

“EL TRIBUNAL SUPREMO ACUERDA INDEMNIZAR A LOS PERJUDICADOS POR LA CATÁSTROFE DEL PRESTIGE”

Autora: Eva Blasco Hedo, Responsable del Área de Formación e Investigación del Centro Internacional de Estudios de Derecho Ambiental (CIEDA-CIEMAT)

El comentario de esta resolución judicial no puede desconectarse del contenido de la sentencia dictada en instancia por la Audiencia Provincial de A Coruña de fecha 13 de noviembre de 2013, cuya interpretación llevé a cabo bajo el título “*Inidoneidad de la vía penal en el caso del Prestige*”.

http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2013/11/2013_11_25_Blasco-Prestige.pdf

Si en aquel momento entendí que la vía penal no había sido el cauce adecuado para intentar conseguir además de una condena de los hechos, un resarcimiento de daños y perjuicios a través del pronunciamiento de la responsabilidad civil que pudiera derivar de la comisión del hecho delictivo; lo cierto es que la Sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 14 de enero de 2016 (Roj: STS 11/2016 - ECLI:ES:TS:2016:11), en cuyos argumentos revocatorios me voy a detener a continuación, establece lo contrario.

Respetando el relato de hechos de la sentencia de instancia, la Sala condena al capitán del buque como autor responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico, a la pena de dos años de prisión y accesorias así como al abono de la correspondiente indemnización. Asimismo, declara la responsabilidad civil directa de la Compañía “The London Steamship Owners Mutual Insurance Association” (The London P&I CLUB) hasta el límite de la póliza suscrita, y la subsidiaria de la propietaria del buque “Mare Shipping Inc”. Se declara igualmente la responsabilidad civil del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC) con los límites establecidos en el Convenio que lo regula. Por último, se le absuelve del delito de desobediencia a la autoridad por considerarlo subsumido en el delito imprudente contra el medio ambiente y se confirma la absolución respecto al delito de daños a espacios naturales protegidos y de daños.

Al final de aquel comentario dejé sobre la mesa la idea de que la revisión en casación del contenido de las sentencias absolutorias resultaba complicada. Así parece entenderlo la Ponente de la STS, que previamente al examen de los escritos presentados por los recurrentes, explica pormenorizadamente la

Doctrina de la Sala conectada con la del Tribunal Europeo de Derechos Humanos y la del Tribunal Constitucional en orden a la posibilidad de revisión de las sentencias absolutorias, de entrada, más que restrictiva.

Al efecto, si los hechos probados de la sentencia de instancia se basan en pruebas de carácter personal, en principio, no cabe revocar una sentencia absolutoria, salvo que en una audiencia pública sea oído de nuevo el acusado y, en su caso, testigos o peritos, con el fin de respetar los principios de contradicción e inmediación. Harto complicado resulta variar los aspectos fácticos de una sentencia absolutoria para decantarse por un pronunciamiento de condena, sin que en la segunda instancia se cuente con el testimonio del acusado que ha negado la comisión del hecho ilícito. Propuesta de la que se aparta la STS amparándose en el carácter extraordinario del recurso de casación que “descarta arbitrar un trámite de audiencia del acusado absuelto”.

Sin embargo, la Sala admite la posibilidad de revocar en casación pronunciamientos absolutorios en dos supuestos: por una parte, a través del motivo de infracción de ley (artículo 849.1 LECrim), con intervención de la defensa técnica pero sin audiencia personal del reo. En este caso, la discrepancia rondaría en torno a una cuestión estrictamente jurídica, es decir, cabría la posibilidad de variar la interpretación de las normas jurídicas efectuada por el Tribunal de instancia y enmendar “errores que afecten a la interpretación de la naturaleza y concurrencia de los elementos subjetivos exigidos en el tipo penal aplicado”. Insistimos, siempre desde una perspectiva jurídica y sin una nueva valoración de la prueba practicada en instancia. Todo ello, con el fin de preservar la unidad del ordenamiento jurídico penal.

En esta misma estela, la rectificación de hechos probados se puede llevar a cabo a través de los documentos que obren en la causa (art. 849.2 Ley de Enjuiciamiento Criminal), si bien solo en el caso de que no resulten contradichos por otros elementos probatorios; lo que podría dar lugar a que entrara en juego la prueba personal y nos moveríamos de nuevo en el terreno de la prohibición. En definitiva, a través de esta vía se puede modificar el relato fáctico de hechos probados sobre la base exclusiva de pruebas auténticamente documentales, de las que se deduzcan datos incontrovertidos que prueben directamente el error que se denuncie.

El segundo supuesto en que se acepta la revisión de pronunciamientos absolutorios es cuando la pretensión punitiva de la parte recurrente no ha obtenido respuesta alguna del Tribunal de instancia o ha sido arbitraria, irrazonable o absurda. La Sala pone de relieve la distinción entre los efectos del derecho a la presunción de inocencia y a la tutela judicial efectiva, considerando que la vulneración del primero por ausencia de motivo para condenar se traduciría en la absolución del acusado, mientras que la del

segundo daría lugar a la nulidad de las actuaciones y su devolución al Tribunal de instancia para nuevo examen; máxime teniendo en cuenta que el Tribunal de casación “no puede sustituir al de instancia en la valoración de una prueba que no ha presenciado”.

Bajo este prisma, la sentencia valora los recursos formulados por todas las acusaciones que, a excepción de la “Plataforma Nunca Mais”, interesan la condena del capitán del barco como autor responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente y/o de daños a espacios protegidos y daños.

Con carácter previo, rechaza la Sala la pretensión del Ministerio Fiscal tendente a la declaración de la nulidad de la sentencia recurrida y la devolución de la causa al Tribunal de Instancia. Para ello se basa en que aquel propósito se ha deducido por el representante público en el acto de la vista del recurso y no con anterioridad; por lo que el verdadero objetivo del Ministerio Fiscal fue introducir cuestiones nuevas que, a juicio de la Sala, resultan extemporáneas y novedosas para el resto de las partes, que verían vedada la posibilidad de ejercitar su derecho de defensa.

Lo que en realidad denuncia el Ministerio Fiscal es la falta de motivación de la resolución recurrida de conformidad con el art. 849.2 LECrim. y sobre la base de una serie de documentos (FJ. 8º) referidos esencialmente al estado del buque; que la sentencia de instancia considera que “aun siendo expresivos, no son reveladores de un deficiente o precario estado estructural del buque”. A tenor de la Doctrina sentada con carácter previo, la Sala llega a la conclusión de que algunos de estos documentos no pueden valorarse prescindiendo de la declaración de los propios acusados o de quienes los redactaron. El hecho de que la sentencia de instancia no se hubiera referido específicamente a alguno de estos documentos no implica un defecto significativo de motivación, cuando su valoración se ha llevado a cabo al hilo de varias declaraciones. En definitiva, no aprecia un déficit de motivación relevante en la sentencia de instancia, que se traduzca en un criterio arbitrario o en un error material patente.

A mi entender, en un procedimiento judicial de tal envergadura resulta complicado valorar aisladamente un documento específico sin conectarlo con la versión de quien lo ha redactado, y que además se aprecie un grado tal de suficiencia que sea capaz de modificar algún hecho probado. Tampoco una declaración personal documentada goza de aquella idoneidad documental, tal y como aprecia la Sala en el caso de la prestada en Nueva York por el capitán anterior del “Prestige” dentro del procedimiento instado por el Estado español frente a la sociedad de clasificación ABS.

VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DEL BUQUE

Bajo este prisma, la sentencia valora los recursos formulados por todas las acusaciones recurrentes, que, a excepción de la plataforma Nunca Mais, han denunciado por el cauce del art. 849.1 LECrim indebida aplicación de los artículos 325, 326 y 331 del Código Penal vigentes a la fecha de los hechos, en relación con el capitán del barco acusado, al que le atribuyen la comisión de un delito imprudente contra el medio ambiente y/o de daños a espacios protegidos y daños.

El cauce de casación únicamente permite la revisión del contenido de la sentencia de instancia a partir de los hechos probados establecidos en ésta, que, en principio, no pueden modificarse. La Sala examina los elementos del tipo básico contenido en el art. 325.1 CP y pone especial énfasis en el bien jurídico protegido, que no es otro que el medio ambiente, “uno de los pocos bienes jurídicos que la Constitución expresamente menciona como objeto de protección o tutela penal”.

El análisis de la conducta del principal acusado se basa en el examen de la concurrencia de los tres elementos esenciales que exige el tipo básico: la provocación o realización directa o indirecta de algunas de las actividades contaminantes señaladas en el precepto, entre las que se encuentran los vertidos directos o indirectos en las aguas terrestres, marítimas o subterráneas. La infracción de una norma extrapenal, es decir, de aquellas leyes de carácter general protectoras del medio ambiente. Y la creación de una situación de peligro grave para el medio ambiente. En este último caso no se precisa un resultado concreto de peligro, incluso se habla de “delito de peligro abstracto” o de “delito de peligro hipotético”. En realidad, el elemento del tipo no es la situación de peligro sino la idoneidad del comportamiento llevado a cabo para producir dicho peligro, integrado por dos elementos esenciales: la probabilidad y el carácter negativo de un eventual resultado.

A su vez, la Sala se pronuncia sobre el contenido del art. 326 CP y su exigencia de que se hayan desobedecido las órdenes expresas de la autoridad administrativa de corrección o suspensión de las actividades contaminantes. E incorpora la agravación prevista en el art. 326 e) CP de que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico, que define y diferencia. Añade que todas estas conductas pueden realizarse tanto dolosamente como por imprudencia grave, adelantándonos los elementos que debe reunir la infracción para calificarse de imprudente y, sobre todo, la diferenciación entre imprudencia grave y aquella que no lo es.

En cuanto al primero de los elementos del tipo básico, el criterio de la Sala es que la acción de arrojar al mar el fueloil que transportaba el buque encaja en el concepto de “vertido”.

La infracción de normas extrapenales la conecta con las disposiciones relacionadas con el transporte por mar de sustancias peligrosas por su alto potencial contaminante. Al efecto, repasa el contenido de los distintos Tratados Internacionales suscritos por España que inciden directamente en este caso. Se detiene en el contenido del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, el Convenio MARPOL, y más concretamente, en la regla 11 de su Anexo I relativa a las descargas accidentales procedentes de averías sufridas por el buque o sus equipos y la actuación del capitán, que incluye la intencionalidad de causar la avería o la imprudencia temeraria y a sabiendas de que con toda probabilidad iba a producirse aquella. En el ámbito nacional, relaciona las infracciones previstas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, destacando dentro de las graves “la evacuación negligente” en zonas de navegación española “de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en el mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia”.

Respecto a la creación de una situación de peligro grave, la Sala estima que no solo existió el riesgo de deterioro grave (se acomete el transporte con un buque de unos 26 años de antigüedad y en un deficiente estado de conservación; sobrecalado, con un sistema de remolque anticuado, asumiendo una navegación que la sentencia recurrida calificó de arriesgada, por aguas que no son tranquilas y en unas condiciones meteorológicas adversas) sino que se concretó “en una de las más graves catástrofes ecológicas de los últimos tiempos a consecuencia del intenso y extenso vertido de combustible que propició la abertura que se produjo en el casco de estribor del barco, por la que salieron unas 63.000 toneladas del fuel que transportaba”, lo que propicia la aplicación del tipo agravado del art. 326 e) del CP.

Desde el aspecto subjetivo, se analiza el alcance del riesgo generado por la actuación del capitán, teniendo en cuenta la posible vulneración del deber de cuidado que le era exigible. O lo que es lo mismo, si generó un riesgo ilícito o prohibido, o su conducta bordeó los límites de lo permitido, tal como apreció la sentencia de instancia cuando concluyó “que la avería que provocó el colapso del barco no era previsible, ni pudo ser advertida por el acusado”. A sensu contrario, la STS otorga relevancia a aquellos elementos fácticos que la de instancia no consideró causas eficientes de lo ocurrido.

Y es que las deficiencias que presentaba el barco (defectos en su maquinaria, el piloto automático y los serpentines de la calefacción) las vincula la Sala a la

avería que provocó la explosión, al igual que las consecuencias de las condiciones meteorológicas, que asimismo conecta con el estado de conservación del barco. En parecidos términos se pronuncia sobre la operación de introducir agua de mar en el barco para corregir la escora y ponerlo en vertical, que supuso una mayor sobrecarga y dificultó sobre manera su rescate. Otro de los extremos esenciales de la actuación del acusado es su postura ante el requerimiento de la autoridad marítima en relación con el remolque del barco, que a juicio de la Sala contribuyó a incrementar el riesgo de contaminación al dejar transcurrir varias horas desde que se cursó la orden sin posibilidad de controlar la embarcación y, por ende, el vertido incesante que producía. De hecho, el capitán conocía las exigencias de la maquinaria que llevaba instalada, “pese a lo cual, cuando hubo de materializarse el remolque del barco no solo no había energía que produjera el vapor de agua necesario, sino que tampoco había tripulación que lo pudiera preparar”.

En definitiva, el capitán obvió el deber de cuidado objetivo que le era exigible, al generar riesgos no permitidos y no neutralizar los provocados por otros. Y también el subjetivo, puesto que como capitán del buque estaba obligado a advertir la presencia del peligro que asumió. Y sobre todo, en atención al material altamente contaminante que transportaba, y que exigía extremar las medidas de seguridad. De ahí que su comportamiento haya sido calificado de mixto, de acción en algunos aspectos y de omisión en otros; con incumplimiento del deber de garante exigible a su actuar, que le obligaba a neutralizar, no a incrementar, los riesgos que podían emanar del buque y de las mercancías y fluidos que transportaba.

Por último, de conformidad con el art. 331 CP la Sala considera que la imprudencia merece el calificativo de “grave”, tanto por la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado en relación con el riesgo no permitido como por la importancia del bien jurídico afectado, el equilibrio del ecosistema.

En definitiva, la actuación del capitán del barco es constitutiva de un delito de imprudencia grave contra el medio ambiente de los arts. 325.1 y 326 e), en relación con el art. 331 CP. Se debe puntualizar que se acuerda su absolución por el delito de desobediencia a la autoridad, único por el que se condenó en instancia, al entender que este comportamiento queda subsumido en el delito de imprudencia por el que ha sido condenado el acusado.

No aprecia la Sala posibles relaciones concursales entre el delito contra el medio ambiente y el de daños imprudentes por no haber quedado claramente individualizados ni los titulares de bienes afectados ni el alcance del deterioro producido. Tampoco se aprecia la comisión del delito tipificado en el art. 330

CP, que sanciona a quien, en un espacio natural protegido, dañase gravemente alguno de los elementos que hubieran servido para calificarlo. No basta que en el relato de hechos probados apareciese de forma genérica la afectación a “espacios naturales” por cuanto no se especificó en qué consistió aquella ni el grado o intensidad de la afectación.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL DELITO

La condena del principal acusado acarrea el pronunciamiento sobre responsabilidad civil en los términos previstos en los arts. 109 y 116 CP. Existe una conexión directa entre su comportamiento y los daños y perjuicios derivados de la catástrofe provocada por el vertido de hidrocarburos que transportaba el buque, de los que debe responder. De esta manera, nos trasladamos al ámbito del derecho civil. La acción civil “ex delicto” no pierde su naturaleza por el hecho de ejercitarse en proceso penal.

Este resarcimiento se encuentra regulado por el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991 (CLC92) y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992, instrumentos asumidos por España.

Respecto al primero de los Convenios, la Sala explica sus principios informadores y pone el acento en el establecimiento de una limitación de responsabilidad o restricción de la legitimación pasiva, de tal manera que imputa exclusivamente la responsabilidad al propietario del buque, sea o no naviero. Al efecto, entiende que se trata de una responsabilidad de carácter exclusivo y excluyente. No obstante, justifica la responsabilidad civil del capitán del barco amparándose en el contenido del art. 5.3 del CLC92, que si bien prevé una serie de excepciones al carácter excluyente de la responsabilidad del propietario y declara exentos de responsabilidad a determinadas personas; lo cierto es que esta exención no juega cuando los daños han sido causados “temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían”. Y así entiende la Sala que ha actuado el capitán del “Prestige”, con una clara imprudencia grave que justifica su responsabilidad civil y a la que no resultan aplicables aquellas reglas de exención. Y todo ello, una vez despejadas las dudas doctrinales sobre si en el actuar temerario o a sabiendas se incluye además del dolo eventual los supuestos de imprudencia grave.

En relación con el alcance de la responsabilidad civil subsidiaria de la entidad propietaria del buque “Mare Shipping”, la Sala entiende que concurren las dos

notas que la caracterizan: una relación de dependencia entre el autor del delito y el principal para el que trabaja, y que el autor actúe dentro de las funciones de su cargo, aunque extralimitándose. Ha resultado indiscutible que el acusado cometió el delito por el que ha sido condenado en el ejercicio de sus funciones. Asimismo, el capitán del barco, si bien formalizó su contrato con la entidad “Universe Maritime”, lo cierto es que ésta actuaba como agente y representante de “Mare Shipping” e intervenía por su cuenta y nombre.

El citado Convenio canaliza la responsabilidad en la empresa propietaria del buque, que a juicio de la Sala y sobre la base de los hechos probados de la sentencia de instancia, conocía perfectamente su defectuoso mantenimiento y conservación. Pese a ello permitió que efectuara la travesía con un claro menosprecio de los principios de cautela y cuidado. Nos hallamos “ante un caso de culpa o negligencia civil atribuible a Mare Shipping Inc, que alcanza cotas suficientes para entender que la misma actuó temerariamente, con desprecio consciente y deliberado de los graves riesgos que implicaba su actuación, y en consecuencia idóneo para enervar el derecho de limitación que la propietaria del buque reconoce el CLC92 con arreglo a sus propios términos”. En definitiva, la propietaria del buque es responsable de los daños causados por la contaminación con independencia de cuál haya sido su intervención en los hechos y está obligada a formalizar un seguro que cubra su responsabilidad civil

El siguiente peldaño viene referido a la petición de condena para la aseguradora del “Prestige”, hasta el límite de la póliza que tenía suscrita “Universe Maritima, Atenas” (que actuaba en representación de la propietaria del “Prestige”) con la “Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association” (The London P&I CLUB), que decidió de forma unilateral mantenerse al margen del proceso, lo que no significa que pueda eludir su condena. El artículo 7 del CLC92 establece la obligación de los propietarios de buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel de mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la cuantía de su responsabilidad de conformidad con la limitación que el mismo establece. Y de acuerdo con ese aseguramiento la “Cia The London P&I Club” constituyó ante el Juzgado de Instrucción encargado de esta causa el correspondiente fondo de garantía por importe de 22.777.986 euros. En este sentido, se admite la acción directa contra el asegurador hasta el límite fijado por el Convenio.

Al margen de la cuantificación de esta responsabilidad legal, existe otro contrato de aseguramiento bilateral formalmente pactado entre la propietaria del buque y su aseguradora. Se trata del seguro inscrito “The London P&I club” que durante la vigencia de la póliza garantiza que “el buque estará plenamente integrado en la póliza de seguros estándar de responsabilidad

contra contaminación petrolífera de un Club P&I con el límite de 1 billón de dólares USA".

Con anterioridad a nuestra Ley de la Navegación Marítima de 24 de julio de 2014, los contratos de seguro P&I, de indemnización efectiva, que cubren al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado a un tercero, no estaban regulados expresamente en España, por lo que la Sala aplica supletoriamente la Ley de Contrato de Seguro y el ejercicio de la acción directa del tercero perjudicado conforme a su art. 76. En este caso, la aseguradora ha constituido un fondo de garantía para hacer frente a las acciones directas de los perjudicados, que cubría la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque; de ahí que la Sala haya declarado la responsabilidad civil directa de la "Cia Aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association" hasta el límite de 1 billon de dólares USA fijados en la misma. A la asegurada se le condena en calidad de responsable civil subsidiaria.

Se debe puntualizar que la Ley de la Navegación Marítima de 24 de julio de 2014 regula específicamente la responsabilidad civil por contaminación, en la que será obligatorio el seguro de responsabilidad civil de daños por contaminación de las costas y aguas navegables, en un afán de mejorar el sistema indemnizatorio. Se trata más bien de un sistema de responsabilidad cuasi objetiva del armador o titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho (art. 385). Un sistema que va más allá del establecido en los Convenios Internacionales, si bien éstos continuarán gozando de una aplicación preferente.

Los recurrentes también han solicitado que se declare la responsabilidad civil a cargo del Fondo Internacional de Indemnización por daños debidos a la contaminación marítima de hidrocarburos, el FIDAC. En la actualidad se rige por el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992, instrumento asumido por España. Su finalidad principal es indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación hasta un determinado límite, que la Sala fija en 135 millones de unidades de cuenta; por lo que condena al FIDAC con arreglo a los límites legalmente establecidos. Añadir que el FIDAC se financia con las contribuciones que debe realizar cualquiera que haya recibido durante un año civil más de 150.000 toneladas de petróleo crudo y fuel-oil pesado en un Estado parte del Convenio.

Por último, la Sala difiere la cuantificación del importe de la responsabilidad al trámite procesal de ejecución de sentencia partiendo de que el límite máximo no puede exceder de las peticiones que formularon las partes acusadoras en sus conclusiones definitivas y siempre sobre la base del relato de hechos probados, aunque no acepta algunos de los criterios fijados en instancia sobre la determinación de responsabilidad civil. Un trabajo arduo traspasado a primera instancia e indudablemente no exento de la dificultad que conlleva la ejecución de esta clase de resoluciones.

Llegados a este punto y a modo de reflexión final, considero que a través de esta sentencia se ha pretendido asegurar el resarcimiento de víctimas y perjudicados mediante una depuración de responsabilidad penal mínima. En realidad, se proyecta esencialmente sobre la responsabilidad civil por contaminación marítima en una clara búsqueda de un efecto reparador. Y es que el resultado que provocó el derrame del hidrocarburo procedente del “Prestige” debe tildarse de catastrófico y la reparación de los daños originados no puede dejarse a merced de los vientos. Y no digo esto con el ánimo de criticar negativamente el contenido de la sentencia de instancia, a mi modo de ver, también correcta y debidamente motivada. Pero en derecho penal, y sobre la base de los hechos probados de la sentencia de instancia, que no pueden modificarse contra reo al tratarse de un recurso de casación de naturaleza extraordinaria; las interpretaciones pueden resultar divergentes y ahí es precisamente donde radica la grandeza del derecho, en que no es matemático.

<http://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&database=match=TS&reference=7584120&links=&optimize=20160127&publicinterface=true>