivo de disputa.

reclamación española de que "una sociedad de clasificación tiene el deber de abstenerse de comportamientos temerarios ante todos los Estados costeros que podrían previsiblemente sufrir daños por fallos de los buques clasificados". De nuevo, España apeló la sentencia.

El tribunal de apelaciones, en agosto de 2012, desestimó la reclamación presentada. Uno de los motivos en los que fundamentaba esta decisión era el de que España no había presentado pruebas suficientes para demostrar la mala praxis de ABS. Este punto fue más que suficiente para desestimar la causa. Sin embargo, no aclaró en la sentencia si ABS tenía la obligación de evitar un comportamiento temerario ante los Estados costeros. España no apeló contra la sentencia, por lo tanto, esta es definitiva.

## DEMANDA DE FRANCIA CONTRA ABS EN FRANCIA

En el Tribunal de Primera Instancia de Burdeos, el Estado francés presentó una demanda contra tres compañías del grupo ABS en abril de 2010. La compañía se amparó en la inmunidad soberana para impugnar la acción. El tribunal está valorando este derecho de amparo.

### *Procedimientos penales*

El Juzgado de lo Penal de Corcubión en Galicia, inició una investigación poco después del hundimiento del Prestige. En julio de 2010, el juzgado decidió que existía responsabilidad tanto penal como civil para cuatro personas: el capitán, el primer oficial, el responsable de máquinas del Prestige y el exdirector de la Marina Mercante, por haber participado en la decisión de no dejar entrar el buque en un puerto de refugio. Por un lado, el juzgado atribuyó responsabilidad con carácter solidario y mancomunado al London Club y al Fondo de 1992, por los daños del derrame. Por otra parte, la responsabilidad civil se imputaba al Gobierno Español, a la empresa propietaria y a la empresa gestora del buque.

El Derecho español admite reclamaciones civiles en procedimientos penales, ya que el tribunal de lo penal tiene potestad para decidir sobre ambas responsabilidades. A su vez, el juzgado de lo penal también decide sobre las indemnizaciones. En consecuencia, en mayo de 2003, el propietario del buque depositó 22.777.986€ en el Juzgado, la cual representa la cuantía de limitación aplicable al Prestige conforme al Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992). En total, las reclamaciones suponen 2.317 millones de euros, de los que 1.214 millones de euros, se corresponden con las reclamaciones del Gobierno de España por daños medioambientales. Varios peritos judiciales fueron designados por el juzgado de lo penal de Corcubión para revisar las reclamaciones del proceso penal. Sus pesquisas finales arrojaron un resultado por el que la cuantía de las reclamaciones era mayor que la evaluada por los expertos del Fondo de 1992, ya que estos últimos disponían de una información más detallada.

La Audiencia Provincial de A Coruña fue quien, finalmente, acogió los procedimientos para celebrar el juicio penal.

## JUICIO DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA

El Juicio del Prestige se inicia casi 10 años después de lo ocurrido, el 16 de Marzo de 2012. Antes de este procedimiento, Galicia ya vivió otros dos juicios sobre hundimientos de buques petroleros en las costas gallegas. En el caso del naufragio del Urquiola en mayo de 1976, el Estado indemnizó a la viuda del capitán al considerarse que el accidente se debió a un funcionamiento anormal de los servicios públicos. Sobre la condena del hundimiento del Mar Egeo, las culpas se repartieron equitativamente entre el capitán del buque y práctico del puerto de A Coruña, Rodolfo García Otero; por lo que en ambos casos el Estado asumió parte de culpa.

Tres acusados se sientan en el banquillo, Apostolos Mangouras, capitán del Prestige, Nikolaos Argyropoulos, jefe de maquinas del Prestige y José Luis López-Sors González, exdirector de la Marina Mercante. Existe un cuarto acusado: Ireneo Maloto, primer oficial del Prestige. Ireneo no ha comparecido en juicio y está en situación de rebeldía, por ello no ha sido juzgado. Además de estos tres procesados faltan dos actores importantes más: la aseguradora London P&I club y la operadora Universe Maritime. La primera de ellas ha sido informada y citada pero no ha presentado abogado. La segunda no ha sido citada ya que, aunque se ha intentado, los numerosos cambios de domicilio y la liquidación de la empresas hasta su desaparición no lo han hecho posible. Universe Maritime es la propietaria y armadora del buque, aunque figure que su propietaria, ex datos registrales, fuese la entidad Mare Shipping.

A este juicio lo precede el litigio contra la compañía American Bureau of Shipping (ABS), al dar calificación de apto para navegar al Prestige, demandada por el Estado español por tal hecho. Dicha demanda valorada en 1.000 millones de dólares fue desestimada por considerar el Tribunal de Apelación del Segundo Circuito de Nueva York que no existían pruebas suficientes. Aun así, queda la posibilidad de que la abogacía del Estado presente esta misma demanda en España. Las pruebas recabadas en el juicio estadounidense se aprovecharán para el juicio del Prestige en A Coruña.

Una de estas pruebas se refiere a la reparación defectuosa del barco en China en la primavera del 2001. En concreto, es un fax de George N. Alevizos, director técnico de la operadora del buque (Universe Maritime), donde siguiendo las explicaciones del Capitán Mangouras, el hundimiento fue producido por el desprendimiento del mamparo longitudinal del tanque de lastre de estribor. El propio Alevizos encontró desviaciones entre las calibraciones de acero que se hicieron en un primer momento y las utilizadas en la reparación en China.

Ya en la celebración del Juicio, después de enunciar las acusaciones, el fiscal del caso, Alvaro García Ortiz presentó el informe de impacto donde la cantidad de daños asciende a los 4.442 millones de euros. Seguidamente, los informes periciales: la pericial técnica, la pericial económica y la pericial de navegación. Para la primera de ellas, fue pedida la nulidad por parte del letrado de Nunca Más, Pedro Trepas, ya que alegaba que fuera elaborada por el mismo ingeniero naval que formaba parte del gabinete de crisis de la Delegación de Gobierno de A Coruña, con lo que su parcialidad se ponía en duda. El informe pericial económico fue tachado de tacaño y que para algunos Ministerios solo eran contabilizados el 20% de los gastos realizados.

En cuanto al principal acusado, el capitán del barco Apostolos Mangouras, su abogado expuso dos causas de posible anulación del juicio. La primera de ellas

versaba sobre la no citación de la operadora del buque, Universe Maritime. Con lo cual propuso su citación, la que llevaría la anulación o retraso del juicio o, a cambio, se la excluía del pago de indemnizaciones. La segunda táctica hacía referencia al delito contra el medio ambiente imputado a Mangouras, para él sin valor, puesto que exponía que los restos del naufragio del Prestige fueron analizados por el Estado unilateralmente y sin luz ni taquígrafo, insinuando que el Gobierno no facilitó las mediciones submarinas por ser estas correctas. Con este último argumento introducía la hipótesis de que el hundimiento se debía a causa naturales, posiblemente una ola gigante y no a la errónea reparación en China del buque.

Ni la fiscalía ni el Estado se mostraron partidarios de retrasar o suspender un juicio cuya instrucción judicial ya había durado diez años. Ante la primera petición de anulación la fiscalía optó por mantener a la compañía como responsable civil subsidiario y, ante la segunda, se respondió que el batiscafo Nautil solo realizó mediciones aisladas y cubrir fugas de fuel en una primera expedición. Mientras que en una segunda, dedicada a la extracción de planchas del buque, fue supervisada por el juzgado de instrucción y grabada. Lo que sí atrajo la atención fue la recuperación de documentos del barco. Entre ellos se encontraban emails de Universe Maritime, informes del mal funcionamiento de dispositivos del barco y avisos de inspecciones.

Después de 400 horas de declaraciones y casi ocho meses de juicio, este terminó. Apostolos Mangouras, acusado de un delito contra el medio ambiente y desobediencia grave, solo fue encontrado culpable de esta última. Por ello, fue condenado a nueve meses de cárcel. La justificación está en que el capitán se negó a tomar remolque a las seis de la tarde del 13 de noviembre de 2002, cuando aún era de día y se podía hacer. En cuanto al delito de medio ambiente, Mangouras queda al margen. Esto es así ya que, a juicio del tribunal, no puede ser condenado por "...deficiencias de mantenimiento y control de la conservación del buque que no respondían a vicios que pudieran observarse directamente sino que dependían de análisis técnicos complejos que no se realizaron con la debida profesionalidad, eficacia y/o prudencia.". Además, no se cree posible que Mangouras cooperase con ABS para ocultar información sobre el mal estado del barco: "...es poco verosímil que quien haya de navegar en un buque de esta clase coopere en ocultar defectos estructurales que puedan poner en riesgo su propia vida y la de su tripulación, ni siquiera para cooperar con gestores supuestamente codiciosos de los que dependería en gran medida su vida laboral."

Es cierto que el tribunal carga contra ABS y Universe Maritime, la empresa clasificadora que inspecciono el Prestige y la armadora respectivamente: "... los armadores fueron engañados por ABS y los responsables de los astilleros chinos donde se hicieron las últimas reparaciones al Prestige, aunque la empresa propietaria del buque sabía que sus condiciones eran inadecuadas pero ocultó ese conocimiento y asumió el riesgo de que navegase el buque en esas condiciones."

Nikolaos Argyropoulos, jefe de maquinas, resultó absuelto de los delitos contra el medio ambiente y de desobediencia. Tanto a él cómo al capitán Mangouras solo se les considera irresponsables a la hora de arrancar la maquinaria del buque, pero la sentencia también expone: "...nadie ha demostrado que conociesen el estado real del buque en cuanto a los defectos de conservación

que causaron su hundimiento.” Ya que “...El aspecto a simple vista no era alarmante aunque no fuera muy satisfactorio...”

José Luis López-Sors González, ex director de la Marina Mercante, fue absuelto del delito contra el medio ambiente y espacios naturales protegidos. Para el magistrado la decisión de alejar el barco aumentó la extensión del vertido, pero redujo la intensidad de la afectación y permitió recoger el fuel en el mar. La sentencia considera válida la actuación del ex alto cargo porque: “...Nunca se ha dicho hasta ahora cual fue la decisión correcta a tomar y protocolo a seguir en el supuesto no desdeñable de que se repitiesen hechos similares, ni aun ahora después de una dilatada instrucción y de un largo y árido juicio, ha sido capaz nadie de señalar lo que haya de hacerse aparte de algunas opiniones particulares más o menos técnicas.”

El único condenado fue el capitán Mangouras con nueve meses de prisión por un delito de desobediencia, al que se le esgrimió de cualquier responsabilidad civil, por lo que no debió hacer frente a ninguna indemnización y mucho menos a la reclamación de la fiscalía por 4.328 millones de euros. Por ello, la aseguradora del buque, London P&I Club, retiró los 22,5 millones de euros que depositó para repartir entre las víctimas. Los únicos entes que se han hecho cargo de las indemnizaciones a las víctimas han sido el Estado Español, que aportó 1.000 millones de euros y el Fidac, organismo internacional para daños debidos a contaminación de hidrocarburos, que destinó una partida de 151 millones de euros a paliar los daños. Esta cantidad se repartió entre los afectados que acudieron al organismo (5 millones de euros), al Estado Español (115 millones de euros) y el restante se repartió a los Estados francés y portugués y a los damnificados franceses.

El mismo Fidac ha anunciado su intención de demandar a la compañía que calificó al Prestige como apto, ABS, ante la justicia francesa. El propósito sería recuperar los 151 millones de euros en concepto de indemnizaciones que tuvo que abonar. Ciertamente es que el propio Gobierno Francés demandó en 2010 a ABS ante un tribunal de primera instancia de Burdeos.

Ante la insatisfacción general de la sentencia quedaba recurrir la misma. El 21 de mayo de 2014 el plazo para la presentación de recursos concluía. En total se presentaron 17 recursos, entre ellos la de los tres imputados: Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, a través de sus abogados y José Luis López Sors, por medio de la Administración General del Estado que es quien ha llevado su defensa a lo largo de todo este procedimiento. Además, el colectivo Nunca Mais, la asociación ecologista Arco Iris y diversas administraciones públicas como el Gobierno español, el Estado francés, el Consejo General de la Vendée, el Consejo General de Bretaña y la Xunta de Galicia han presentado sendos recursos. Ha sido esta última administración la que responsabiliza al capitán del Prestige, Apostolos Mangouras, de graves negligencias las cuales llevaron a actitudes y maniobras irresponsables. Igualmente, pone en su punto de mira el deficiente estado en el que se encontraba el buque mientras que reclama a la aseguradora su responsabilidad civil directa y solidaria hasta el límite cubierto por la póliza de mil millones de dólares. Ante estos errores, la Xunta reclama 1,3 millones de euros atribuidos al reciclado y eliminación de las 10.000 toneladas de residuos. A parte de esta indemnización, también solicita otra para los daños medioambientales producidos a medio plazo cuantificados en 2.433 millones de euros. Asimismo, solicita la aplicación del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil y el Convenio Internacional de

indemnización de Daños debidos a Contaminación por hidrocarburos (Fidac) ambos de 1992. La Fiscalía del Estado, por su parte, ha fundamentado su recurso en sus protestas contra la sentencia que, a su juicio, no se ajusta a derecho. A diferencia de la Xunta, recalca que la mayor parte de la responsabilidad recaiga en la aseguradora británica del petrolero.

Uno de los aspectos en los que se ha centrado la mayoría de los recursos es en el hecho de que la sentencia reconocía grandes daños y prejuicios atribuidos a la marea negra, pero no culpaba a nadie de ello, por lo que la responsabilidad civil quedó sin determinar, hecho que se pretende revertir.

## **7. Conclusiones**

En este trabajo, se han expuesto dos casos en donde la gestión de recursos naturales errónea ha derivado en la resolución del conflicto de formas dispares, pero con igual protagonismo de las instituciones.

El caso de la expropiación de YPF por el Estado Argentino ha puesto de relieve el frágil entramado institucional del país. La estrategia por recuperar la autonomía sobre los recursos hidrocarburos y, a la vez, afianzar el poder del ejecutivo Kirchner ha llevado a menoscabar la reputación internacional de la nación. Ni el proceso estipulado por el tratado bilateral entre ambas naciones, ni cualquier otro procedimiento internacional, han hecho que se resuelva la controversia entre los dos países.

La pérdida de credibilidad del país, se ha hecho patente en la ardua tarea de encontrar inversores para Vaca Muerta, a pesar de que las ventajosas condiciones que proponía Argentina. Solo cuando la resolución de los pleitos entre Repsol y el Estado latino era una realidad, los inversores llegaron a ella. Argentina, no parece haber aprendido de sus experiencias históricas pasadas, siguiendo en una dinámica de continua inestabilidad. La reputación labrada, la cual proporciona información a los distintos agentes y la cual se considera un indicativo del cumplimiento de los acuerdos, no es la adecuada para atraer a nuevos agentes que deseen establecer relaciones comerciales. Esto es así, en parte debido a que las instituciones argentinas no instauraron mecanismos de credibilidad de sus compromisos. Todas estas características propician un desequilibrio institucional, el cual no es el apropiado para el desarrollo de los mercados tanto políticos como económicos. El cambio de esta trayectoria institucional hacia un desempeño institucional correcto es una tarea ardua y lenta, y constituye un reto pendiente del Estado Argentino.

En cuanto al caso Prestige, este es un ejemplo de como la mera aprobación de una norma no es suficiente para hacerla cumplir. A pesar de las regulaciones acerca de tratados de seguridad e inspecciones relacionadas, un barco de más de 20 años, monocasco y con graves deficiencias seguía prestando servicios de transporte de hidrocarburos. Y es que a pesar de las evaluaciones negativas y buscando refugio en su pabellón extranjero el Prestige hacía caso omiso de las advertencias contra sus malas condiciones. Las medidas ex –ante no han sido suficientes pero, las de tipo ex – post tampoco han ayudado a dejar de lado la impunidad con la que se actúa en cuanto a la seguridad marítima. En Europa, el régimen de responsabilidad de la compañía del buque accidentado establece la posibilidad de que esta pague solidariamente los daños, dando lugar a un límite de indemnización mucho más bajo que los costos reales de la catástrofe. Si a esto le sumamos la falta de responsabilidad en el fallo del



tribunal, nos da como resultado un régimen jurídico, penal y administrativo muy laxo con los infractores.

## 8. Referencias

Ostrom, E. (2009). "Las reglas que no se hacen cumplir son mera palabrería. Revista de economía institucional" 11(21), 15–24.

Allen, D.W. (1991). "What are transaction costs?" Research in Law and Economics, 14:1-18

Arias, X. C. y Caballero, G. 2003: "Instituciones, Costes de Transacción y Políticas Públicas: un panorama", Revista de Economía Institucional, 8, 117-146.

Banco Mundial. 2012: Doing Business. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Banco Mundial

Banco Mundial. 2013: Doing Business. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento. Banco Mundial

Barrera, M. A. 2011: Análisis del proceso de fragmentación y privatización de YPF: un estudio de su transformación en el marco de la desregulación del mercado primario de hidrocarburos (1989-1999), Tesis de maestría, MIMEO, Buenos Aires.

Bermejo García, R. y Garciandía Garmendia, R. 2009: "La expropiación de YPF (Repsol) a la luz del derecho internacional", Revista electrónica de estudios internacionales, 24, 2012.

Caballero, G. 2001: "La Nueva Economía Institucional", Sistema, 156, 59-86.

Caballero, G. 2002: "El programa de la Nueva Economía Institucional: lo macro, lo micro y lo político", Ekonomiaz, 50, 230-261.

Caballero, G. y Garza, M.D (2010). "La nueva economía institucional y la economía de los recursos naturales: Comunes, instituciones, gobernanza y cambio institucional". Economía agraria y recursos naturales, N°. 10, 2, 2010 , págs. 61-91.

CEPAL. 2012. La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. Naciones Unidas. CEPAL.

Coase, R.H. (1984). "The New Institutional Economics". Journal of Theoretical and Institutional Economics, 140(1):229-231.

Coase R. H. 1998. "The New Institutional Economics". American Economic Review, 88 (2): 72-74.

Commission of the European Communities (2000): «Communication from the commission to the european parliament and the council on a second set of community measures on maritime safety following the sinking of the oil tanker Erika», CEE (2000) 142 final/2, 22.6.2000, Bruselas.

Comisión Europea (2000): «Communication from the commission to the european parliament and the council on maritime safety of oil transport», COM (2000) 802 final, 6.12.2000, Bruselas.

Hadfield, G. K. (2005). "The many legal institutions that support contractual commitments". En Menard, C. y M. Shirley (Eds.): Handbook of New Institutional Economics. Springer: 175-204.

Loureiro García M, y Vázquez Rodríguez M.X. (2005). "Incentivos y políticas de gestión de catástrofes ambientales marinas: el Prestige". Cuadernos Económicos de ICE, Nº 71.

Matthews, R.C.O. (1986). "The Economics of Institutions and the Sources of Growth" Economic Journal 96, 903-910.

North, D.C. (1990). "Institutions, Institutional Change and Economic Performance. Cambridge University Press". Cambridge.

North, D.C. (1992). "The New Institutional Economics and Development". Washington University in St. Louis.

North, D.C. (1993). "Institutions and Credible Commitment", The Journal of Institutional and Theoretical Economics 149, 11-23.

North, D.C. (1994). "Economic Performance through Time". The American Economic Review. 84,(3):359-368.

North, D. C. y B. R. Weingast 1989: "Constitutions and commitment: the evolution of institutions governing public choice in seventeenth-century England", The Journal of Economic History , Vol. 49, N. 4, pp. 803-832.

Ostrom, E. (2009). "Las reglas que no se hacen cumplir son mera palabrería. Revista de economía institucional" 11(21), 15-24.

Spiller, P., y Tommasi, M. 2000: "Los Determinantes Institucionales del Desarrollo Argentino: Una Aproximación desde la Economía Institucional", Desarrollo Económico, 159, 40.

Spiller, P., y Tommasi, M. 2009: "The institutional foundations of public policy in Argentina", Cambridge University Press. 2009.

Venganzones, M. A. y C. Winograd 1997: "Argentina in the 20th Century. An Account of Long-Awaited Growth", Development Centre of the Organisation for Economic and Development, París.