

EL PRESTIGE. Análisis de la sentencia.

ALBORS
GALIANO
&
PORTALES

AGERS

Asociación Española de
Gerencia de Riesgos y Seguros

INTRODUCCIÓN

Viaje St. Petesburgo-Gibraltar (Orders) con 76.972 tons. de fuel-oil pesado.

Transcurren 6 días desde inicio de averías (13/11/2002) hasta hundimiento (19/11/2002).

Derrame: 66.000 tons.

Instrucción de la causa y tramitación Procedimiento Abreviado: 2002-2012.

Celebración del Juicio: 16/10/2012 a 10/07/2013.

Sentencia: 13/11/2013.- Actualmente sujeta a Recurso ante el Tribunal Supremo.

CONTENIDO

NATURALEZA DEL SINIESTRO.-

Fallo estructural, rotura del casco y naufragio.

CAUSAS DEL SINIESTRO.-

Falta de conservación y de mantenimiento del buque.

CONSIDERACIONES Y APRECIACIONES RELEVANTES.-

- No eran aceptables las críticas severas hacia el buque: buque sub-estándar y perteneciente a flota de buques en mala condición. Ni las Autoridades ni las normativas vigentes podrían haberlo tolerado.
- Obtuvo sus certificados.
- La condición real del barco sólo era detectable para los técnicos encargados de ello (ABS).
- Cuando SMIT tomó control del barco pidió puerto de refugio y fue denegado.

EXAMEN RESPONSABILIDADES PENALES

Delito medioambiental en concurso con delitos de daños (imprudencia grave y creación de riesgo).

Capitán/Jefe de Máquinas.- Inexistencia de delito: falta de prueba de que conociesen el estado real del buque.

Director General de la Marina Mercante.- Inexistencia del delito: tomó decisiones razonables con el asesoramiento adecuado. Inicialmente era razonable el alejamiento. Las importantes contradicciones impiden valorar si posteriormente era viable y aconsejable el refugio.

Delito de desobediencia: imputado al Capitán por el retraso en aceptar el remolque. Sin conexión causal establecida con la contaminación. No genera responsabilidad civil.

EXAMEN RESPONSABILIDADES CIVILES

No existiendo condena por delito medioambiental, no se declaran responsabilidades civiles.

La Sentencia confirma que la responsabilidad civil estaría sujeta a sus normas especiales reguladoras:

- Convenio CLC 92.- (GT PRESTIGE= 42.820).- 18.884.400 DEG= 22.777.986 Euros (consignados en Junio 2003). No liquidable sin condena penal.
- Convenio FUND 92.- 135.000.000 DEG= 171.520.703 Euros (satisfecho en gran parte a lo largo del proceso penal).

VALORACIÓN CRÍTICA

Perspectiva penal: difícil de comprender pero técnicamente aceptable.

Perspectiva civil: se declara el respeto a las normas aplicables.

Perspectiva práctica:

- Por encima de los límites legales es difícil localizar solvencia. Si se hubiese establecido dolo del propietario el Club de P&I (no comparecido) podría haber utilizado esa excepción y rechazar cobertura.
- Por encima de los límites legales el Club P&I no admitía acción directa. Sentencia del *Commercial Court* de 22/10/2013.
- El Recurso de Casación no ofrece expectativas razonables de éxito. La solución ya no está en el proceso penal.

CONSIDERACIONES RELEVANTES TRAS EL PRESTIGE

Posición de las Sociedades de Clasificación.- El ejemplo ERIKA y el ejemplo PRESTIGE.

Posición de los fletadores.-

Posibles soluciones generales.

- Prevención del accidente: mantenimiento, conservación e inspecciones de los buques tanque.
- Reforzar el régimen de los puertos de refugio.
- Revisión de los límites.
- Tratamiento técnico adecuado de estos incidentes por la Administración.
- Planteamiento de disputas mercantiles y no penales.