



Edición N°8 – Diciembre de 2025

Capítulo de Derecho Ambiental

www.aidca.org/revista

**CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE DAÑOS AMBIENTALES PRODUCIDOS
DURANTE LA EXTRACCIÓN Y TRANSPORTE MARÍTIMO DE
HIDROCARBUROS**

AMOCO CADIZ

Por Virginia Alejandra Plou y Liliana Alejandra Abelenda

Amoco Cadiz

El accidente

El accidente del Amoco Cádiz tuvo lugar el 16 de marzo de 1978 frente a las costas de Bretaña, en el noroeste de Francia, concretamente en las proximidades de Portsall Rocks, perteneciente al municipio de Ploudalmézeau. El buque, de bandera liberiana, era propiedad de la Amoco Transport Company, filial de la compañía estadounidense Standard Oil of Indiana, y transportaba más de 220.000 toneladas de crudo ligero proveniente de Arabia Saudita e Irán, con destino al puerto de Rotterdam, en los Países Bajos.

Construido en Astilleros Españoles de Cádiz en el año 1974, el Amoco Cádiz era uno de los petroleros más grandes de su época, con una eslora de 334 metros y una capacidad de aproximadamente 250.000 toneladas de peso muerto. La mañana del 16 de marzo, mientras navegaba a una velocidad cercana a los 15



nudos, el buque sufrió una avería en el servomotor del timón, lo que provocó que la pala quedara trabada en una posición fija. Esta falla dejó al buque completamente sin gobierno en medio de un temporal con vientos que superaban los 100 km/hora y un mar embravecido.

El capitán Pasquale Bardari, al percatarse de la magnitud del desperfecto, ordenó verificar el sistema, pero el jefe de máquinas informó que no podía repararse con los medios disponibles a bordo. Dos horas más tarde se emitió una señal de auxilio. El primer remolcador en llegar fue el Pacific, de potencia media, que intentó asistir al petrolero, aunque sin éxito debido a la enorme diferencia de tamaño entre ambas embarcaciones y las condiciones extremas del temporal.

El viento y la corriente empujaban sin control al Amoco Cádiz hacia la costa. Cuando el remolcador Pacific quedó inoperativo, el buque ya se encontraba a menos de cinco millas de los acantilados, y los intentos por darle remolque habían fracasado. Horas más tarde arribó el potente remolcador de salvamento Simson, uno de los más modernos de la época, pero su intervención resultó tardía. A pesar de que las autoridades marítimas francesas ya estaban al tanto de la situación, no se logró evitar la catástrofe.

Finalmente, el petrolero tocó fondo frente a la costa bretona, iniciando un vertido masivo de crudo al mar. La tripulación fue evacuada mediante helicópteros de la Aviación Nacional Francesa. Posteriormente se planteó que, de haber actuado con mayor rapidez, se podría haber trasladado personal técnico desde los astilleros para intentar reparar el servomotor, aunque a esa altura el accidente ya era inevitable.

En la madrugada del 17 de marzo, el casco del Amoco Cádiz se partió en dos, liberando casi toda su carga de petróleo. Los días siguientes, la fuerza del oleaje terminó por destruir completamente la estructura del buque. Se estima que más de 220.000 toneladas de crudo se dispersaron en un radio superior a 300 kilómetros, contaminando el mar y gran parte del litoral atlántico francés.

Los esfuerzos iniciales para contener el derrame mediante barreras flotantes fracasaron por las condiciones meteorológicas. La quema controlada del crudo fue descartada por el riesgo ambiental y la cercanía a la costa. En consecuencia, la limpieza manual se convirtió en la única opción viable, aunque implicó un trabajo extenuante y prolongado que demandó la participación de miles de voluntarios, pescadores, soldados y residentes locales.

El impacto ecológico fue devastador: más de 360 kilómetros de costa quedaron impregnados de hidrocarburos, afectando gravemente la flora y la fauna



marina. Murieron miles de aves y moluscos, y los ecosistemas costeros tardaron años en recuperarse. Las playas, los acantilados y los bancos de arena quedaron cubiertos por una capa de petróleo solidificado que requirió varios años de limpieza y restauración.

A nivel social y económico, el desastre ocasionó la paralización total de la actividad pesquera, que era una de las principales fuentes de sustento de la región, y también afectó de forma drástica el turismo, otro de los pilares económicos locales. Se calcula que la recuperación integral de la zona demandó más de una década.

Por la magnitud de sus efectos, el siniestro del Amoco Cádiz se considera uno de los derrames de petróleo más graves del siglo XX, y marcó un punto de inflexión en la conciencia ambiental europea, impulsando la reflexión sobre la vulnerabilidad del mar ante el transporte marítimo de hidrocarburos y la necesidad de fortalecer las medidas preventivas y de emergencia ante este tipo de catástrofes.

El juicio

Dado que Francia no era Estado Parte del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos al momento del accidente, resultaba complejo hacer valer ante los tribunales franceses la responsabilidad de los armadores, y la indemnización prevista por dicho instrumento aparecía claramente inferior a la que podría reclamarse en otras jurisdicciones. En consecuencia, los damnificados interpusieron su demanda ante los tribunales de los Estados Unidos contra la empresa propietaria del petrolero, Amoco Corporation. “Los demandantes reclamaban 2.200 millones de dólares como indemnización por: a) las operaciones de limpieza realizadas por empleados públicos; b) las donaciones hechas por las comunidades locales y el tiempo de los voluntarios; c) el costo del material y el equipamiento adquiridos para la limpieza; d) el costo de utilización de edificios públicos; e) la recuperación de costas y puertos; f) la pérdida de empleos; g) la pérdida de reputación e imagen pública de pueblos y ciudades; h) las reclamaciones individuales, e i) el daño ecológico.” (Rao, 2003, p.110).

Luego de trece años de litigio, el tribunal —a cargo del juez Frank McGarr— dictó su decisión en 1988. Si bien reconoció la responsabilidad de Amoco por el siniestro, redujo de manera drástica los montos reclamados, aceptando solo una parte mínima de los perjuicios alegados por el Estado francés, las comunas afectadas y diversos grupos locales. De un total reclamado que ascendía a varios



miles de millones de francos, el fallo solo reconoció 252,8 millones de francos franceses, más intereses anuales del 7,22 % desde 1979, lo que equivalía a aproximadamente 40 millones de dólares más 35 millones por intereses hasta 1988 (Gundlach, 1989).

El tribunal eliminó categorías completas de reclamos, como la “pérdida de imagen”, la “pérdida de disfrute” y el daño ecológico, al considerar que tales rubros no eran reconocidos por el derecho francés. También se rechazaron los pedidos de compensación por el trabajo de voluntarios no remunerados, y se redujeron otros conceptos por considerar que existían exageraciones, falta de prueba, doble facturación (especialmente respecto del posterior derrame del Tanio en 1980) y dificultad para atribuir los daños directamente al Amoco Cadiz.

Entre los reclamos admitidos se incluyeron algunos gastos extraordinarios del Ministerio de Defensa francés, especialmente por la intervención del Ejército y la Marina en tareas de limpieza, aunque el juez redujo los importes por considerar que parte del personal no había sido desviado de sus funciones habituales. También se reconocieron parcialmente las erogaciones del Ministerio de Transporte —en particular las destinadas a indemnizar a pescadores y ostricultores— y del Ministerio de Medio Ambiente y Calidad de Vida, responsable de la ejecución del Plan Polmar, programa nacional de limpieza costera. Sin embargo, muchas de estas sumas fueron reducidas por falta de documentación o por haberse detectado gastos excesivos o improductivos, como la compra de equipamiento que permaneció sin uso.

Las comunas afectadas, a su vez, vieron recortadas la mayoría de sus pretensiones: los reclamos por erosión costera, restauración de playas o daños a infraestructuras fueron disminuidos sustancialmente, y los relativos a pérdidas de reputación, inversión diferida o daño ecológico fueron directamente desestimados. En este último punto, el juez sostuvo que el perjuicio a los ecosistemas marinos era incompensable por aplicación del principio de *res nullius*, dado que “ni el Estado ni las comunas tienen legitimación para reclamar por daños a los bienes del dominio público marítimo” (Gundlach, 1989).

El fallo reflejó, en definitiva, una concepción restrictiva del daño ambiental, propia de una época en la que la idea de “daño ecológico autónomo” aún no encontraba reconocimiento jurídico pleno. Aunque el tribunal admitió ciertos gastos de limpieza y restauración, negó la posibilidad de reparación por la pérdida de biodiversidad y por la afectación del equilibrio ecológico, sentando así un



precedente que evidenció las limitaciones del derecho internacional para brindar una reparación integral frente a catástrofes ambientales de gran escala.

Aumento en los límites de la responsabilidad.-

El grave accidente del superpetrolero Amoco Cadiz contribuyó decisivamente a que los Estados Partes reconsideraran los regímenes internacionales de responsabilidad civil por daños derivados de contaminación por hidrocarburos. Hasta ese momento se encontraban vigentes el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (CLC, 1969) y el Convenio sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC, 1971), los cuales conformaban un sistema mixto de responsabilidad e indemnización que limitaba la carga económica del armador e introducía un fondo internacional financiado por las industrias petroleras.

El siniestro, sin embargo, dejó en evidencia que dicho sistema resultaba insuficiente para atender la magnitud real de los daños ocasionados por un derrame de petróleo de gran escala. Los montos máximos de compensación establecidos no alcanzaban a cubrir los gastos efectivos de limpieza, reparación ambiental ni las indemnizaciones reclamadas por los particulares afectados. Como explica Shvelidze (2020), “el incidente del Amoco Cadiz de 1978, aunque a través de un ejemplo trágico, demostró la insuficiencia de los límites establecidos tanto en el Convenio CLC de 1969 como en el Convenio del Fondo de 1971 para cubrir los daños derivados de la catástrofe” (p. 8).

A partir de esta constatación, la Organización Marítima Internacional (OMI) emprendió una revisión integral del régimen vigente, que derivó en la adopción de los Protocolos de 1992. El primero de ellos modificó el CLC, incrementando significativamente los límites de responsabilidad de los propietarios de buques y ajustando las condiciones bajo las cuales estos podían invocar la limitación. El segundo modificó el Convenio del Fondo, ampliando los montos globales de compensación y fortaleciendo la estructura financiera del FIDAC, que pasó a contar con mayores aportes de los receptores de hidrocarburos.

El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) establece en su artículo 10 que el fondo se financia con las contribuciones de todas las personas físicas o jurídicas que, en el curso de un año civil, hayan recibido más de 150.000 toneladas de crudo. Dicho fondo responde frente a quienes sufran daños por contaminación de hidrocarburos en el territorio, mar



territorial o zona económica exclusiva de un Estado Parte cuando el propietario del buque resulte insolvente, su seguro no alcance a cubrir la totalidad de los daños, o bien cuando esté exento de responsabilidad conforme a las excepciones previstas en el Convenio, o los daños superen el límite de responsabilidad aplicable al armador.

Por el contrario, el Fondo no otorgará compensación en casos de contaminación resultante de un conflicto armado o cuando el siniestro ocurra en un Estado que no sea Parte del Convenio. Tampoco se reconocerá indemnización cuando no pueda demostrarse que los perjuicios fueron consecuencia de un hecho vinculado a un navío comprendido en la definición establecida en su artículo 1, que considera “toda nave apta para la navegación marítima y todo artefacto flotante en el mar, del tipo que sea, construido o adaptado para el transporte de hidrocarburos a granel como carga”.

De esta manera, el régimen revisado logró una mayor certeza jurídica y una cobertura más amplia para los damnificados, garantizando que las víctimas de contaminación marina pudieran acceder efectivamente a la reparación del daño, incluso en casos en que el propietario del buque no pudiera responder con sus propios recursos.

Los nuevos protocolos, que entraron en vigor en 1996, marcaron un cambio sustancial en la concepción de la responsabilidad ambiental en el ámbito marítimo. Entre las principales innovaciones introducidas se destacan la ampliación del ámbito territorial de aplicación, la actualización de la definición de “aceite” —que pasó a incluir una gama más extensa de hidrocarburos— y la imposición de mayores exigencias al armador, quien pierde el derecho a limitar su responsabilidad cuando los daños provienen de una conducta dolosa o temeraria.

Asimismo, los límites monetarios establecidos representaron un aumento considerable respecto del régimen anterior, llegando a multiplicar varias veces las cifras de 1969 y 1971. Esto permitió que el sistema respondiera de manera más adecuada frente a los enormes costos de restauración ambiental y compensación a las víctimas.

Tanto Francia como Reino Unido suscribieron ambos acuerdos, modificando sus legislaciones internas para adaptarse al nuevo régimen internacional. En consecuencia, la comunidad internacional dio un paso decisivo hacia un sistema más equitativo y eficaz, que procura equilibrar la protección del medio marino con la continuidad de la actividad marítima comercial, asegurando al mismo tiempo la reparación integral de los daños ambientales.

