

“INIDONEIDAD DE LA VÍA PENAL EN EL CASO DEL “PRESTIGE””

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

“No debe ser verdad que hasta las cosas ciertas puedan probarse, porque en este procedimiento, después de casi 10 años de instrucción y 9 meses de juicio oral, sólo se han probado aspectos adjetivos de lo ocurrido pero no los sustanciales desde la perspectiva del derecho penal”.

Esta es la oración que encabeza la fundamentación jurídica de la sentencia del “Prestige”, que hasta el momento ha recibido un reproche cuasi general, no sin razón en una primera impresión mediata. Lo cierto es que aunque todos conocemos el resultado del pleito, al menos a través de los medios de comunicación, este primer párrafo invita a la reflexión. Nos aventuramos a pensar que la Sala considera que a lo largo de un período de tiempo tan dilatado no se han realizado del todo bien los deberes, hasta el punto de desvirtuar la presunción de inocencia de los acusados, principio fundamental de nuestro Derecho penal y al mismo tiempo de nuestro Estado de Derecho. Y es que el material probatorio en vía penal no puede avalar meras suposiciones o hipótesis sino que debe ser contundente, y demostrar sin margen de duda la culpabilidad del acusado. Tal y como afirma la Sala “la prueba en un juicio penal equivale a la demostración del hecho afirmado, sin que la referencia a la prueba de indicios sea aceptable cuando existan posibilidades de demostración evidente y científica de un hecho”.

Debemos recordar que la opción por el procedimiento penal implica que únicamente pueden ser condenados aquellos que hubieran sido acusados y por los motivos que se reflejen en las calificaciones provisionales, elevadas a definitivas con posterioridad a la celebración del juicio, y siempre y cuando hubieran comparecido en este acto. Esto no sucedió con el primer oficial del Prestige, Ireneo Maloto, que fue declarado en rebeldía, lo que veda la posibilidad de su condena al no haber sido juzgado, a pesar de que inexplicablemente algunas de las partes mantuvieron la acusación contra él. Cualquier otra hipótesis debe ser descartada. También debe recordarse que para poder condenar a una persona jurídica, es necesario imputar previamente a quien debe responder penalmente por ella, bien sea propietario,

administrador de hecho o de derecho de la misma, o sus representantes legales.¹

Sentadas las premisas anteriores, el objeto de este comentario es ofrecer al lector un resumen de la sentencia del caso “Prestige”, que nos viene azotando desde hace varios días, de la manera más sencilla posible y tintada de algún comentario personal.

Son innumerables las acusaciones personadas en el procedimiento pero en realidad son solo tres los acusados: el capitán del buque APÓSTOLOS IOANNIS MANGOURAS, el Jefe de máquinas NIKOLAOS ARGYROPOULOS y el Director General de la Marina Mercante Española, JOSÉ LUIS LÓPEZ SORS.

El mosaico de delitos objeto de acusación se corresponden esencialmente con los previstos y penados en el Capítulo III “De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente” del Título XVI del Código Penal “De los delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente”. El supuesto de hecho del art. 325 CP vigente a la fecha de los hechos establecía: “*Será castigado con las penas de prisión de seis meses a cuatro años, multa de ocho a veinticuatro meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años el que, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, con incidencia incluso en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales. Si el riesgo de grave perjuicio fuese para la salud de las personas, la pena de prisión se impondrá en su mitad superior*”.²

El art. 326 CP contempla las modalidades agravadas, en concreto sus apartados b) “*Que se hayan desobedecido las órdenes expresas de la autoridad administrativa de*

¹ Artículos 31 y 31 bis CP, tras su redacción por LO 5/2010, de 22 de junio. En este caso, resultaría aplicable el contenido del artículo 31 CP vigente en el momento de los hechos que decía: EI que actúe como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro, responderá personalmente, aunque no concurren en él las condiciones, cualidades o relaciones que la correspondiente figura de delito o falta requiera para poder ser sujeto activo del mismo, si tales circunstancias se dan en la entidad o persona en cuyo nombre o representación obre. Estaríamos hablando de la responsabilidad criminal del representante de una persona jurídica. La diferencia es que el art. 31 bis CP contempla la responsabilidad penal de las personas jurídica y dice: “las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho.”

² Modificado por art. único.92 de Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio exclusivamente en relación con la duración de las penas.

corrección o suspensión de las actividades tipificadas en el artículo anterior y su apartado e) Que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico". El art. 328 CP, en su redacción por Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio versa sobre depósitos o vertederos de residuos tóxicos o peligrosos, estableciendo en su apartado 3: "Serán castigados con la pena de prisión de uno a dos años los que en la recogida, el transporte, la valorización, la eliminación o el aprovechamiento de residuos, incluida la omisión de los deberes de vigilancia sobre tales procedimientos, pongan en grave peligro la vida, integridad o la salud de las personas, o la calidad del aire, del suelo o de las aguas, o a animales o plantas", y en su apartado 4 "El que contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general traslade una cantidad importante de residuos, tanto en el caso de uno como en el de varios traslados que aparezcan vinculados, será castigado con la pena de prisión de uno a dos años".

Se suma el art. 330 CP: Daños en elementos característicos de espacio natural protegido y el art. 338 CP, que dentro de las disposiciones comunes a este título, prevé la agravación por espacio natural protegido.

Asimismo, se imputan delitos de daños previstos en los arts. 263, 264 y 266. 2 y 4 CP. Por último, se juzga si se ha cometido un delito de desobediencia grave y resistencia a la autoridad, contemplado en el art. 556 CP, dentro del Título dedicado a los hechos punibles contra el orden público, cuyo bien jurídico protegido es la necesaria confianza y respeto que el ejercicio de la autoridad lleva consigo, que no puede ser vulnerada por comportamientos que impliquen desobediencia o resistencia que dañen el prestigio que el desempeño de toda autoridad conlleva.

Los hechos probados resultan ser el basamento fundamental de la sentencia a partir de los cuales la Sala, aplicada la fundamentación jurídica pertinente, llega a la convicción de un fallo absolutorio, salvo en relación con el delito de desobediencia, del que resulta condenado exclusivamente el capitán del barco. En estos hechos se indica que el buque *Prestige*, que navegaba desde hacía 26 años bajo bandera de Bahamas, era propiedad de la Naviera griega Universe Maritime LTD, aunque su propietaria, según datos registrales, fuese la entidad Mare Shipping, Inc. Liberia, lo que denota una primera discordancia entre la titularidad, a efectos registrales, y la entidad propietaria real; figurando como armadora del buque la ya citada entidad Universe Maritime, siendo su entidad aseguradora, solo desde el 30/09/2002, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association.

El busque disponía de un certificado de la entidad AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS)³, en el que constaba que sus condiciones para navegar

³ ABS fue fundada en 1862 y actualmente es una de las tres empresas líderes en su sector a nivel mundial, junto a la británica Lloyd's Register y la noruega Det Norske Veritas. La misión de ABS es buscar el interés general así como las necesidades de sus clientes promoviendo la seguridad de la vida humana y propiedades así como la protección del entorno natural marino por medio del desarrollo y verificación de estándares para el diseño, construcción y mantenimiento de buques y plataformas offshore.

eran acordes a las normas exigibles para ello, válido hasta el 31 de marzo de 2006. Disponía de otro certificado de gestión de la seguridad cuya validez se extendía hasta el 20 de junio de 2006, en el que se hacía constar que cumplía los requisitos del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la prevención de la contaminación. También contaba con un sistema obligatorio de remolque de emergencia a popa, habiendo pasado su última revisión anual el 25 de mayo de 2002.

Con arreglo a estos certificados, aunque el buque aparentemente estaba en condiciones idóneas para navegar, lo cierto es que existía por parte de Repsol una descalificación del barco desde 1.997, debido a su antigüedad de más de veinte años, defectos documentales en las revisiones y carecer de certificado de mantenimiento. Asimismo, la mercantil BP, anteriormente British Petroleum, lo había descalificado desde el año 2000 por no cumplir sus estándares de seguridad.

Pese a estas circunstancias, el buque partió de San Petersburgo el 31 de octubre de 2002 con un cargamento de fueloil que fue completado en un puerto de Letonia con una carga a bordo de 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado, lo que significaba llevar unas 2.150 toneladas más de peso; aunque adelantamos que a lo largo del juicio, según criterio de la Sala, no se ha demostrado que la carga fuese inaceptable o perjudicial; si bien una sobrecarga, en principio, parece que hubiera podido provocar consecuencias negativas. Su destino inmediato era Gibraltar, donde el capitán debía recibir órdenes e instrucciones mientras que el más probable puerto al que se dirigía era el de Singapur u otro asiático.

El día 13 de noviembre de 2002 tras un fuerte ruido, parecido a una explosión, se produjo la escora del buque debido a un fallo estructural en el costado de estribor que provocó una abertura de grandes dimensiones por donde se vertió gran parte de la carga al mar. Este fallo estructural fue debido a un mantenimiento y conservación deficientes pero inadvertidos por y ocultos para quienes navegaban en el buque.

Para corregir la situación, el capitán decidió introducir agua de mar, consiguiendo que el buque se adrizase en horas, si bien empeoró su estructura. Solicitada llamada de socorro desde el Prestige, la Administración española, bajo la dirección del Director General de la Marina Mercante, D. José Luis López Sors González, asumió la gestión del evento con el fin de que se evitara el vertido de fueloil al mar, tratando de recuperar el barco. La primera decisión que se adoptó fue la de alejar el buque averiado de la costa española y al efecto se impartieron órdenes que nadie discutió. En un principio, las órdenes fueron desoídas por el capitán del barco, que se mostró reticente e incluso se negó a permitir el remolque del buque. Pasadas dos horas y media

de las primeras órdenes, fueron aceptadas por el capitán que permitió la realización de las operaciones necesarias para su remolque. Operación compleja y de gran dificultad que fue culminada por el remolcador Ría de Vigo, que tras siete intentos por otros remolcadores, lo culminó pasadas las doce horas del día 14 de noviembre.

Hasta el día 15 de noviembre, los mandos del barco y cinco tripulantes filipinos no fueron evacuados del buque. En la mañana del día 18 de Noviembre, se hizo también cargo del buque el remolcador chino Deda, siendo al parecer la intención de sus responsables llevar el buque hasta Cabo Verde, aunque en su marcha una fragata portuguesa les interceptó indicándoles que no podían entrar en la zona económica exclusiva de Portugal.

El día 19 de noviembre de 2002 a las 08.00 horas el Prestige se partió en dos y posteriormente se hundió a una distancia a tierra de 138 millas. Desde que se hizo firme el remolque hasta que el buque se partió pasaron unas 115 horas en las que recibió de 37.600 a 46.000 golpes de mar.

Como consecuencia del prolongado, extenso e intenso vertido de fuel, resultó contaminada una extensa zona de la costa norte y noroeste españolas y de la costa oeste francesa y además se produjeron daños en instalaciones particulares y públicas, así como perjuicios consistentes en el cierre o reducción de negocios directa o indirectamente relacionados con actividades pesqueras y marisqueras, además de influir en una utilización muy reducida de espacios naturales abiertos al disfrute general y con obvias implicaciones en el negocio turístico.

En concreto, según fuentes oficiales, se estima que fueron 63.000 toneladas de fuel las derramadas por el Prestige, generando 170.700 toneladas de residuos, y unas 14.950 toneladas de fuel en los dos pecios del barco.

A la vista de la relación de hechos probados, ¿quién debe responder en vía penal de esta catástrofe? De la lectura de hechos probados y exclusivamente de la misma, consideramos ajustada a derecho -aunque no compartamos que la asunción de responsabilidades haya quedado en el aire-, la decisión de la Sala de condenar exclusivamente al capitán del barco al desobedecer las órdenes emanadas de la autoridad de la marina mercante. De la fundamentación jurídica se desprende que el origen de la tragedia fue un fallo estructural, si bien la Sala dice expresamente “que nadie sabe con exactitud cuál ha sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave avería del Prestige”. Y ello a pesar de que la instrucción duró diez años, tiempo más que suficiente para haber dado algún tipo de respuesta contundente.

Un fallo estructural del buque induce a la Sala a pensar que su estado era parcialmente precario y entraba dentro de lo que podría entenderse como previsible. Previsión que únicamente podría exigirse a quienes debieron revisar intensa y detalladamente esas estructuras, sin margen de error, es decir, a través de las obligadas inspecciones que debía realizar y realizó la entidad ABS, por lo que resulta sorprendente que no fuera objeto de acusación. La Sala, apoyándose en algunos de los informes técnicos considera que a simple vista, el estado del buque no permitía inferir que su estructura estuviese tan seriamente dañada que desaconsejase la navegación, máxime cuando había navegado desde Letonia hasta A Coruña sin problemas. De hecho, las distintas autoridades administrativas de los países que atravesó durante su periplo permitieron su navegación porque evidentemente y desde fuera el estado del buque era correcto. Añade la sentencia que ABS inspeccionó el Prestige al menos en los siguientes lugares: Constanza, Caracas, Algeciras, Hamburgo, Corpus Christi, Dubai y Guanzu, alguna muy próxima a la fecha del hundimiento, sin advertir anomalías, aunque de hecho existían.

El fundamento de la absolución radica en que si formalmente se realizaron las inspecciones, materialmente se realizaron reparaciones y la entidad ABS certificó la habilidad del buque para navegar, el fallo estructural no respondía a vicios que pudieran apreciarse directamente desde fuera sino que dependían de análisis técnicos complejos. De ahí que ni al capitán del barco ni al jefe de máquinas, únicos acusados en este caso, se les puede exigir que hubieran advertido estas deficiencias, máxime cuando ni eran conocedores de la realidad de la situación estructural del buque ni de sus defectos de conservación. Y ello por una razón elemental: el buque tenía en regla todos los documentos necesarios que permitían su navegación y no existe motivo alguno para que ambos imputados pensarán otra cosa, máxime cuando de haber advertido la existencia de fallos estructurales, difícilmente habían navegado en él, aun a riesgo de poner en peligro sus propias vidas.

La indefinición de las causas de lo ocurrido unido a la imprecisión de los informes periciales, con resultados contradictorios y sorprendentes, y la clara falta de intencionalidad en hundir el buque por parte de los acusados, que además nadie ha demostrado probar que conocieran su estado real en cuanto a los defectos de conservación que causaron su hundimiento; es lo que ha llevado a la Sala a afirmar la inexistencia de responsabilidad de los acusados en vía penal, ni a título de dolo directo, ni eventual ni por imprudencia, que en caso de existir, ni se ha demostrado en muchos aspectos, y en ningún caso fue grave. “La decisión de asumir la navegación como una ocupación laboral arriesgada pero controlada y normal no puede imputarse como delito”, máxime cuando demostraron “un coraje y una entereza fuera de lo común, porque permanecer en un barco adrizado con dificultades, en medio de un

temporal extremo, anegado por el oleaje y perdiendo fuel para tratar de salvar la nave parece poco coherente con la imprudencia de quien arriesga un buque a sabiendas de que son muy altas las posibilidades de que naufrague por defectos de mantenimiento”

El final de este apartado merece un breve comentario. La Sala traspasa indirectamente la responsabilidad de lo ocurrido a ABS por desarrollar una labor de control e inspección del buque deficiente desde el punto de vista de su seguridad y adecuación para navegar, máxime cuando se trata de una empresa privada que controla la posibilidad de navegación mercante en gran parte del mundo, generando una actividad sumamente lucrativa. Sin embargo, prescinde de analizar la responsabilidad penal de la persona jurídica ABS porque considera que cuando ocurrieron los hechos no era posible exigir esta clase de responsabilidad a las personas jurídicas en España, lo que significa que únicamente se le podría exigir la oportuna responsabilidad civil. No compartimos del todo este criterio porque si bien en el momento de ocurrir los hechos no estaba contemplada la responsabilidad criminal de las personas jurídicas en el sentido del art. 31bis CP, sí que podría haberse subsumido en el art. 31 CP vigente en aquel momento que determinaba la responsabilidad criminal del que actúa como administrador de hecho o de derecho de una persona jurídica, o en nombre o representación legal o voluntaria de otro.

El problema es que no existe acusación formal frente a ABS y difícilmente podría haber sido condenada. Pero lo que realmente nos ha llamado la atención es que la “Plataforma Nunca Más” trató de ampliar la querrela frente a ABS y al efecto solicitó la declaración del representante legal de la compañía domiciliada en España (calle Orense de Madrid), accediéndose a su petición por auto del Juzgado de Instrucción de Corcubión. Esta resolución judicial fue recurrida en apelación por parte del Ministerio Fiscal y la propia Audiencia Provincial de A Coruña estimó el recurso por auto de 9 de junio de 2008 (Recurso 187/2008) impidiendo lo que podría haber sido una futura acusación. Se acordó sustituir una declaración en calidad de imputado por la testifical del representante de ABS y se advirtió de “la necesidad de que mejor antes que después se adoptara alguna de las alternativas previstas en el art. 779 LECri.”, entendemos por razones de celeridad. La Audiencia cuestionó hasta qué punto era factible llegar al agotamiento técnico del sistema teóricamente preparatorio del acto de juicio, y apoyándose en razones de forma, fondo y tendenciales de la causa justificó la inconveniencia de la ampliación de la querrela.

Llegados a este punto, entendemos que hubiera sido más conveniente recibir declaración en calidad de imputado al representante legal de ABS, máxime cuando la entidad disponía de domicilio social en España y podría haber sido considerada responsable civil directa o subsidiaria. Con ello quizá se hubiera

evitado que los daños relacionados en hechos probados no quedaran indemnes en vía penal, de tal manera que muy probablemente los perjudicados se vean obligados a acudir a la vía civil en busca de un resarcimiento incierto, que conllevará dificultades procedimentales y los correspondientes gastos.

En relación con la acusación formulada contra el Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors González, la Sala analiza si la atribución de responsabilidad formalizada por muchas de las partes personadas se debió a su decisión de alejar el buque de las costas gallegas, si bien no por dolo directo, sino que se insiste en una responsabilidad por dolo eventual o imprudencia grave. La decisión de alejamiento se adoptó para evitar un posible embarrancamiento del buque. Lo decisivo para la Sala ha sido determinar si esa alternativa era viable y si los datos conocidos en el momento de decidir el alejamiento lo aconsejaban. A la vista de la extraordinaria y alarmante emergencia inicial y de los primeros informes técnicos, que coincidieron en destacar la posibilidad casi absoluta de hundimiento inmediato del buque y la necesidad de alejarlo de la costa para evitar un riesgo de catástrofe inminente y grave, la Sala considera que el Sr. López Sors actuó con la diligencia debida y adoptó decisiones lógicas, encaminadas a proteger vidas humanas y en la medida de lo posible las costas; por lo que le resulta imposible calificar su conducta como delictiva y tampoco como meramente imprudente, “porque su decisión fue consciente, meditada y en gran parte eficaz dentro del desastre ocurrido, que lo gestionó con profesionalidad, adecuación y en condiciones muy desfavorables”.

Si el alejamiento fue la orden correcta era porque no pudo preverse que el barco fuera a hundirse y se consideró que el mar podía reducir la capacidad contaminante del vertido, reduciéndolo a términos manejables e incluso se barajó la posibilidad, lamentablemente con poco éxito, que el fueloil pudiera hundirse y congelarse en el fondo del mar.

Desde la perspectiva del derecho penal, no puede tacharse su conducta de imprudente, máxime cuando la imprudencia no es sino un juicio de valor que no puede vincularse con el resultado de una conducta sino con sus motivaciones y la posibilidad de prever adecuadamente las consecuencias de esa conducta, “de modo que si la motivación ha sido evitar una catástrofe y/o paliarla y lo previsible era que otra decisión produjese consecuencias peores, no puede atribuirse a ese comportamiento ninguna responsabilidad penal y menos, aludiendo a un supuesto cambio de circunstancias que nunca se produjo”.

Una de las cuestiones que más debate originó fue la posibilidad de ordenar el refugio del buque en un puerto, si bien se dieron dos afirmaciones

contrapuestas. La primera, que hubiera sido la única decisión lógica y técnica viable, que hubiera reducido los perjuicios y costes de manera drástica. Por otra parte, se sostiene que esa decisión era técnicamente arriesgada e inviable, incluso ilegal, bien por afectar a espacios naturales protegidos, bien por afectar de modo directo a poblaciones que verían sumamente alterada su economía y sus condiciones de vida. La Sala aprecia contradicciones en las declaraciones de los testigos y en los informes periciales, llegando a afirmar que hasta el momento se desconoce cuál hubiera sido la decisión correcta o el protocolo a seguir en el supuesto de que se repitiesen hechos similares. Asimismo, la única posibilidad aceptable de refugio en el puerto de Corcubión, suponía un acceso dificultoso, una protección dudosa, una dificultad enorme en el trasvase del fuel y la posibilidad de hundimiento catastrófico del buque en esas aguas. En definitiva, no haber optado por el refugio del barco en un puerto, no convierte la actuación del Director General de la Marina Mercante en delictiva.

La Sala entiende que “una conducta profesional razonada y razonable puede resultar fallida, pero esa posibilidad no puede definir la adecuación y licitud de la decisión desde la perspectiva de un imposible reproche penal, como se infiere de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo resumida entre otras en la sentencia de fecha 08/02/2013”.

A continuación examinaremos el delito de desobediencia que ex art. 556 CP se imputa al capitán del barco y al jefe de máquinas, por su negativa a dar remolque al barco cuando les fue ordenado por la autoridad marítima nacional, de manera reiterada, imperativa e inequívoca. Únicamente el capitán del barco Apostolos Ioannis Mangouras ha resultado condenado como autor responsable de este delito a la pena de nueve meses de prisión, en base a los siguientes razonamientos: Existió una orden legítima de autoridad competente, se conoció la misma por el capitán, y hubo un ánimo específico de desconocerla, tratando de burlar la legitimidad de dicha orden y del principio de autoridad de quien emanaba.

La orden de remolque del buque no solo fue clara sino que era necesario ejecutarla con rapidez. El capitán la desobedeció incluso su actitud fue claramente despectiva, como si las órdenes fueran dudosas o hubieran sido dictadas por autoridades incompetentes. Curiosamente, era lo contrario, en el sentido de que si se hubiera atendido las órdenes quizá el resultado pudiera haber sido menos lesivo. De hecho, desde que llegó el remolcador hasta que el capitán aceptó que se iniciara la operación de remolque transcurrieron unas tres horas. Y, desde luego, los intereses privados de la compañía propietaria del buque, en el sentido de evitarse el pago de los gastos de rescate, no pueden justificar la falta de obediencia a las órdenes recibidas.

Teniendo en cuenta que la pena para este tipo de delitos (artículo 556 CP en relación con el artículo 550) es de 6 meses a 1 año, se le ha impuesto al acusado una pena justamente en la mitad de la pena posible. De tal manera que no concurriendo circunstancia agravante alguna, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 del CP, la pena se ha aplicado teniendo en cuenta las circunstancias del delito cometido, en la extensión que se ha estimado adecuada, en base a las circunstancias personales del delincuente y atendiendo a la mayor o menor gravedad del hecho. La Sala ha optado por imponer al acusado una pena de prisión en la mayor extensión de la permitida por el artículo 66 del CP.

Afirma la Sala que “nada justifica retrasos que aumenten ese riesgo e impidan o difieran que se reaccione adecuadamente. Naturalmente, el capitán acusado no podía diferir ni un minuto el cumplimiento de lo ordenado, porque carecía de todo margen para cuestionar la orden salvo que se tratase de un mandato que careciese de toda racionalidad y que fuese obviamente perjudicial cual no era el caso”

El jefe de máquinas Sr. Nikolaos Argyropoulos, ha resultado absuelto de este delito puesto que nada pudo desobedecer, al no tener la iniciativa y oportunidad de cumplir las órdenes que le habían sido exigidas. Quien decidía esta cuestión era el capitán, y las referencias concretas de falta de obediencia a las órdenes recibidas las concretó el capitán. Tampoco se ha apreciado actitud obstativa alguna por su parte.

Fallo de la sentencia

“Debemos absolver y absolvemos a Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a José Luis López Sors González de los delitos contra el medioambiente, daños en espacios naturales protegidos y daños por los que venían acusados y además a Nikolaos Argyropoulos del delito de desobediencia por el que también venía acusado, con expresa declaración de oficio de dos terceras partes de las costas procesales y debemos condenar y condenamos a Apostolos Ioannis Mangouras, como autor criminalmente responsable de un delito de desobediencia grave a la autoridad, a la pena de 9 meses de prisión y al pago de la restante tercera parte de las costas procesales, con abono del tiempo ya sufrido de privación de libertad por esta causa. Procede oír a la entidad aseguradora Steam ShipOwners Mutual Insurance Association (The London P&I Club), sobre el destino de la suma de 22.777.986 euros consignada en este procedimiento y se dará cuenta para resolver lo procedente, de modo que si insistiese en su distribución o guardase silencio, se le hará saber que está a su disposición esa suma sin perjuicio de las medidas cautelares que a instancia de las partes pudieran afectar en su caso a tal consignación.

¿Quién paga los daños?

En esta sentencia ha quedado reflejada la indeterminación y falta de concreción de las peticiones de responsabilidad civil, a pesar de la diversidad de acusaciones presentes y personadas en la causa. Teniendo en cuenta la duración de la instrucción, se debería haber concretado la razón de ser y la cuantía de las reclamaciones civiles efectuadas. La sentencia no ha fijado responsabilidad civil porque los acusados han sido absueltos de los delitos contra el medio ambiente y de daños. Pese a que el contenido de la sentencia deja entrever que quizá la responsabilidad de esta tragedia pudiera haber sido asumida por el armador del buque, la mercantil Universe Maritime, que presumiblemente conocía las condiciones inadecuadas del buque pero las ocultó para permitir que continuara navegando; o por la entidad ABS, que certificó que las condiciones del buque para navegar eran idóneas, cuando no era cierto; la realidad es que ni las personas físicas responsables de las mismas han comparecido en el proceso en calidad de acusadas ni tampoco las propias entidades lo han hecho en su condición de responsables civiles. Sin perjuicio de lo expuesto anteriormente sobre ABS, lo cierto es que desde un punto de vista procesal, la consecuencia apreciada en la sentencia resulta lógica.

En principio, para fijar responsabilidad civil era necesario que los daños y perjuicios derivasen de la comisión de los delitos contra el medio ambiente o de daños. El hecho de no haber existido condena, veda la posibilidad de que se apliquen los arts. 109 y ss. CP. La sentencia considera que de la condena por delito de desobediencia no se deriva, o con el mismo no se han causado, los daños y perjuicios originados por el vertido del Prestige.

A pesar de ello, en la última parte de la resolución judicial se determinan las sumas que en concepto de daños y perjuicios han solicitado las partes personadas con un apoyo documental y/o pericial variado que ha sido discutido en juicio por el FIDAC -Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos integrados por tres organizaciones intergubernamentales (El Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario)- que facilitan la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames persistentes procedentes de petroleros. Dadas las disparidades de criterios en relación con las sumas solicitadas, la Sala entiende que para la determinación del montante de indemnización debe tenerse en cuenta una serie de premisas tales como la duración de los efectos de los hidrocarburos sobre los ecosistemas de las costas; la diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado en este juicio como gasto efectivo del Estado y de la Xunta de Galicia; el hecho de que la determinación del alcance de los daños y perjuicios y el importe de su reparación e indemnización sólo puede acreditarse

documentalmente por facturas o contabilidad no impugnadas o ratificadas a presencia judicial y refrendadas por un informe pericial; los tiempos de cese forzoso de pesca, marisqueo y actividades económicas de otra índole en las zonas afectadas serán las establecidas oficialmente por las autoridades competentes. Las barreras, material anticontaminación, maquinaria y otros medios que hubiesen sido adquiridos para impedir o paliar los daños y perjuicios derivados de la contaminación, en cuanto no hayan sido incluidos en los gastos certificados, habrán de ser comprobados documentalmente y con la demostración de su efectivo empleo en las tareas derivadas de los hechos enjuiciados o alternativamente con un informe pericial de la necesidad de tales gastos. Los vuelos para control de contaminación también se acreditarán documentalmente y sólo se indemnizarán dentro del periodo que pericialmente se estime necesario dicho control específico. Los daños morales causados son obvios extensos y profundos, no sólo por el sentimiento de temor, ira y frustración que afectó a gran parte de los ciudadanos españoles y franceses, sino también por la huella indeleble de la percepción referida a que catástrofes de esta o más amplia magnitud pueden afectar en cualquier momento a los mismos perjudicados, de modo que cuando se haya reclamado expresamente por ese concepto, deberá fijarse en una cuantía que no supere el 30% que se fija prudencialmente, del importe acreditado de daños materiales, siempre que lo reclamado fuese más de lo que resultaría de aplicar esa limitación.

Se trata de una base que no ha resultado aplicable en vía penal, entre otras razones porque no ha existido condena de los acusados. Podría tener su repercusión en posibles futuras reclamaciones en vía civil, si bien debemos puntualizar que los criterios sobre el alcance de la indemnización no vincularían al órgano jurisdiccional civil.

¿Qué opción les queda a los perjudicados?

Recurrir la sentencia en casación ante el Tribunal Supremo como ya han anunciado la mayoría de las partes personadas en el proceso penal. Recursos que de una u otra forma se extenderán a la totalidad de los pronunciamientos de la sentencia penal. Sin embargo, ***la posibilidad de revisar en casación el contenido de las sentencias absolutorias resulta complicada***. Es doctrina reiterada del TS, contenida entre otras, en Sentencia de 5 de marzo de 2013, (Recurso 444/2012) que para que pueda existir la revocación de sentencias absolutorias, es preciso que la acreditación de la inexactitud de los hechos incluidos en el relato fáctico, nazca de documentos, en el sentido de “representaciones gráficas del pensamiento, generalmente por escrito, creadas con fines de preconstitución probatoria y destinadas a surtir efectos en el tráfico jurídico, originados o producidos fuera de la causa e incorporadas a la misma”. Quedando fuera de este concepto, las pruebas de carácter personal,

aun cuando estén documentadas por escrito. Excepcionalmente, para dar lugar, en casación, a la alteración del sustrato fáctico de una sentencia absolutoria, -como la que estamos comentando- se ha admitido por el TS el informe pericial, cuando “el Tribunal haya estimado el dictamen o dictámenes coincidentes como base única de los hechos declarados probados, pero incorporándolos a dicha declaración de un modo incompleto, fragmentario, mutilado o contradictorio, de modo que se altere relevantemente su sentido originario o bien cuando haya llegado a conclusiones divergentes a los citados informes, sin expresar razones que lo justifiquen”. Evidentemente dichos defectos no pueden, en principio, presumirse de la sentencia dictada, cuando el Tribunal ha valorado en conjunto las pruebas practicadas, y en especial las periciales, de manera que la ley no concede primacía a una prueba sobre otra – tampoco a las pruebas periciales-, y tratándose de informes contradictorios, en sus conclusiones, no nos encontraríamos ante el supuesto contemplado por el TS para poder dar lugar a una revisión del relato fáctico. Para ello se exigiría que todos los dictámenes periciales fueran coincidentes, lo que no es el caso.

Para el caso de que el recurso no prosperara, la vía civil sería la única alternativa para conseguir la reparación de los daños y perjuicios ocasionados; lo que equivale a nuevos procedimientos, determinación compleja de competencias y desembolso de gastos.

La lectura de la sentencia ha dado origen a multitud de comentarios y sin duda a futuros análisis más detenidos y profundos, sobre todo a la espera de lo que considere el Tribunal Supremo⁴. A nosotros simplemente se nos ocurre una reflexión: Son demasiados los interrogantes pese a haber transcurrido tanto, tanto, tanto tiempo.

⁴ SANZ LARRUGA, F.J., "La Sentencia del Prestige (I): la evanescente indagación sobre las causas de lo sucedido". "La sentencia del Prestige (II): la “pregunta del millón” sobre el alejamiento o refugio del buque." "La sentencia del Prestige (y III): algunas lecciones y avisos para navegantes.", *Ambiental y Cual*, 17, 18 y 20 de noviembre de 2013. <http://blogs.lavozdegalicia.es/javiersanz/2013/11/17/la-sentencia-del-prestige-i-la-evanescente-indagacion-sobre-las-causas-de-lo-sucedido/>

PULIDO BEGINES, J.L., “Otra lectura de la sentencia del Prestige”, *Diario El País*, martes 19 de noviembre de 2013. El profesor opina que detrás de un daño que merece ser indemnizado no siempre hay un proceder delictivo, por mucho que nos empeñemos en buscar responsabilidades penales en cada accidente de relevancia mediática.

ALENZA GARCÍA, J.F., “Chapapote moral y lección para el futuro”, *Diario de Navarra*, martes 19 de noviembre de 2013.

MARRACO ESPINÓS, J.M., “Reflexiones en torno a la sentencia del Prestige”, *Abogacía Española. Consejo General*, <http://www.abogacia.es/2013/11/21/reflexiones-en-torno-a-la-sentencia-del-prestige/>

SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL DE A CORUÑA, de 13 de noviembre de 2013 (Sección 1ª, Ponente: Juan Luis Pía Iglesias, ROJ: SAP C 2641/2013) <http://www.poderjudicial.es/search/doAction?action=contentpdf&database=AN&reference=6881045&links=prestige&optimize=20131114&publicinterface=true>