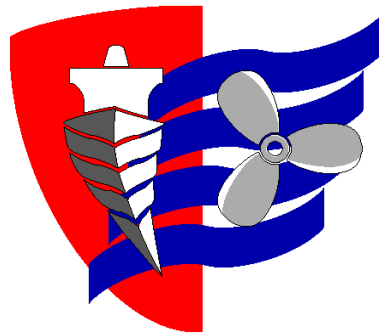


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Máster

APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN EN LAS SENTENCIAS DEL CASO “PRESTIGE”

**(APPLICATION OF POLLUTION LIABILITY LEGISLATION
IN THE “PRESTIGE” LEGAL PROCEEDINGS)**

**Para acceder al Título de Máster Universitario en:
Ingeniería Náutica y Gestión Marítima**

Autor: Álvaro Jesús Pérez Huelin
Director: Pedro Laborda Ortiz

Enero-2017

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**

Trabajo Fin de Máster

**APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE
RESPONSABILIDAD POR CONTAMINACIÓN
EN LAS SENTENCIAS DEL CASO “PRESTIGE”**

**(APPLICATION OF POLLUTION LIABILITY LEGISLATION
IN THE “PRESTIGE” LEGAL PROCEEDINGS)**

**Para acceder al Título de Máster Universitario en:
Ingeniería Náutica y Gestión Marítima**

AVISO DE RESPONSABILIDAD:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Máster de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Máster, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.

Índice

Índice.....	I
Resumen y Palabras clave.....	III
Abreviaturas	V
I.- INTRODUCCIÓN	1
II.- MEMORIA DESCRIPTIVA.....	4
II.1.- Planteamiento del problema	4
II.1.1.- Hipótesis de partida y de resultado	4
II.1.2.- Planteamiento del problema: objeto o finalidad de este trabajo	5
II.2.- Herramientas de resolución	6
II.2.1.- Descripción del sistema objeto de estudio.	6
II.2.2.- Descripción del Contexto científico o técnico	7
II.2.3.- Herramienta I: Convenio CLC/92	8
II.2.4.- Herramienta II: Convenio FUND/92.....	12
II.2.5.- Herramienta III: Fondo Internacional Complementario (FIC/2003).....	14
II.2.6.- Herramienta IV: Responsabilidad por contaminación en la LNM	14
II.2.7.- Herramienta V: Accidente del “Prestige”. Los hechos.	16
II.2.8.- Herramienta VI: Accidente del “Prestige”. El procedimiento judicial. ...	21
II.3.- Metodología	45
III.- APLICACIÓN PRÁCTICA.....	47
III.1.- La responsabilidad civil por contaminación en el procedimiento judicial del buque “Prestige”	47
III.1.1.- Responsabilidad civil en la sentencia nº 511/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña	47
III.1.2.- Responsabilidad civil en la sentencia nº 865/2015 del Tribunal Supremo	53
III.2.- El caso “Prestige” y la aplicabilidad de CLC/92 y FUND/92.....	59
III.3.- El empleo de CLC/92 y FUND en el procedimiento “Prestige”	61

III.3.1.-	Los sujetos civilmente responsables	62
III.3.2.-	Las excepciones de responsabilidad	63
III.3.3.-	La cuantía de la responsabilidad civil	64
III.3.4.-	La exigibilidad de la responsabilidad directamente al asegurador	70
III.4.-	La coherencia entre las sentencias “Prestige” y el régimen de responsabilidad de CLC y FUND	73
IV.-	CONCLUSIONES	78
	Referencias citadas	83
	ANEXOS	84
I.-	ANEXO I: Sentencia nº 511/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña	85
II.-	ANEXO II: Sentencia nº 865/2015 del Tribunal Supremo	95

Resumen y Palabras clave

Resumen

En este Trabajo Fin de Máster se analiza, en primer lugar, el siniestro marítimo del buque tanque “Prestige” que tuvo lugar en noviembre del 2002 y causó un gran derrame de hidrocarburos que afectó gravemente a toda la costa norte de España y parte de Francia y Portugal. Posteriormente, se relatan los procesos judiciales que se sucedieron en los Tribunales españoles a raíz del accidente.

El estudio principal del Trabajo se centra en el análisis del tratamiento de la responsabilidad civil en este caso y de la aplicación al mismo de los Convenios internacionales que regulan las indemnizaciones por los daños ocasionados por derrames en el transporte marítimo de hidrocarburos, para contribuir a comprender el sentido de las sentencias del caso, así como para comprobar si alguna de las decisiones adoptadas en dichos Tribunales en materia de responsabilidad civil es incoherente con la norma internacional, además de determinar si esta última responde satisfactoriamente en casos reales catastróficos como el del “Prestige”.

Aplicando una metodología comparativa entre legislación y fallos judiciales, se llega a la conclusión de que la sentencia del Tribunal Supremo presenta dos incoherencias claras con respecto a la regulación internacional, las cuales se explican convenientemente. Lo que aquí se pretende es detectar la posibilidad de errores judiciales en la aplicación de legislación marítima internacional sobre responsabilidad civil en materia de contaminación por hidrocarburos, así como determinar aspectos poco eficaces en esta última, todo lo cual puede servir de base para valorar en futuros estudios posibles mejoras tanto en dicha legislación como en su aplicación.

Palabras clave

Prestige, Responsabilidad civil, Procedimiento legal, Indemnización, Transporte marítimo, Hidrocarburo, Norma internacional, Audiencia Provincial, Tribunal Supremo, FIDAC, CLC/92.

Abstract

In this Study End of Master, firstly, the maritime disaster caused by the tanker vessel “Prestige” in November 2002 has been analysed, which led to an important oil spill that affected the North coast of Spain and part of France and Portugal coasts. After this, the judgments carried out in Spain as consequence of the accident are described.

The main purpose of the Study is to analyse the civil liability affecting this case, and its application to the respective international Conventions, which regulate the compensations against damages owing to oil spills on maritime transport, in order to understand the sense of the legal proceedings in this case, as well as proving if some decision taken by the Spanish Courts has been incoherent in respect of the international regulation. It will be also determined if that legislation is applicable to real catastrophic cases like the “Prestige” one.

Using a comparative methodology between law and judgment, it has been reached the conclusion that two decisions of the High Court were incoherent in respect of the international Convention (which are duly explained). The aim of the Study is to detect the possibility of judgment mistakes on the application of international maritime legislation regarding oil pollution, as well as stating those aspects which are few efficacious on that regulation, so as to assess a possible improvement of the system could be done in future studies.

Keywords

Prestige, Civil liability, Legal procedure, Compensation, Maritime transport, Petroleum resources, International standards, Provincial Court, High Court, IOPC, CLC/92.

Abreviaturas

ABS	American Bureau of Shipping
CE	Constitución Española
CLC	Civil Liability for Oil Pollution Damage (Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos)
CP	Código Penal
DEG	Derechos Especiales de Giro
FIDAC	Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos
FUND	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos)
IOPC	International Oil Pollution Compensation Funds
LECrim	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
LNМ	Ley de Navegación Marítima
LOPJ	Ley Orgánica del Poder Judicial
SOLAS	Safety of Life at Sea (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar)

I.- INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo de hidrocarburos representa el 12% del transporte marítimo mundial, transportándose al año unos 3.000 millones de toneladas al año (entre petróleo y gas), siendo los petroleros los buques más abundantes en la flota mundial (sólo por detrás de los graneleros). Los países de Asia occidental constituyen los principales productores de petróleo, mientras que los países de América del Norte y Asia representan los principales consumidores¹. El transporte marítimo de productos derivados del petróleo implica siempre un riesgo que puede ser más o menos controlado, pero que nunca puede eliminarse. Al no poder eliminarse totalmente, lo razonable es tener resuelta la cuestión de la asunción de dicho riesgo y de las consecuencias dañosas del hecho de que tal riesgo se materialice. Y ante esto y el carácter global tanto de tal transporte como de la potencialidad de su manifestación dañosa, es necesario una legislación internacional que actúe en los casos de siniestros marítimos ocasionados por el transporte de este tipo de mercancías para lidiar con el controvertido asunto de la responsabilidad civil, a menudo extraordinariamente cuantiosa, surgida de los daños y perjuicios producto de la contaminación por hidrocarburos en dichos siniestros. Con ese propósito nació el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, al que le siguieron otras regulaciones con el fin de aumentar las cuantías de indemnización que el primero no cubría. En este Trabajo Fin de Máster queremos analizar de qué manera fueron avanzando los procedimientos judiciales que tuvieron lugar tras el suceso del accidente del buque-tanque “Prestige”, para llegar a comprender las decisiones finales que tomaron los Tribunales en materia de indemnizaciones, esto es, responsabilidad civil. Es un hecho que la legislación internacional sobre responsabilidad civil a la que acabamos de hacer referencia existe, y que es de aplicación, y que es imposible comprender rectamente el sentido de unas sentencias como las del caso “Prestige” sin tener en cuenta el juego que en ellas tiene esta normativa. Tras ese primer análisis, estudiaremos en qué medida esas decisiones judiciales respecto a la responsabilidad civil se ajustan o alejan de ese sistema legal internacional que antes mencionábamos. Determinaremos, asimismo, qué aspectos de ese marco jurídico son mejorables.

En el caso “Prestige”, la responsabilidad civil ha sido uno de sus aspectos centrales, después de que se produjesen cuantiosos daños y costes generados por la

¹ Todos los datos obtenidos de la publicación anual de la UNCTAD: “El Transporte Marítimo 2016”.

contaminación derivada del siniestro marítimo, de los que alguien debía responder. Los objetivos de este trabajo giran en torno a determinar la aplicabilidad de los Convenios internacionales relativos a daños por contaminación derivada del transporte marítimo de hidrocarburos al caso “Prestige”, a discernir el modo y fundamento del tratamiento de la responsabilidad civil en las sentencias judiciales de este caso y a determinar el grado de coherencia entre dichas sentencias y ese régimen jurídico de responsabilidad civil.

Para resolver los objetivos de este Trabajo, se ha aplicado la metodología que se emplea en los estudios jurídicos. A través de lo que nos transmiten los materiales jurídicos aquí empleados, los Convenios internacionales CLC/92 y FUND/92, se intenta valorar la aplicación práctica de los mismos hecha por los Tribunales competentes, determinar los problemas surgidos en tal aplicación, y apuntar las posibilidades de mejora. Por tanto, la metodología que hemos estimado adecuada para este caso es la de comparar dos realidades en el ámbito legislativo-marítimo.

Cuando se hayan estudiado las herramientas y se haya presentado la metodología a utilizar, se procederá al desarrollo de la Aplicación Práctica, en la que en primer lugar analizaremos individualmente la responsabilidad civil tratada en las sentencias de la Audiencia Provincial y el Tribunal Supremo en el caso “Prestige”; continuaremos con el estudio de la aplicabilidad de este caso a los Convenios internacionales de los que hemos hablado; de seguido, analizaremos cómo se aplica tal legislación a nuestro caso práctico y a qué sujetos afecta y de qué manera; y finalizaremos con la comparación de legislación y fallo judicial, analizando aquellos aspectos que no sean coherentes.

En las conclusiones del Trabajo comprobaremos que hay ciertas decisiones del Tribunal Supremo que no son coherentes con el Convenio internacional que corresponde, basándonos textualmente en la ley.

No pretendemos, por tanto, un Trabajo que sea una crítica a las decisiones judiciales de responsabilidad penal promulgadas tras el accidente del “Prestige”, críticas que se sucedieron, como es normal, entre la opinión pública y periodística, ante la gran repercusión que los importantes daños causados en el ecosistema marino y en todas las actividades comerciales relacionadas con el mar dieron lugar. Las condenas penales se decidieron en los Tribunales españoles teniendo en cuenta una larga lista de pruebas, informes e intervenciones de testigos y personas que colaboraron con la justicia con conocimientos más o menos precisos en el ámbito del transporte marítimo

de hidrocarburos y cuyas decisiones pueden ser discutibles, pero que no forman parte de nuestro objetivo ni serán parte de nuestras conclusiones. Como ya hemos reflejado de diferentes maneras, este trabajo pretende centrarse en el concreto aspecto de la responsabilidad civil, de la legislación internacional especializada que la gobierna, y de la influencia y del tratamiento que ésta tuvo en las sentencias asociadas al caso “Prestige”.

II.- MEMORIA DESCRIPTIVA

II.1.- Planteamiento del problema

II.1.1.- Hipótesis de partida y de resultado

Las hipótesis de partida empleadas en este Trabajo son las siguientes:

- La realidad jurídica analizada en este trabajo (junto a la legislación internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos) se ciñe exclusivamente al contenido del Auto de Diligencias Previas y las sentencias de la Audiencia Provincial y Tribunal Supremo del caso “Prestige”, como única expresión con auténtica eficacia de la voluntad judicial. Evidentemente, en un caso tan controvertido como el que nos ocupa, la abundancia de documentación y de testimonios es abrumadora; sin embargo, a nuestros efectos, lo único realmente determinante son las resoluciones judiciales que contienen lo decidido (y su fundamento) por los Tribunales respecto a la responsabilidad civil en el caso “Prestige”. Es la única fuente con la “fuerza” y la legitimidad para establecer el “qué”, el “cómo”, el “cuanto” y el “por qué” de dicha responsabilidad civil. El resto, es meramente contingente.
- En este trabajo no se asume sin comprobación que la legislación internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos haya sido aplicada o considerada aplicable por los Tribunales en las sentencias analizadas. Si en este trabajo queremos determinar rectamente todo lo relativo a la relación entre las sentencias “Prestige” y la legislación internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos, lo primero es someter a crítica el hecho de la aplicabilidad de la segunda a las primeras, y seguidamente, comprobar si en efecto se ha producido esa aplicación. No se asume, de entrada, como verdad incontestable sin previo chequeo, ni que la legislación de nuestro interés fuese aplicable sin más al caso, ni que haya sido aplicada. La comprobación de todo esto va a ser precisamente lo que va a sentar los primeros cimientos de este trabajo.

Los requisitos o hipótesis de resultado que se esperan obtener con este Trabajo son:

- Determinar si la normativa internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos es aplicable, y en qué medida, a la responsabilidad civil por contaminación en el caso “Prestige”.

- Determinar el modo y fundamento del tratamiento de la responsabilidad civil por contaminación adoptado en las sentencias del procedimiento judicial del “Prestige”.
- Determinar el grado de coherencia entre las sentencias recaídas en el procedimiento judicial “Prestige”, y el régimen jurídico de responsabilidad por contaminación según la normativa internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos.

Con lo anterior se espera llegar a una recta comprensión de cuáles han sido los criterios para atribuir y cuantificar la responsabilidad civil en el procedimiento “Prestige”, y su relación con el régimen jurídico internacional de responsabilidad por contaminación por hidrocarburos de buques tanque (expresado de otro modo: “comprender” las sentencias “Prestige” en su dimensión de responsabilidad civil), así como, producto de lo anterior, a detectar la posibilidad de inconsistencias que sirvan para, en otros estudios, valorar la necesidad de mejoras en el régimen jurídico convencional, o incluso en la práctica judicial española en asuntos de daños por contaminación.

II.1.2.- Planteamiento del problema: objeto o finalidad de este trabajo

Como ya se desprende sobradamente de lo dicho en los epígrafes anteriores, en el caso “Prestige”, en términos prácticos y más allá de otras consideraciones, probablemente uno de sus aspectos centrales sea el de la “responsabilidad civil”, es decir, quién y en qué medida ha de indemnizar por los cuantiosos daños y costes generados por la contaminación derivada del siniestro marítimo. Las respuestas a estas preguntas se definen en la última sentencia judicial del caso “Prestige”, la correspondiente al Tribunal Supremo, publicada en enero de 2016.

No es la finalidad de este Trabajo la opinión o crítica de las condenas penales que se han decidido o dejado de decidir en los tribunales españoles. Aquí se pretende analizar únicamente la responsabilidad civil de acuerdo a la legislación pertinente.

Lo cierto es que para regular la cuestión de responsabilidad civil derivada de la contaminación marítima por hidrocarburos procedentes de buques tanque existe una normativa de carácter internacional muy específica, CLC/92 y FUND/92 (véase apartados II.2.3 y II.2.4). El objetivo de este Trabajo consiste en obtener una evaluación útil sobre cómo (o cómo no), y en qué medida, se ha aplicado esa normativa internacional en el procedimiento judicial del “Prestige” en España, y así

como sobre el grado de influencia que esa normativa ha tenido en el tenor de las resoluciones judiciales recaídas en relación con este siniestro.

Podrían extractarse tres preguntas a responder, como facetas del objetivo perseguido:

- Determinar la aplicabilidad de CLC/92 y FUND/92 a la responsabilidad civil por contaminación en el caso “Prestige”.
- Determinar el modo y fundamento del tratamiento de la responsabilidad civil por contaminación adoptado en las sentencias del procedimiento judicial del “Prestige”.
- Determinar el grado de coherencia entre las sentencias recaídas en el procedimiento judicial “Prestige”, y el régimen jurídico de responsabilidad por contaminación de CLC/92 y FUND/92.

Como trabajo marítimo-jurídico que es éste, la cuantificación de los objetivos resulta complicada. En este sentido, consideraríamos conseguido plenamente el objetivo antes citado de lograr una “evaluación útil” sobre la aplicación en las sentencias del caso “Prestige” de la normativa internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos si, como resultado de las conclusiones obtenidas en el trabajo, fuese posible comprender las razones (acertadas o no) que rigen lo resuelto en dichas sentencias respecto a la responsabilidad civil, así como fuese posible diagnosticar si existen errores en la aplicación de la normativa citada, o incluso ineficacias en tal normativa, y en caso afirmativo, localizarlos y explicarlos.

A partir de las conclusiones obtenidas, asimismo se podrán valorar en futuros estudios posibles mejoras en el sistema judicial o en la propia normativa aquí tratada.

II.2.- Herramientas de resolución

II.2.1.- Descripción del sistema objeto de estudio.

Como consecuencia del alto riesgo de contaminación y daños que presenta el transporte marítimo de hidrocarburos, se creó una legislación internacional que regulaba fácilmente la responsabilidad civil por esos daños. Tal legislación, del modo que definitivamente quedó conformada en los años 90 del siglo pasado, está fundamentalmente compuesta por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 o Convenio CLC/92, y complementada por el Convenio del Fondo o Convenio FUND/92.

Es conveniente analizar en casos reales el grado de éxito de la aplicación de estos Convenios ante los daños catastróficos que dan lugar los siniestros de buques destinados al transporte de hidrocarburos. Se trata de casos muy mediáticos y que producen mucha reacción en la opinión popular y un afán de venganza (justa y legal, empleando el término en un sentido lato) contra el contaminador y de imposición de la justicia y de castigo a los causantes. En cierta medida, esto puede perturbar el éxito del proceso de indemnización, que es el más importante, y la aplicación de los Convenios CLC/92 y FUND/92, además de la complicación e incomprensión de unos procedimientos judiciales largos y farragosos como lo fue el caso “Prestige”.

Por esta razón, queremos comprender qué ocurrió desde que tuvo lugar el accidente y cómo fueron avanzando los procedimientos judiciales y qué se llegó a decidir en materia de indemnizaciones. Además, queremos comprender en qué medida lo decidido por los Tribunales se ajusta o se aleja de ese sistema legal internacional que se estableció para facilitar este tipo de casos. Queremos determinar cómo se ha desarrollado el caso y qué aspectos son mejorables en cuanto al marco jurídico que nos afecta, tanto en lo relativo a su aplicación concreta bajo el sistema procesal español, como en lo relativo al propio contenido de esa normativa internacional de responsabilidad, que en cierto modo podemos verla en el caso “Prestige” sometida a una suerte de dura “prueba de stress”.

II.2.2.- Descripción del Contexto científico o técnico

Como sabemos, el objetivo de este trabajo viene a consistir fundamentalmente en realizar un análisis del grado de aplicación de cierta legislación marítima en sede judicial. En definitiva, ante una realidad legislativa en un sector marítimo, como es aquí la regulación internacional de la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos desde buques tanque, se trata de llegar a determinar el grado de aplicación y seguimiento por los Tribunales, en este caso los españoles, y en un caso paradigmático.

Para resolver cuestiones como ésta, se aplica en este trabajo la metodología existente que se emplea en los estudios jurídicos. A través de lo que nos transmiten los materiales jurídicos relacionados con un ámbito de la realidad, como son aquí los Convenios internacionales CLC/92 y FUND/92, se intenta valorar el modo de aplicación práctica de los mismos por los Tribunales, así como determinar los problemas que surgen en tal aplicación y las posibilidades de mejora.

En el campo de los estudios legales y jurídicos lo que se emplea para problemas como el que aquí nos ocupa es un método jurídico-comparativo, que trata de establecer las semejanzas y/o diferencias entre instituciones jurídicas o sistemas jurídicos, o, como se hace en este trabajo, establecer semejanzas y/o diferencias entre una realidad normativa, de un lado, y la plasmación, cumplimiento o penetración de la misma en un sector de la realidad para la cual esa normativa está diseñada, de otro, como puede ser determinada actividad mercantil, cierta práctica contractual, o como en este caso, la resolución judicial de ciertos conflictos. En definitiva, se someten a comparación dos realidades jurídico-marítimas: una determinada legislación de una parte, y una aplicación práctica (judicial en este caso) de la misma, de la otra. De la comparación, aplicada concretamente sobre ciertas facetas fundamentales de la institución jurídico-marítima concernida, aquí la responsabilidad civil debida a hidrocarburos procedentes de buques-tanque, se obtendrán conclusiones acerca del grado seguimiento en la aplicación judicial española, en el caso “Prestige”, de la normativa internacional de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos, conclusiones que nos alumbrarán comprensión de las sentencias “Prestige”, así como detección de posibles disfunciones en dicha aplicación.

II.2.3.- Herramienta I: Convenio CLC/92

El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 o Convenio CLC/92 es un Convenio establecido en 1969 y del cual surgieron los protocolos de 1976 y 1992. El cuerpo jurídico constituido por el Convenio original de 1969 y los dos protocolos modificativos citados es lo que conocemos como Convenio CLC/92, y que es el que resulta de aplicación a la hora de tratar la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en el caso del buque tanque “Prestige”. En términos más amplios, señalemos que el CLC/92 está dedicado específicamente a regular la responsabilidad por contaminación marina (quién es el responsable, en qué condiciones, cuál es la cuantía de esa responsabilidad...) causada por hidrocarburos procedentes de buques tanque, sean esos hidrocarburos carga o sean combustible de ese tipo de buques. Está en vigor en España (BOE 20/09/95) y su régimen de responsabilidad se basa en que el sujeto considerado responsable en caso de contaminación por hidrocarburos de un buque tanque es el propietario de dicho buque, como señala el artículo 3. A los efectos del CLC/92 se entiende por “propietario” en principio al propietario “registral” del buque, es decir, la persona matriculada como

dueña del barco, como se encarga de especificar el punto 3º del artículo 1. El ya citado artículo 3 atribuye la responsabilidad por “todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso (el suceso es el acaecimiento, el siniestro del que trae causa la contaminación)” exclusivamente a ese “propietario” del que hablamos, y en principio no a otro sujeto, y ello, también en principio, con independencia de la concurrencia o no de culpa o negligencia del mismo o sus auxiliares en la contaminación o en los sucesos desencadenantes de la misma.

Sin embargo, esta amplia responsabilidad del propietario del buque tanque no llega a ser absoluta, pues existen unas excepciones, como son el acto de guerra o el de fuerza mayor, el daño causado por acción u omisión de un tercero que tenía la intención de causar tal daño y el daño causado totalmente por negligencia de cualquier Gobierno o autoridad responsable de alguna ayuda a la navegación. Además, el propietario no será responsable (o lo será parcialmente) de los daños sufridos por la persona que por dolo o negligencia causó el daño. En tales casos, al “propietario” del buque tanque contaminante no se le atribuirá la responsabilidad civil por los daños derivados de la contaminación por el hidrocarburo de su buque, o cuando menos, su responsabilidad, si también concurre, queda atenuada en la medida que se admita la concurrencia de la de estos sujetos al mismo tiempo damnificados a los que hemos hecho referencia.

El Convenio se aplica siempre que el daño por contaminación se haya producido en la costa, el mar territorial o la zona económica exclusiva de un Estado Parte. Si la contaminación tuviese lugar en alta mar, sin afectar las aguas jurisdiccionales de ningún Estado Parte, no será de aplicación. Además, la nacionalidad del buque es irrelevante para la aplicación del Convenio. Conviene precisar que, si nos fijamos, este criterio territorial se basa en el lugar en el que se produce el daño por contaminación (que, mayoritariamente, tiene lugar en las costas, sin perjuicio de la afectación del ecosistema marítimo no costero), no meramente en el lugar del siniestro causante de la posterior contaminación.

Como se ha dicho, este Convenio es de aplicación exclusiva a los buques tanque cuya contaminación haya sido producida por hidrocarburos (fuel-oil, diésel-oil o aceites lubricantes), ya sean parte de su cargamento o combustibles propios del buque. Para los casos de contaminación de combustibles de buques distintos a buques tanque, este Convenio no es de aplicación, sino el BUNKERS/2001.

Cuando el daño por contaminación es causado por más de un buque tanque, el Convenio señala que el propietario de cada buque responde de los daños que pueden atribuirse a su propio buque, y aquellos daños que no puedan atribuirse razonablemente, serán tratados por una responsabilidad solidaria de los propietarios.

Se dice que el régimen de responsabilidad civil recogido en el CLC/92 tiene carácter exclusivo y excluyente en lo que se refiere a los daños por contaminación. Es “exclusivo” en el sentido de que no puede efectuarse ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación contra el propietario salvo de acuerdo con el Convenio, con lo que allí donde sea de aplicación el CLC/92, la responsabilidad civil derivada de la contaminación ha de regirse necesariamente por las reglas del mismo en lo que se refiere al buque, y ello conduce a que, en lo que tenga que ver con el buque, sólo el “propietario” puede ser considerado responsable, y además su responsabilidad se regirá, en su fundamento, en su cuantía y en sus límites, por las normas del propio CLC/92, y ello a su vez con independencia del procedimiento, civil, penal, o de otro tipo, en que se entre a valorar esa responsabilidad civil. Este principio se completa con el citado carácter “excluyente” de esta responsabilidad civil que aquí estudiamos: con tal carácter, se “remacha” la faceta del carácter anterior consistente en que el único centro de imputación de la responsabilidad que (en principio) el CLC/92 tolera, es el propietario, pues lo que se hace es “blindar” la potencial responsabilidad de un círculo de sujetos alrededor de ese propietario, redirigiéndola, en su caso, hacia él. Efectivamente, se dice que la responsabilidad civil instaurada por el CLC/92 es “excluyente” en el sentido de que no podrán ejercitarse acciones en reclamación de indemnización de daños por contaminación causada por el hidrocarburo del buque tanque contra una serie de personas relacionadas con el buque, pues se busca que la reclamación de responsabilidad se dirija hacia el propietario. Es lo que ha venido a denominarse como “principio de canalización de la responsabilidad”. En concreto, se excluye cualquier acción de indemnización por daños por contaminación contra toda una serie de sujetos señalados en el artículo 3.4 del CLC/92: los empleados o tripulantes, el práctico u otras personas que presten servicios al buque, el fletador o arrendatario, los que realicen operaciones de salvamento o cualquier empleado o agente de los sujetos anteriores. (1)

Sin embargo, el Convenio contempla en su principio de canalización de la responsabilidad la excepción de dolo o dolo eventual. En ese caso, todos los sujetos anteriores sí que podrán ser directamente demandados, y encontrados personalmente responsables en lo que hace a la responsabilidad civil por contaminación, cuando los

daños hayan sido originados por una acción u omisión de tales personas y éstas hayan actuado con la intención de causar tales daños, en cuyo caso responderían ilimitadamente. Lo mismo le ocurriría al propietario si hubiese sido causa de la contaminación una conducta personal suya de las anteriores características. (1)

La responsabilidad del propietario está cuantitativamente limitada, siendo de 4.510.000 DEG para buques de menos de 5.000 GT, más 631 DEG por cada unidad de arqueo que supere ese límite con un máximo de 89.770.000 DEG. Estos límites responden a las cuantías tal como quedaron tras el incremento dictado en el año 2000 por el Comité Jurídico de la OMI, autorizado por el propio CLC/92, que, sin embargo, no entraron en vigor hasta el 1 de noviembre de 2003, por lo que en el momento del accidente del “Prestige” las cuantías eran inferiores (3.000.000 DEG para buques de menos de 5.000 GT más 420 DEG por cada unidad de arqueo que supere ese límite con un máximo de 59.700.000 DEG. Esta limitación de responsabilidad exige que el propietario deposite el fondo que el Convenio indica ante el Tribunal correspondiente, o bien establezca una garantía equivalente que sea suficiente, como señala el artículo 7. El fondo constituido será la única fuente de indemnización por los daños producidos, distribuyéndose entre los perjudicados a prorrata de sus respectivos daños.

Como se ha indicado, la pérdida del disfrute del derecho a limitar la responsabilidad que se reconoce al propietario en el Convenio se produce en caso de actuación intencional o con dolo eventual personal del propietario.

La responsabilidad objetiva que impone el CLC/92 a los propietarios de los buques tanque precisa un sistema de seguro obligatorio:

- Todo buque tanque matriculado en un Estado Parte y que transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburos estará obligado a suscribir un seguro.
- Los Estados Partes regularán y supervisarán la emisión y validez del certificado de dicho seguro otorgado a esos buques para acreditar el cumplimiento por el buque de la obligación, y no permitirán la navegación a los buques nacionales que carezcan del mismo.
- Los Estados del puerto y los Estados ribereños impedirán la entrada o salida en sus puertos de los buques de cualquier bandera que no posean el certificado obligatorio mencionado.

En España se señala esta prescripción obligatoria en el RD 1892/2004 modificado por el RD 1795/2008.

Los perjudicados gozan de acción directa contra el asegurador (que suele ser el Club P&I del buque), como señala expresamente el artículo 7.8 del CLC/92. El asegurador podrá hacer uso de las mismas excepciones que poseía el propietario del buque, y además podrá probar que la contaminación se debió a un acto doloso de su asegurado. En todo caso, el artículo antes citado deja meridianamente claro que el asegurador tendrá derecho al límite de responsabilidad establecido en el artículo 5.1, incluso si el propietario del buque no puede, en virtud del artículo 5.2, beneficiarse de ese límite por haber incurrido en dolo o dolo eventual. Conviene recordar esta última afirmación, pues será traída muy a colación al analizar este aspecto en la sentencia de Tribunal Supremo acerca del “Prestige”.

Los daños resarcibles por el Convenio CLC/92 son los siguientes, a la vista del artículo 1.6:

- Daños materiales y personales ocasionados por la contaminación del hidrocarburo de un buque tanque, ya sean bienes públicos o privados (limpieza de playas, embarcaciones...).
- El lucro cesante derivado de la pérdida de uso de los bienes afectados o de la imposibilidad de realizar actividades económicas (actividades pesqueras, sector hotelero...).
- El daño ecológico producido por la contaminación, que suele ser el más discutido en cuanto a daños indemnizables. Se discute quién es el titular legítimo de ese derecho a indemnización y con qué amplitud, aunque se ha incorporado una previsión expresa sobre el daño ambiental que indica que la indemnización estará limitada al coste de las medidas razonables de restauración realmente adoptadas o que vayan a adoptarse.
- Las medidas preventivas tomadas por cualquier persona con el objetivo de reducir el daño por contaminación, incluyendo al propietario del buque si tomó medidas preventivas.

II.2.4.- Herramienta II: Convenio FUND/92

El Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, o FIDAC, (en inglés IOPC) administra las aportaciones económicas de la industria petrolífera, propietaria de los cargamentos de hidrocarburos transportados por mar. Con dichas aportaciones, se complementa económicamente

la responsabilidad de los propietarios de los buques por contaminación a través del Convenio del Fondo o Convenio FUND.

El vigente FUND es el FUND/92 o «*Convenio de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos, 1992*». Este FUND/92 resulta de un original Convenio FUND de 1971, modificado a su vez por los sucesivos Protocolos de 1976 y 1992. En España, el BOE 11/10/97 publica la versión tras el Protocolo de 1992.

Este Convenio se aplica en los mismos supuestos que se aplica el CLC/92, pues el FUND pretende ser un complemento de compensación del anterior. Este Convenio compensará de daños por contaminación a cualquier persona que no haya recibido indemnización completa o adecuada bajo el CLC/92, si:

- no existe responsabilidad por el daño de acuerdo al CLC/92.
- el propietario o su asegurador han resultado insolventes.
- el daño excede del límite de responsabilidad del que goza el propietario por el CLC/92.

El Convenio FUND dejaría de contribuir sólo en los supuestos de acto de guerra o acto intencional o negligente del propio perjudicado, por lo que sí responde en algunos casos en los que no lo hace el propietario mismo (fuerza mayor, negligencia en las ayudas a la navegación...).

La cantidad máxima que asume el FIDAC es de 203 millones DEG, incluyendo dentro de este límite las cantidades abonadas por el propietario o su asegurador de acuerdo al CLC/92. Se ha establecido otra cantidad que llega a los 300,74 millones DEG cuando el suceso ocurra durante un periodo cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres Partes en el presente Convenio respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales Partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas. Estos límites responden a las cuantías tal como quedaron tras el incremento dictado en el año 2000 por el Comité Jurídico de la OMI, que, sin embargo, no entraron en vigor hasta el 1 de noviembre de 2003, por lo que en el momento del accidente del “Prestige” los límites eran inferiores (135 millones DEG como cantidad máxima y 200 millones DEG cuando se dé el caso mencionado de tres Estados Partes que reciban más de 600 millones de toneladas de hidrocarburos por año).

El FUND/92, al igual que el CLC/92, resarce los daños materiales, el lucro cesante, los daños ecológicos y el coste de las medidas preventivas.

II.2.5.- Herramienta III: Fondo Internacional Complementario (FIC/2003)

Tras los siniestros producidos por la contaminación de buques como el “Erika” o el “Prestige”, se creó el Fondo Internacional Complementario (FIC/2003). Se trata de un fondo adicional suplementario a los fondos FIDAC citados en la herramienta anterior, y accesible únicamente a los Estados perjudicados que voluntariamente se hayan incorporado al Protocolo de 2003. El FIC/2003 ofrece un límite máximo de 750 millones DEG (incluidos en este límite las cantidades del CLC/92 y FUND/92). España ratificó este Protocolo en 2005, que fue publicado en el BOE de 02/02/05.

II.2.6.- Herramienta IV: Responsabilidad por contaminación en la LNM

La Ley de Navegación Marítima es la que se encarga en España de regular el marco en el que se incluyen las actividades desarrolladas por el tráfico marítimo, garantizando la necesaria coherencia entre el Derecho español con los distintos Convenios internacionales que regulan el Derecho marítimo. Así, esta ley incluye todos los aspectos de la navegación tanto del Derecho público como del privado.

La LNM dedica específicamente un capítulo (artículos 384 a 391) a regular la responsabilidad civil por contaminación. Para comprender bien su alcance, hay que fijarse en dos de sus artículos:

- En primer lugar, en el artículo 384, en virtud del cual vemos que estas reglas son de aplicación a la contaminación marítima producida por cualquier sustancia (no sólo hidrocarburos, o combustible...), dentro de ella a la que causa daños en costa y espacios marítimos españoles, y dentro de esto, a la proveniente de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas (eso sí, independientemente de donde estas “fuentes” de la contaminación estuviesen situadas).
- En segundo lugar, el artículo 391, que dice: “1. Lo previsto en los Convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas,

peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo. 2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas”. Por tanto, lo visto hasta ahora en relación al CLC/92 y FUND/92 es de aplicación preferente en su ámbito, y en él las reglas de la LNM son subsidiarias (salvo en daños radioactivos o nucleares, donde la aplicación de la LNM queda vedada). En lo relativo a otros aspectos huérfanos de regulación específica internacional vigente, como la contaminación por sustancias nocivas, se aplica la LNM y normativa nacional, a falta de internacional.

En cualquier caso, en su Título VI (de los accidentes de la navegación), Capítulo V, de responsabilidad por contaminación, la LNM en su aspecto material recoge prácticamente el mismo contenido que refleja el Convenio CLC de 1992, aplicado al ámbito que le corresponde, es decir, sigue la misma “filosofía”, por decirlo de un modo gráfico. Así, se señalan las mismas causas de exoneración de responsabilidad que en el CLC/92 en los artículos 386 y 387, además del alcance de la indemnización (artículo 388) y la obligatoriedad del aseguramiento (artículo 389). Se indica, además, en el artículo 391, que los Convenios internacionales en materia de responsabilidad civil por contaminación tendrán preferencia sobre esta ley.

Esta ley dedica el Título VII a la limitación de la responsabilidad. La Ley de Navegación Marítima indica que la limitación de responsabilidad quedará regida por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo. Respecto al ámbito de aplicación, la limitación de responsabilidad se aplicará siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar lo invoquen ante los órganos judiciales o administrativos competentes, independientemente de la nacionalidad de los deudores o del pabellón del buque. Por otro lado, no serán limitables las responsabilidades de los buques o plataformas construidos para la explotación de los recursos naturales del fondo marino. Hay que ser cauto en esta invocación de la LNM al LLMC/76/96, pues en cualquier caso en los ámbitos propios de CLC/92 y FUND/92, prima el sistema de limitación inserto en estas específicas normas internacionales.

Conviene precisar que esta ley interna española entró en vigor en septiembre del año 2014, de tal manera que no es aplicable, por razón temporal, a la discusión acerca de la responsabilidad civil derivada del caso “Prestige”. Otra precisión pertinente es que

los artículos citados están destinados, como se ha sugerido más arriba, a cubrir muchos supuestos más de contaminación que los que corresponden al ámbito del CLC/92, como sería la contaminación por productos diferentes a los hidrocarburos, e incluso en caso de hidrocarburos, a los que no tienen relación con buques tanque. Sin embargo, sí que resulta útil para pulsar el sentir del legislador español respecto al asunto de la responsabilidad civil por contaminación. Y en este sentido procede destacar cómo nuestro legislador, en materia de fundamento de la responsabilidad, culpa del perjudicado, alcance de la indemnización y aseguramiento obligatorio, sigue las pautas del CLC/92, y que en aquellos aspectos que difiere, como en lo relativo a sujetos responsables y limitación de la responsabilidad, en aquellos casos que estén bajo el ámbito del CLC/92 respeta no obstante la jerarquía de este Convenio.

II.2.7.- Herramienta V: Accidente del “Prestige”. Los hechos.

El “Prestige” era un buque tanque monocasco destinado al transporte marítimo de hidrocarburos². Se construyó en Japón en el año 1976 y estaba abanderado en Bahamas, siendo Nassau su puerto de registro. El propietario registral del buque era una corporación con sede en Liberia, Mare Shipping Inc, pero lo operaba la compañía griega Universe Maritime Ltd. Su sociedad de clasificación era American Bureau of Shipping (ABS), que había expedido el certificado de navegabilidad al “Prestige” en agosto de 2001, siendo válido hasta marzo de 2006, así como el certificado de gestión de la seguridad, válido de julio de 2001 a junio de 2006, según el cual el buque cumplía con los requisitos del Código ISM. ABS también certificó en la última revisión anual del buque en mayo de 2002 que contaba con el sistema obligatorio de remolque de emergencia a popa. Desde septiembre de 2002, London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (The London Club) su Club P&I. Las características del buque eran las siguientes:

- Eslora total: 243,5 metros.
- Manga: 34,4 metros.
- Puntal: 18,7 metros.
- Calado de verano: 14 metros.
- Arqueo bruto: 42.820 GT.

² Todos los datos obtenidos del “Informe sobre el accidente del buque “Prestige”” de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos del Ministerio de Fomento y de las sentencias judiciales de la Audiencia Provincial y el Tribunal Supremo.

- Peso muerto: 81.589 toneladas.
- Velocidad de diseño: 15,4 nudos.

El 13 de noviembre del año 2002, el “Prestige”, con 27 tripulantes, se encontraba 28 millas al oeste de Finisterre. El buque navegaba hacia Gibraltar, donde esperaba recibir órdenes de su armador, que probablemente le dirigiría a Singapur para descargar las 76.972 toneladas de fuel que había cargado en San Petersburgo y Ventspils (Letonia). El buque, con un calado de 13,88 metros, iba cargado al 92,9% de su capacidad máxima. Ese día, las condiciones meteorológicas eran desfavorables, con olas de 5 metros del oeste. A las 15:10 horas, el buque sufrió una fuerte escora de 25 grados a estribor como consecuencia de la entrada de agua en los tanques #2 y #3 de estribor. Debido a la escora, se produjo una sobrepresión en varias zonas de cubierta que dio lugar a que algunas tapas de los tanques se disparasen y comenzara a derramarse fuel. El buque quedó sin gobierno y comenzó a derivar, por lo que el capitán decidió lastrar los tanques #2 y #3 de babor para adrizarlo. Finalmente, consiguió que la escora fuese sólo de 3 grados a estribor, pero la operación dio lugar a que aumentasen los esfuerzos de la estructura del buque. Horas después, debido al constante golpeo de las olas y al mal estado de conservación del casco, éste sufrió una vía de agua en uno de los tanques de carga, por lo que aumentó el vertido de combustible. El “Prestige” hizo una llamada de socorro por Llamada Selectiva Digital y se puso en contacto con el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación de Finisterre (CZCS). Se movilizaron tres helicópteros y cinco remolcadores y se activó el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental. El Director General de la Marina Mercante asumió las operaciones de salvamento y seguridad marítima y prohibió la entrada del buque a un puerto seguro, ordenando el remolque del mismo a 120 millas de la costa. Las opciones de trasvase de carga a otro buque y entrada o fondeo del “Prestige” en el puerto de A Coruña quedaron descartadas.

Esa misma tarde, después de que las autoridades ordenaran preparar el remolque de emergencia, se evacuó a 24 de los 27 tripulantes, permaneciendo a bordo por voluntad propia el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas. El buque continuó derivando toda esa tarde, acercándose a la costa, y las autoridades decidieron remolcarlo, aunque el capitán se negó en un primer momento a aceptar el remolque por esperar órdenes de su armador. Cuando éste aceptó el remolque, comunicó que la tripulación no había preparado finalmente el remolque de emergencia y que era muy complicado hacer firme un remolque con sólo tres personas a bordo. A las 21:02, el “Prestige”

informa de que el tanque #3 central de carga ha sufrido daños en su mamparo longitudinal y el agua está entrando con fuerza en el mismo. Esa noche, el capitán estimó que el buque había aumentado su calado hasta los 16 metros.

No fue hasta las 13:40 horas del día 14 de noviembre cuando se consiguió hacer firme el remolque de proa, tras múltiples intentos, entre el “Prestige” y los remolcadores “Sertosa 32” y “Ría de Vigo”. A partir de ese momento, cuando el petrolero ya estaba a 4,5 millas de la costa, fue remolcado con rumbo 330º a unos 2,5 nudos. Sin embargo, a las 15:30 horas se consiguió arrancar la máquina principal del buque, con la colaboración de un inspector marítimo de A Coruña, que había embarcado en helicóptero horas antes para evaluar el estado del buque. Con la máquina arrancada, el buque siguió remolcado a unos 6 nudos.

La empresa propietaria del “Prestige” acordó con Smit Salvage un contrato de salvamento para realizar las operaciones de remolque, utilizando remolcadores estatales. Para ello, se firmó el contrato tipo de salvamento de Lloyd’s, en el que se acuerda que si no se salva, no se paga. Además, se hizo firmar a la empresa de salvamento el siguiente escrito por el que se comprometía a mantener alejado al buque más de 120 millas de la costa:

"Ante mí, D. Ángel del Real Abella, Capitán Marítimo de A Coruña, el Capitán de la Marina Mercante Holandesa Wytse H. Huismans, perteneciente a la empresa Smit Salvage y que procede tomar el mando del buque de bandera de Bahamas “Prestige” por orden de su armador, se compromete:

A no estar nunca a menos de 120 millas náuticas de las jurisdiccionales españolas o donde España ejerza jurisdicción. En este trayecto estará escoltado por buques de la Armada Española que impedirán su acceso dentro de las 120 millas antes mencionadas.

Asimismo, contará con el apoyo de un buque de salvamento de Sasemar para facilitar la operación de trasvase de la carga y la seguridad del personal embarcado.

Lo que se pone en su conocimiento, ante el representante de la consignataria española Ceferino Nogueira para dar fe de que el Capitán antes mencionado comprende en todos sus términos dicho escrito." (2)

El día 15 de madrugada embarcó en helicóptero el equipo de operarios de Smit Salvage para hacerse cargo de la operación. Decidieron parar la máquina del buque

y remolcarlo a rumbo suroeste. Comprobaron además que la grieta del casco se extendía unos 35 metros en el costado de estribor por debajo de la línea de flotación, pidiendo un puerto de refugio a las autoridades españolas y siendo denegada esa petición. Esa misma tarde acordaron junto a la tripulación de a bordo que debían abandonar el buque, por lo que fueron evacuados. El capitán, que fue denunciado por la Capitanía Marítima de A Coruña por obstrucción y desobediencia, fue detenido por la Guardia Civil al aterrizar en el aeropuerto, decretándose su prisión provisional que padeció hasta el 6 de febrero de 2003, cuando recuperó su libertad previo pago de una fianza de 3.000.000 de euros.

Entre los días 16 y 17 de noviembre el buque seguía siendo remolcado, pero sufriendo el oleaje que constantemente golpeaba el casco. De hecho, se produjo una grieta transversal que hizo que el derrame de fuel aumentase.

El día 18 de noviembre, el remolcador chino “Deda” tomó el remolque del “Prestige” por popa, el cual dirigió al petrolero desde ese momento, acompañado por el “Ría de Vigo” y el “Charuca Silveira” (que fue sustituido por el “Alonso de Chaves”). Las intenciones del remolcador chino eran remolcar al “Prestige” hasta Cabo Verde.

Esa misma tarde un helicóptero embarcó al Capitán Marítimo de A Coruña, al Jefe de Seguridad Marítima y al inspector de capitanía que había embarcado cuatro días antes en el “Prestige” para recoger documentación y muestras de la carga.

Cuando el remolque llegó a aguas jurisdiccionales de Portugal, una fragata portuguesa prohibió la entrada del “Prestige”, por lo que se cambió el rumbo a oeste.

A las 08:00 horas del día 19 de noviembre el buque, que se encontraba en aguas internacionales a 138 millas de la costa española, comenzó a partirse en dos y cuatro horas más tarde se hundió a más de tres mil metros de profundidad.

ABS llegó a la conclusión, tras los análisis técnicos, de que la causa del daño inicial e inundación de los tanques fue el mal estado de las planchas del costado del buque en la zona adyacente a la cuaderna 71. Esto pudo ser debido a que, en el año y medio anterior al accidente, el buque prestaba servicio como gabarra, sufriendo permanentemente deformaciones en ciertas cuadernas y mamparos. Además, ABS consideró que las soldaduras de la estructura estaban deterioradas debido al estrés acumulado de las soldaduras de las planchas. Respecto a la causa del hundimiento del buque, ABS argumentó que fue consecuencia del constante efecto del oleaje mientras el buque era remolcado mar adentro, pues después de que la tripulación

adrizase el buque, éste contaba con unos momentos flectores del 154% del valor permitido y unos esfuerzos cortantes del 93%, que le permitían mantener la estructura a salvo, como así lo hizo durante seis días.

España, Francia y Portugal denegaron al “Prestige” el acceso a cualquiera de sus puertos, situación que, en pura teoría y siempre que las medidas de acceso al lugar designado y segura estancia del buque allí, de confinamiento del derrame y de trasvase del cargamento se hubiesen desarrollado del modo previsto y oportuno, con la presencia en su momento de todos los medios necesarios y las condiciones idóneas, y sin contratiempos, habría dado lugar a un derrame menor y mucho más controlado. Como consecuencia de esta decisión, que fue muy discutida a la vista de los hechos posteriores, surgió una fuerte conciencia de la necesidad de una normativa exhaustiva en la existencia de puertos de refugio que albergaran buques en situación de riesgo y minimizaran la contaminación que puede llegar a producirse como ocurrió en este caso.

El desastre ecológico del “Prestige” afectó seriamente a la pesca y al turismo, después de que se derramaran casi 65.000 toneladas de fuel a lo largo de 3.000 kilómetros de costa. Se estimó que el buque seguiría derramando combustible durante 10 años a una cantidad aproximada de 20 litros al día.

El coste final de la limpieza de todas las costas llegó a estimarse en casi 3 billones de dólares americanos. El gobierno de España reclamó a ABS la responsabilidad por contaminación del accidente por no haber detectado los fallos estructurales del buque durante las inspecciones realizadas por la sociedad de clasificación. Por otro lado, el London P&I Club, el asegurador de responsabilidad civil del “Prestige”, estableció junto al Fondo de 1992 en La Coruña y Burdeos dos oficinas para atender la alta demanda de reclamaciones que tuvieron lugar tras el accidente.

Entre mayo y septiembre de 2004 se extrajeron unas 13.000 toneladas que quedaban en la mitad de proa del buque hundido. Se estima que unas 700 toneladas quedan en la mitad de popa.

Bajo el CLC/92, la limitación de la responsabilidad del propietario del “Prestige” era de 18,9 millones de SDR (22.777.986 euros en ese momento). En mayo de 2003, el armador depositó ese fondo ante el Juzgado de Primera Instancia de Corcubión. La compensación máxima que establecía en ese momento el FIDAC después del

accidente bajo el CLC/92 y el Convenio FUND/92 era de 135 millones de SDR (171.520.703 euros en ese momento).

II.2.8.- Herramienta VI: Accidente del “Prestige”. El procedimiento judicial.

Como producto de los sucesos relatados y sus consecuencias, en España se abrió un procedimiento judicial de carácter penal, comenzando con las primeras denuncias y diligencias que dieron lugar al auto de Diligencias Previas por el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 1 de Corcubión, posteriormente a la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña y finalmente a la sentencia en casación del Tribunal Supremo. Parte del contenido de estas sentencias consistía precisamente en lo que es objeto de análisis en este TFM: la determinación de la responsabilidad civil por los daños acaecidos, su imputación y su cuantía. Veremos en su momento si respecto a esta responsabilidad civil, si se aplicó o no en las sentencias, y si realmente era aplicable o no, lo que en principio era de aplicación en virtud de CLC/92 y FUND/92, en un país donde, guste o no, tales normas forman parte de su ordenamiento jurídico.

II.2.8.1.- Primeras denuncias y diligencias

El desarrollo de procedimientos judiciales contra el desastre del “Prestige” se inició el día 16 de noviembre de 2002, después de que se produjese la fuerte escora en el buque por la entrada de agua en sus tanques de lastre y cuando aún no se sabía si finalmente el petrolero se hundiría.

La primera denuncia se formalizó ante el Juzgado de Instrucción nº 2 de Corcubión, que dio lugar a que se incoasen Diligencias Previas 897/2002 por auto del día 19 de noviembre, abriéndose pues un procedimiento judicial (no meramente administrativo sancionador, entonces) y de carácter penal (por tanto, ni puramente civil para sustanciar exclusivamente cuestiones de responsabilidad civil e indemnizaciones, ni mucho menos contencioso-administrativo) llamado pues primigeniamente a analizar la concurrencia de conductas tipificadas como delito y la consecuente responsabilidad penal, y sólo de manera secundaria a sustanciar la (ingente) responsabilidad civil. Además, se incoaron en el Juzgado de Instrucción nº 4 de A Coruña las Diligencias Previas 2787/2002 por hechos relacionados con la denuncia inicial recogidos en el atestado de la Guardia Civil por auto del día 16. Un día más tarde, el auto redujo a prisión provisional al capitán del “Prestige”. Por auto del día 18, el Juzgado se inhibió

a favor del Juzgado de Instrucción nº 3 de A Coruña, el cual incoó Diligencias Previas 3604/2002 por auto del mismo día, en las que por auto del día 19 se inhibió en favor del Juzgado nº 2 de Corcubión, incorporándose el procedimiento a las Diligencias Previas 897/2002, que por auto de la misma fecha se inhibió a su vez en favor del Juzgado de Instrucción nº 1 de Corcubión, el cual, por auto del día 20 de noviembre incoó Diligencias Previas 960/2002 bajo el que se tramitó la instrucción hasta la incoación de procedimiento abreviado por auto de fecha 18 de marzo de 2009. Conviene subrayar una vez más que se estaba poniendo el caso en la vía jurisdiccional penal, o dicho de otro modo, se estaba trabajando con la hipótesis de que habían tenido lugar unos hechos y unas conductas potencialmente constitutivas de delito o delitos. Sin prejuzgar la procedencia o no de actuar en ese sentido, de perseguir, juzgar y sancionar en su caso las conductas (al menos presuntamente) delictivas, hay que ser consciente de una circunstancia que traspasa de lado a lado todo el caso “Prestige”: en el sistema jurídico español, el tratamiento en vía penal de las conductas raíz del daño de contaminación implica que la responsabilidad civil por ese daño, es decir, la determinación de la obligación (y su cuantía) de indemnizar ese daño, salvo que los damnificados expresamente opten por la vía civil para las cuestiones de responsabilidad civil, va a “viajar” procedimentalmente junto a la labor de determinación de si hubo delito, de si hubo o no responsabilidad penal. En otras palabras: aunque delito (su valoración, declaración y castigo) y responsabilidad civil (su atribución y determinación) sean cosas distintas, el procedimiento en que se dirime lo segundo, salvo que expresamente se elija lo contrario, será el mismo procedimiento penal en el cual se dirime lo primero. Esto tiene, cuando menos, dos consecuencias: la duración de la resolución de lo segundo depende muy directamente de la duración, e incluso también del sentido, de lo primero; por otra parte, con independencia de lo que se resuelva respecto a la existencia o no de delito en los hechos enjuiciados, lo que se siente como hechos probados en el procedimiento penal van a constituir hechos ya inamovibles a la hora de valorar la responsabilidad civil. Finalmente, la mera existencia del procedimiento penal, incluso en los casos en que se hubiese preferido expresamente tratar la responsabilidad civil en el orden jurisdiccional civil, implica la dilatación del plazo real para encontrar resolución sobre la responsabilidad civil, pues antes hay que terminar con el procedimiento penal.

Relativo a todo lo anterior, nos dice nuestra Ley de Enjuiciamiento Criminal:

- Artículo 111: Las acciones que nacen de un delito o falta podrán ejercitarse junta o separadamente; pero mientras estuviese pendiente la acción penal no

se ejercitará la civil con separación hasta que aquélla haya sido resuelta en sentencia firme, salvo siempre lo dispuesto en los arts. 4.º, 5.º y 6.º de este Código.

- Artículo 112: Ejercitada sólo la acción penal, se entenderá utilizada también la civil, a no ser que el dañado o perjudicado la renunciase o la reservase expresamente para ejercitarla después de terminado el juicio criminal, si a ello hubiere lugar. Si se ejercitase sólo la civil que nace de un delito de los que no pueden perseguirse sino en virtud de querella particular, se considerará extinguida desde luego la acción penal.
- Artículo 116: La extinción de la acción penal no lleva consigo la de la civil, a no ser que la extinción proceda de haberse declarado por sentencia firme que no existió el hecho de que la civil hubiese podido nacer. En los demás casos, la persona a quien corresponda la acción civil podrá ejercitarla, ante la jurisdicción y por la vía de lo civil que proceda, contra quien estuviere obligado a la restitución de la cosa, reparación del daño o indemnización del perjuicio sufrido.

II.2.8.2.- El Auto del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 1 de Corcubión: Diligencias Previas nº 960/02

En los fundamentos de derecho, los delitos imputados fueron los de delito contra los recursos naturales y medio ambiente y el de desobediencia. Además de desarrollar todos los acontecimientos ocurridos a partir del día 13 de noviembre, se señaló que, tras el auto dictado por la Audiencia Provincial el día 9 de septiembre de 2003, quedaban como imputados el capitán, jefe de máquinas y primer oficial del “Prestige” y el Director General de la Marina Mercante.

Con respecto al último, la Audiencia constató que las órdenes dadas por la administración española al capitán de alejar al buque de la costa estando en deficientes condiciones de seguridad constituyeron un riesgo y fueron un error, por lo que se debía determinar por qué se adoptó esa decisión y en base a qué motivo. Además, la defensa del capitán del buque consideró que la rotura del buque y el derrame de fuel se produjeron como consecuencia de la errónea decisión del Director General, mientras que la Abogacía del Estado entendía que el buque sufrió un colapso el día 13 de noviembre que provocó el derrame y que la única opción era la de alejar el buque de la costa.

Tras el análisis del resultado de las diligencias practicadas, resultó que la decisión de alejar el buque fue efectivamente tomada por el Director General de la Marina Mercante, como él mismo reconoció en su declaración en sede judicial, basando su decisión en el salvamento de vidas humanas, el control de la deriva del barco y evitar o reducir el daño que estaba teniendo lugar. Sin embargo, el perito judicial declaró que la decisión se tomó antes de realizar cualquier tipo de inspección al buque y que no es cierto, como señaló el Director General, que se decidió alejar el buque después de arrancar su máquina, pues antes de ese momento ya se inició el remolque. Indicó que la mejor decisión hubiese sido la de conducir al buque a un lugar abrigado, fondearlo y trasvasar su carga a otro buque. Por otro lado, el perito propuesto por el capitán del “Prestige” admitió la buena decisión de alejar en un primer momento el buque de la costa para evitar su embarrancamiento, pero también consideró que una vez hecho firme el remolque debió ser remolcado a un puerto de refugio o zona abrigada, pues el buque ya se encontraba adrizado y sin derrame apreciable.

El protocolo de actuación que se llevó a cabo en el último ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación en A Coruña establecía que antes de tomar cualquier decisión se realizaría una inspección detallada del buque con técnicos cualificados y con la colaboración del capitán, y dependiendo de si existe el riesgo de hundimiento o no, se tomaría la decisión de dirigir al buque a una zona de refugio o, por el contrario, a alejarlo de la costa.

Respecto a la determinación de si se produjo la evaluación de daños, la información de la DGMM de que el buque sufría un daño estructural parecía evidente, pues así se informó desde el propio barco. También el director técnico de Universe Maritime Ltd, compañía manager del buque, confirmó la existencia de un fallo estructural, e incluso el director comercial de Smit Salvage solicitó refugio a la DGMM señalando que el buque tenía daños estructurales en sus planchas de costado. Otras fuentes informaron igualmente de estos fallos, como remolcadores y técnicos que sobrevolaron en helicóptero al petrolero. Además, el inspector marítimo sí informó de las condiciones en las que se encontraba el buque antes de arrancar la máquina. Se incorporaron a la causa otros informes de peritos judiciales y diversos organismos que coincidían todos en los graves defectos estructurales que sufría el buque.

El perito propuesto por el capitán negó que el “Prestige” fuera un buque subestándar, pues contaba con todos los certificados y documentos necesarios, y señaló que los posibles daños estructurales que pudiese tener fueron agravados con la decisión de alejar el buque de la costa, y que éstos pudieron ser debidos al impacto de troncos o

contenedores con el casco del “Prestige”, algo que nunca se ha podido llegar a demostrar. El perito judicial negó también que se tratara de un buque subestándar, pero afirmó que la vía de agua se produjo por un fallo estructural agravado por el oleaje que afectaba al barco.

Ambos peritos estimaron la cantidad del derrame provocado por la escora inicial del buque, siendo de 3.000 toneladas según el perito del capitán del barco. Todo el fuel derramado posteriormente lo atribuyó a la mala decisión de las autoridades de alejar el buque.

El auto señaló que la decisión de no remolcar el buque a puerto fue la más acertada, debido al riesgo que ello suponía, además de que, debido a su calado, era imposible que entrase en el puerto de A Coruña, como así lo confirmó uno de sus prácticos. Por tanto, los indicios criminales respecto de la decisión adoptada por el Director General de la Marina Mercante quedaron desvirtuados. Sin embargo, la otra decisión que se cuestionó fue la de la elección del rumbo para alejar el buque de la costa. El rumbo inicial pareció el adecuado, pues sólo se consiguió remolcar el buque por proa debido a que fue imposible hacerlo por popa. El rumbo noroeste protegió el costado dañado del impacto del oleaje y evitó dañar más la estructura. En la madrugada del 14 al 15, la empresa de salvamento tomó el mando del remolque y, aunque cumplió con la orden de mantener el buque a más de 120 millas de la costa, decidió poner rumbo suroeste, por lo que ya no podía ser responsable de ello el Director General. Por tanto, la juez decretó sobreseimiento provisional en su imputación.

"A partir del momento en que la empresa salvadora elegida por la armadora toma el mando del "Prestige", en la madrugada del 14 al 15 (02:00 horas), no consta que haya sido la Administración la que tomó decisiones respecto del destino y rumbo del buque, salvo exigir el respeto del compromiso de mantenerse a 120 millas de la costa y organizar los medios de auxilio para el caso necesario, pues la autonomía de los helicópteros llegaba a las 150 millas. Así resulta del informe de asistencia al "Prestige" del remolcador "Ría de Vigo" ("recibimos orden de Smit Tak de poner rumbo sur", día 15, 03:50 horas), declaración del Capitán de este remolcador "desde que los de Smit entraron en el barco eran los que daban las órdenes". El propio capitán de la empresa salvadora declaró "fijé el rumbo hacia el suroeste".

Por tanto, el acierto o no en el rumbo elegido desde ese momento no puede imputarse al Director General de la Marina Mercante, sino que desde las 02:00 horas del día 15 el rumbo del "Prestige" lo decidió el personal de Smit Salvage que únicamente tenía

como límite respetar la distancia de alejamiento impuesta por las Autoridades Españolas.

En conclusión, finalizada la instrucción, y considerando que los indicios de responsabilidad criminal no pueden constituir meras hipótesis y que no existen indicios suficientes para afirmar que las decisiones del imputado sobre alejamiento y rumbo del barco hayan sido factor de agravación del riesgo ya generado, procede decretar el sobreseimiento provisional al amparo del artículo 641 2 LECrim" (3)

Por otro lado, respecto a la responsabilidad del capitán, se consideró que el mal estado de mantenimiento del buque era responsabilidad del mismo. El tanque de lastre #3 estribor, que estaba corroído y en tan malas condiciones, se registró como inspeccionado y sin deficiencias, aunque no se reflejó en el diario de navegación. También se culpó al capitán de no contar con un remolque a proa y otro a popa, como exige el SOLAS, en buenas condiciones y listo para ser fácilmente preparado en caso de emergencia. El “Prestige” no tenía remolque a proa y el de popa era casi imposible de manejar por tres personas, y no fue hasta varios días después cuando se consiguió remolcar al buque por popa.

“El propio capitán en las conversaciones mantenidas con el CZCS, declaró respecto del remolque "no tengo ningún cable de emergencia a proa, lo tenemos en popa, solo a popa, pero es muy grande y sólo somos tres personas a bordo...", en proa "solo tenemos la... cadena, pero ningún cable de remolque a proa".” (3)

Además, responsabilidad del capitán fue el lastrado de los tanques de babor para adrizar el buque, que aumentó los esfuerzos del mismo, así como la tardanza en el arranque de la máquina principal.

Respecto a la desobediencia del capitán, se demostró que éste fue reticente en un primer momento a que su buque fuese remolcado, utilizando excusas para ello, como se pudo escuchar en las grabaciones por VHF entre el buque y el centro de salvamento. También desobedeció la orden de extraer el cuaderno de bitácora y el diario de navegación antes de abandonar el barco, pues no lo hizo.

"El controlador del Centro de Control de Finisterre declaró que el capitán al principio no respondía a sus llamadas, pasando unos 40 ó 50 minutos antes de que contestara...que respondió con evasivas diciéndole que tenía que consultar con el armador, la segunda vez le reiteró de forma más dura, con la misma respuesta y ya la tercera su jefe le dijo que era una orden de las autoridades marítimas españolas y que

tenía que colaborar... Pasarían algo más de 2 horas y media cuando el capitán colaboró... llamaron muchas veces al barco sin obtener respuesta... En repetidas ocasiones comunicó al helicóptero que le dijeran a la tripulación que debían dejar preparado el remolque de emergencia y que tal orden le consta que se transmitió...

...A pesar de ser advertido reiteradamente el capitán de que antes de abandonar el barco extrajese el cuaderno de bitácora y el diario de Navegación también incumplió la orden." (3)

El primer oficial del “Prestige” también fue imputado como presunto autor de delito contra el medio ambiente por el deficiente estado de mantenimiento de los tanques de lastre y los sistemas de remolque de emergencia.

También el jefe de máquinas fue imputado por el mismo motivo, y también por desobediencia. La máquina del buque se encontraba en mal estado y se negó en un primer momento a arrancar el motor cuando el inspector marítimo embarcó para evaluar la situación.

Por tanto, los indicios de criminalidad no fueron desvirtuados y se denegó la petición de sobreseimiento efectuada por la defensa del capitán. Se acordó la continuación del procedimiento contra los tres imputados, capitán, primer oficial y jefe de máquinas del “Prestige”, por delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente y de desobediencia.

Sin embargo, hay que tener muy presente que estas Diligencias Previas recibieron recursos de apelación ante la Audiencia Provincial de A Coruña, entre los que prosperó el que solicitaba mantener la imputación al Director General de la Marina Mercante. De este modo, el Sr. López-Sors pasó a ser el cuarto imputado que se sometería a juicio oral por los hechos relativos al “Prestige”.

II.2.8.3.- Sentencia nº 511/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña

Esta es la primera sentencia tras un procedimiento completo en el caso “Prestige”, y podría haber sido la única y definitiva de no haberse planteado frente a ella, como se hizo (cosa de lo más común, por otra parte), recurso de casación ante el Tribunal Supremo. En los antecedentes de hecho de esta sentencia, además de incluir las Diligencias Previas nº 960/02 citadas anteriormente, se hace referencia a otros autos que estuvieron relacionados con el caso, como fueron el auto de inhibición en favor

de la Audiencia Nacional solicitado por Mare Shipping Inc, el auto de denegación de la solicitud formalizada por el capitán del “Prestige” para investigar supuestos registros indebidos en el buque, el auto de la Audiencia Provincial de A Coruña que confirmaba el auto del Juzgado de Corcubión denegando la petición de la Abogacía del Estado de sobreseimiento libre respecto al Director General de la Marina Mercante, al Capitán Marítimo de A Coruña y al Delegado del Gobierno en Galicia, el auto que autorizaba a Repsol a procesar el fuel extraído del “Prestige”, el auto en que se declaró responsable civil a Universe Maritime Ltd, el auto que imputaba deslealtad a la Abogacía del Estado por petición de sobreseimiento al Director General de la Marina Mercante, el auto en el que se acordó el sobreseimiento del mismo, el auto en el que se le volvió a imputar o el auto de apertura de juicio oral, entre otros.

Entre los días 16 de octubre de 2012 y 10 de julio de 2013 tuvieron lugar las sesiones del juicio de la Audiencia Provincial. Se formularon multitud de acusaciones por parte del Ministerio Fiscal, la Abogacía del Estado, la Xunta de Galicia, asociaciones, ayuntamientos, el Estado francés y diversos municipios de Francia, cofradías de pescadores de todo el norte de España, empresas particulares, sociedades y entidades. Las acusaciones fueron principalmente hacia el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial del “Prestige” por delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, además de acusar al capitán por resistencia a la autoridad. También el Director General de la Marina Mercante fue acusado por delito contra el medio ambiente por diversos organismos, entre ellos, Mare Shipping Inc, que también le acusó por un delito de daños por imprudencia grave solicitando 6 meses de prisión, 9 meses de multa e indemnización de 7 millones de dólares. El propietario del buque también solicitó que su responsabilidad civil y la de su asegurador (London P&I Club) se limitase al 3% de los daños sufridos por el Estado español.

En los hechos probados, la sentencia recoge detalladamente la información sobre lo que ocurrió antes, durante y después del hundimiento del “Prestige”. Señala también los gastos ocasionados como consecuencia del siniestro, siendo de 368.481.562,69 euros por el Estado español, 145.288.610,51 euros por la Xunta de Galicia y 67.500.905,92 euros por el Estado francés, sin tener en cuenta los intereses privados de las partes que se personaron en el procedimiento, las consecuencias de la suspensión de la pesca durante 6 meses o la cantidad de playas y espacios naturales afectados.

Con respecto a los fundamentos de derecho, en primer lugar, el juez indica que nadie sabe con exactitud la causa de lo ocurrido ni cuál debería haber sido la decisión más

apropiada. En cuanto a las peticiones de condena al primer oficial del buque, al encontrarse en paradero desconocido en el momento del juicio, se consideraron inaceptables por inatendibles, además de que casi todos los informes técnicos reconocieron que no se podían determinar con exactitud las causas de la avería del “Prestige”, que fueron las utilizadas para acusar a dicho tripulante.

Que la avería del buque fuese causada por una explosión quedó descartada, como indica esta sentencia, que se basa también en el informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos del Ministerio de Fomento: *“...no hubo explosión interna en los tanques, dado que el costado del tanque estaba hundido hacia dentro y la cubierta no presentaba signos de explosión”* (2). Lo que sí se produjo fue un fallo estructural de un mamparo, o de elementos estructurales como las bulárcamas, como consecuencia de una debilidad estructural del casco del buque que podría tener relación con trabajos de reparación defectuosos en un astillero chino. Por tanto, afirma el juez que el estado estructural del buque era precario, a pesar de que los acusados negaron que el deterioro fuese tan inadmisibile que se pusiera en duda su navegabilidad.

La sociedad de clasificación del buque, ABS, llevó a cabo la última inspección al “Prestige” poco antes del accidente, después de que se realizaran diversos trabajos en las planchas de acero del casco. Las deficiencias estructurales, sin embargo, no fueron detectadas debido a que la inspección no fue exhaustiva: *“...la entidad ABS certificó la habilidad del buque para navegar con normalidad y, pese a ello, el fallo estructural no tuvo ningún otro origen que las 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”*. Quedó descartado, por tanto, que la causa inicial de lo ocurrido fuera un choque del buque con una ola gigante, con troncos a la deriva que había perdido un buque mercante el día 12 de noviembre, o con un yate trimarán semihundido que se encontraba por la zona.

Tanto el anterior capitán del “Prestige” como un empleado de Universe Maritime Ltd declararon el estado deplorable en que se encontraba el buque. De hecho, este empleado llegó a afirmar que la última reparación se hizo mal y que ABS tenía constancia de ello, afirmando uno de los directivos responsables de la propietaria del “Prestige” que el barco se encontraba en San Petersburgo para “morir” por su pésimo estado. *“...Los armadores fueron engañados por ABS y por 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". (2).

El representante de ABS en España, sin embargo, negó que su empresa hubiese ocultado información y afirmó que ésta desconocía las causas de lo ocurrido en relación al fallo del mamparo.

A continuación, se detallan una serie de informes realizados por diversas personas y organismos, algunos de los cuales son imprecisos y contradictorios, como afirma el juez. En relación a la operación de lastrado de los tanques de babor realizada por el capitán para adrizar el buque, algunos informes sostienen que aumentó los esfuerzos del casco y debilitó su estructura, mientras que otros consideran una operación necesaria con consecuencias de riesgo menor y aceptable. También, el arranque del motor principal, contrario a la voluntad del capitán, debilitó más la estructura del buque por las vibraciones, según apuntan otros informes. En definitiva, *"...se deducen dos conclusiones inmediatas, esto es, la dificultad/imposibilidad de atribuir responsabilidades precisas a los acusados por algunos de los delitos que se les imputan y la posibilidad de haber investigado en detalle algunos extremos, cual no se ha hecho"*.

El juez, por tanto, señala que, ante la indefinición de las causas de lo ocurrido, sólo puede exigirse la oportuna responsabilidad civil a aquellos responsables del accidente. Se descarta la imputación del capitán y el jefe de máquinas por dolo directo y omisión impropia, pues no se ha podido demostrar que los acusados quisieran hundir el buque, por lo que sólo se sostienen las acusaciones de imprudencia, negligencia o culpa.

En relación a la acusación formulada por muchas partes contra el Director General de la Marina Mercante por su decisión de alejar el buque de las costas gallegas, la sentencia señala que *"nadie sostiene seriamente que obrase así este alto funcionario por dolo directo, pero se insiste en el dolo eventual o en que, si obró imprudentemente, la imprudencia sería en este caso grave"*. Casi todos los expertos coincidieron en que la decisión inicial de alejamiento fue correcta, pero una vez firme el remolque, lo lógico hubiese sido refugiar el buque en un puerto o ría para trasvasar su carga. Sin embargo, nadie señaló con precisión dónde estaban esas aguas tranquilas, descartando que fuera en la costa de Portugal, pues lo hubiesen impedido de inmediato. Las opciones de dar refugio al “Prestige” en los puertos de A Coruña y Vigo

quedaron descartadas, al igual que la de remolcarlo al seno de Corcubión, si bien esta última fue la que más defensores tuvo. En definitiva, el juez indica en la sentencia que no se le puede atribuir ninguna clase de responsabilidad penal por imprudencia al acusado, y menos por dolo eventual. Afirma también que, aunque quizá la decisión fue discutible, fue parcialmente eficaz, lógica y prudente.

El capitán del buque declaró que la decisión de alejarlo de la costa fue un error por parte de las autoridades españolas, y que la mejor decisión hubiese sido fondear en la ensenada de Corcubión y trasvasar la carga allí. Sin embargo, la sentencia relata que *“si tan eficaz y sencillo era el uso de las anclas, no se entiende por qué no se utilizaron, ni se propuso formalmente esta posibilidad a las autoridades o a los técnicos”*.

El juez reafirma que la decisión de alejar el buque de la costa fue la más acertada, teniendo en cuenta la información con la que se disponía en ese momento, y ante el inminente peligro de hundimiento del petrolero con el que contaba, remolcarlo a un lugar de refugio hubiese sido demasiado arriesgado y con unas consecuencias peores de las que tuvieron lugar,

“Ni los salvadores fueron capaces de asegurar que podían salvar el buque cuando intervinieron, ni rechazaron unas condiciones que nadie les obligó a aceptar y que respondían al mismo criterio inicial, porque desde la perspectiva de lo previsible nadie podía aventurar un desenlace concreto, al menos sobre la forma y el momento del hundimiento, así que asegurar que ocurriría en un lugar alejado de la costa para minimizar los daños fue un criterio razonado y razonable, porque las hipótesis alternativas de que el hundimiento se produjese cerca de la costa cuando se regresase en busca de un puerto de refugio suponen una previsión tan arriesgada que, esa sí, es inasumible.” (2).

Con respecto a la inutilización del remolque de popa del “Prestige”, Mare Shipping Inc confirmó que el buque contaba con el sistema obligatorio SOLAS de remolque de emergencia a popa, aprobado por ABS desde noviembre de 1996 y certificado en la última revisión anual del buque en mayo de 2002, el cual exigía al menos 4 tripulantes para su manejo y energía para el funcionamiento del molinete.

En relación a la responsabilidad penal por delito de desobediencia, el capitán aseguró en juicio que no desobedeció a la autoridad, sino que contactó con su armador porque el remolque costaba mucho dinero, antes de dar el remolque. Sin embargo, un piloto

de helicóptero de salvamento aseguró que le llamó mucho la atención el rechazo del remolque, siendo una orden imperativa y sin colaboración por parte del buque. Otros testigos declararon también esa negativa del capitán en un primer momento a dar remolque por estar a órdenes de su armador, tardando varias horas hasta que aceptó. Por tanto, según el juez, el capitán cometió un delito de desobediencia con tres requisitos claves:

- *“Existencia de una orden legítima, razonable e inequívoca de autoridad competente.*
- *Conocimiento de los exactos términos de esa orden y su alcance por parte del acusado, quien voluntaria y maliciosamente dejó de acatarla y obedecerla.*
- *Ánimo específico de desconocer el principio de autoridad, ofendiéndolo y tratando de burlar la legitimidad del ejercicio de esa autoridad.”*

El juez insiste en que la gravedad de la desobediencia en este caso es la intención del capitán de desprestigiar a la autoridad en una situación de riesgo de tal magnitud como fue aquella. A pesar de que el capitán finalmente cedió en su decisión de hacer firme el remolque, tal decisión no sana la grave desobediencia inicial, constitutiva de delito de desobediencia grave a la autoridad, previsto y penado en el artículo 556 en relación con el artículo 550 del Código Penal.

Por otro lado, y respecto a la empresa de salvamento que se hizo cargo de la operación, la sentencia relata la tardanza en la llegada de los medios de salvamento de dicha empresa, sin aportar, además, medios adecuados para el rescate, eventualidad que fue finalmente resuelta por la administración española.

El jefe de máquinas del “Prestige”, dice la sentencia, no pudo desobedecer nada con respecto al remolque, pues era cuestión del capitán, y respecto a la desobediencia de las órdenes de poner en funcionamiento la máquina principal del buque y dificultar su funcionamiento, el juez pone en duda esas acusaciones que fueron formuladas por una sola persona y sin contraste técnico suficiente, además de que el tripulante mostró una reacción muy positiva al detallar el funcionamiento de las máquinas del buque.

Respecto a la responsabilidad civil, que es el aspecto que centra la atención de este Trabajo, el juez recuerda que como se está ante un delito de desobediencia, no puede derivarse del mismo los daños y perjuicios derivados del vertido del buque. Dicho de otro modo: respecto a los tres tripulantes imputados, el único delito que la sentencia reconoce es el “de desobediencia” cometido por el capitán, y el juez no estima que de

tal delito se deriven daños y perjuicios que tratar como responsabilidad civil, y menos que tales daños y perjuicios fuesen los causados por la contaminación de hidrocarburo. Por tanto, queda sólo en pie un delito “secundario”, y ninguna responsabilidad civil derivada de este delito. No quiere ello decir que de los hechos sucedidos no se hayan producido unos daños, más que evidentes y de unas dimensiones catastróficas, ni que esos daños y perjuicios no puedan merecer una reparación en forma de “responsabilidad civil” al hilo de la normativa que regula ésta (y en nuestro caso, muy directamente de la del CLC/92 y el FUND/92), pero al no existir delito del que se derive tal responsabilidad civil, por mucho que se hubiese buscado (también) dirimir esa responsabilidad civil en el proceso penal, tal cosa no es posible, pues no existe relación entre delito y responsabilidad civil. Habrá, en su caso (y siempre que no se recurra la sentencia penal, o el recurso de casación se resuelva en el mismo sentido que la sentencia de la Audiencia Provincial), que acudir a la jurisdicción civil para allí retomar la cuestión de adjudicar y cuantificar la responsabilidad civil generada por los sucesos del “Prestige”.

Precisamente, ante la posible determinación de la responsabilidad civil dentro del procedimiento penal, el Club P&I del “Prestige” había constituido en su día en el Juzgado de Instrucción de Corcubión un fondo de acuerdo con lo previsto en el CLC/92 y de la cuantía que para un buque como el “Prestige” fija ese Convenio. Tal cuantía se correspondía con el límite de responsabilidad “cuasi-objetiva” del propietario del buque. Ahora, que ya no tenía sentido hablar de responsabilidad civil derivada de la penal, habría que determinar qué hacer con tal fondo, cuando menos en relación al procedimiento penal. Efectivamente, la sentencia recuerda que la distribución del fondo depositado por el Club P&I de 22.777.986 euros en el Juzgado de Instrucción de Corcubión sólo puede hacerse en virtud de una ejecutoria en que se produzca una condena explícita en materia de responsabilidad civil, cual no es aquí el caso por no haber delito de contaminación. Señala el juez que si dicha entidad pretende distribuir esa cantidad a los afectados (cosa que a la postre deberá suceder, pues la naturaleza cuasi-objetiva de la responsabilidad en sede del CLC/92 lo hará inevitable cuando ya en sede civil llegue a verse el asunto) deberá dilucidar ese reparto ante la jurisdicción civil competente.

Por tanto, el juez absuelve al Director General de la Marina Mercante y al capitán y al jefe de máquinas del “Prestige” por delitos contra el medio ambiente y al jefe de máquinas por delito de desobediencia y condena al capitán por delito de desobediencia grave a la autoridad, con pena de 9 meses de prisión y al pago de la

restante tercera parte de las costas procesales. Respecto al destino del fondo depositado por el Club P&I, señala que procede oír a la entidad para resolver lo que proceda.

II.2.8.4.- Sentencia nº 865/2015 del Tribunal Supremo

La sentencia de la Audiencia Provincial, ya mostrada en el epígrafe anterior, fue recurrida ante el Tribunal Supremo. Y así, el Tribunal Supremo entró a ver en casación el asunto “Prestige”, resolviendo a través de la correspondiente sentencia. La Sala Segunda de lo Penal del Tribunal Supremo dictó la sentencia del “Prestige” el 14 de enero de 2016. Entre los antecedentes señalados a la misma, se refleja que en diciembre de 2013 se publicó una aclaración de la sentencia anterior (de la Audiencia Provincial) en la que se corregía un error administrativo en las cifras de los límites de responsabilidad con arreglo a los Convenios de 1992.

Como hemos dicho, contra la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña interpusieron recurso el Ministerio Fiscal, la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia y el Estado francés, que reivindicaron en esencia la condena del capitán del “Prestige” como autor de un delito imprudente contra el medio ambiente y/o daños y los correspondientes pronunciamientos de condena en el orden civil (en suma, la determinación de la responsabilidad civil en el propio procedimiento penal, una vez se reconociese la presencia de responsabilidad penal de la que la civil derivase), si bien el Estado Francés sostuvo la viabilidad de una condena por dolo eventual (como camino para superar los límites de responsabilidad del CLC/92), y además amplió su petición de condena al jefe de máquinas.

También recurrieron otros organismos, que también reivindicaron la condena del Director General de la Marina Mercante. Respecto al capitán del buque, éste reclamó su absolución, y el jefe de máquinas solicitó la condena en costas a las acusaciones.

En los fundamentos de derecho, la sentencia se centra en la acusación al capitán del “Prestige”. En la vista del recurso, el Ministerio Fiscal modificó sus pretensiones en la casación, no sólo para rectificar errores producidos en su escrito de formalización, sino que además solicitó la nulidad de la sentencia recurrida y la devolución de la causa al Tribunal sentenciador para que *“por los mismos Magistrados, se dicte nueva resolución, tomando en consideración y valorando en conciencia, de acuerdo con el artículo 741 LECrim, los cinco documentos que se esgrimen en nuestro escrito de*

recurso y como base del primero de sus motivos, interpuesto al amparo del artículo 849.2 de la LECrim". Sin embargo, como señala el juez, *“la intervención de las partes ha de centrarse en los elementos o puntos más relevantes de los escritos de recurso, sin que sea admisible al planteamiento de cuestiones novedosas distintas de las introducidas en momento hábil respecto a las que las partes afectadas no se hayan podido defender”*, por lo que no cabe reconocer la viabilidad de los cambios introducidos por el Fiscal, el cual denunció la falta de motivación de la resolución recurrida en lo concerniente a los documentos en los que basó su primer motivo de recurso planteado al amparo del artículo 849.2 de la LECrim:

1. Documento fechado el 16 de mayo de 2002 y firmado por el capitán del "Prestige", el cual recoge el resultado de las inspecciones internas de los tanques de lastre y carga del buque llevadas a cabo por el citado acusado.
2. Original del diario de navegación del "Prestige" en cuya página 7 aparece redactada la decisión del anterior capitán de renunciar al mando del buque debido a las malas condiciones del mismo.
3. Original del diario de navegación del "Prestige" en cuyas páginas 45 y 46 se reiteraba la decisión de su anterior capitán de renunciar a su puesto en el mando de la nave debido a las numerosas deficiencias de todo tipo que aquella presentaba.
4. Original del fax remitido desde el "Prestige" el 12 de septiembre de 2002 por el jefe de máquinas del mismo y dirigido a los armadores, en el que detalló los numerosos defectos apreciados en la maquinaria del buque en esa fecha.
5. Original de la contestación que los armadores hacen al fax anterior remitido desde el "Prestige" el 12 de septiembre de 2002 por el jefe de máquinas. Dicha contestación se dirige “a la atención del capitán”.

El primer documento designado por el Fiscal es el “Informe de Inspección semestral de Tanques”. La sentencia señala que este documento en ningún caso puede sustentar con éxito el error esgrimido a través del artículo 849.2 LECrim. La finalidad del motivo previsto en este artículo consiste en modificar, suprimir o adicionar el relato histórico mediante la incorporación de datos acreditados mediante pruebas auténticas, que prueben directamente y sin necesidad de referencia a otros medios probatorios o complejas deducciones el error que se denuncia, que para que pueda prosperar el motivo debe afectar a extremos jurídicamente relevantes, y siempre que en la causa no existan otros elementos probatorios de signo contrario. Además, el informe de inspección no es un documento que pueda ser valorado prescindiendo de la

declaración del redactor, el capitán del buque, quien explicó que el alcance de la inspección no le permitió apreciar desperfectos relevantes en los tanques. Incluso antes de zarpar el “Prestige” de San Petersburgo, el capitán firmó el informe en el que se señalaba que los tanques de lastre se encontraban en aparente buen estado. Por tanto, no se aprecia un déficit de motivación relevante y el criterio de la Sala sentenciadora no puede tacharse de arbitrario, señala el Tribunal Supremo.

Respecto al segundo documento, el diario de navegación, en el que el anterior capitán del “Prestige” indicó su renuncia a seguir al mando del buque debido al mal estado de conservación del buque, se refleja que en la anterior sentencia se criticó a este capitán por no haber tratado de evidenciar formalmente su escrito para evitar que el buque siguiera navegando durante un largo periodo de tiempo más, valoración que no puede tacharse de arbitraria, según señala el juez. Lo mismo ocurre con el tercer documento, también parte del diario de navegación, en el que el anterior capitán reitera su renuncia debido a la falta de compromiso del armador de avituallar el buque con provisiones y repuestos. *“No son documentos reveladores de un precario estado estructural del buque”*. Estos documentos se complementan con un tercero, un fax remitido a los armadores del “Prestige” por ese capitán que renunció a su empleo, en el que redacta una lista extensa de deficiencias en la que se incluye en mal estado de conservación de los tanques de lastre. Es, sin embargo, un documento que no pudo servir de apoyo al motivo cuando el propio recurrente dice no poder asegurar que el capitán que le sustituyó hubiese tenido conocimiento del mismo y su contenido.

Los dos últimos documentos reivindicados por el Fiscal son el original del fax remitido por el jefe de máquinas del “Prestige” el 12 de septiembre de 2002 y dirigido a los armadores en el que detalla los numerosos defectos en la máquina, y la contestación de los armadores a dicho fax. Estos documentos fueron recuperados del “Prestige” una vez el mismo había sido abandonado, por lo que la Sala sentenciadora consideró que quedó en cuestión la cadena de custodia de los mismos, pues no fueron presentados de inmediato a la autoridad judicial. Por tanto, señala el juez, en este caso tampoco se aprecia error o arbitrariedad que pueda justificar la declaración de nulidad justificada por el Fiscal.

En definitiva, no prosperaron las pretensiones del Fiscal respecto al primer motivo de recurso, determinándose su rechazo, como hemos visto, por no “entrar” lo alegado por el Fiscal dentro de los estrechos márgenes (en este caso en materia de pruebas) que, de acuerdo a la legislación procesal penal, justifican revisar en fase de “casación” una sentencia ya dada.

Por otro lado, todas las acusaciones, excepto la plataforma Nunca Mais, denunciaron por cauce del artículo 849.1 LECrim indebida aplicación de los artículos 325, 326 y 331 del Código Penal vigente a la fecha de los hechos, y por ello pedían la casación de la sentencia de la Audiencia, considerando que el capitán del “Prestige” actuó de manera imprudente y con ello contribuyó al desastre ecológico que se produjo tras el accidente. A continuación, el juez analiza en la sentencia estos artículos, que se resumen así:

- Artículo 325 CP: castigaba a quienes *“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, marítimas o subterráneas, 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.”*
- Artículo 326 CP: preveía *“la pena superior en grado, sin perjuicio de las que puedan corresponder con arreglo a otros preceptos de éste Código, cuando en la comisión de cualquiera de los hechos descritos en el artículo anterior concorra alguna de las circunstancias siguientes:*
 - *Que se hayan desobedecido las órdenes expresas de la autoridad administrativa de corrección o suspensión de las actividades tipificadas en el artículo anterior.*
 - *Que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico.”*
- Artículo 331 CP: prevé la pena inferior en grado en caso de que los hechos se hubieren cometido por imprudencia grave.

La sentencia se centra ahora en analizar dichos artículos aplicados al caso que nos ocupa.

El primer elemento de tipicidad que exige el artículo 325.1 CP es la provocación o realización de una actividad contaminante, a lo que el juez estima que arrojar fueloil al mar encaja en el concepto de “vertido” que completa el elemento tipo. También exige la infracción de una norma ambiental de carácter extrapenal del tipo de actividades que se trate, en este caso el transporte por mar de sustancias peligrosas. En este caso, la normativa existente no es solo nacional, y la sentencia recoge toda la regulación de este asunto, haciendo referencia al Convenio MARPOL, Convenio

CONMAR, Convenio SOLAS, Convenio de Salvamento, Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante. También exige el artículo 325 CP la creación de una situación grave para el bien jurídico protegido, es decir, para el medio ambiente y el equilibrio de los recursos naturales. El juez considera que el hecho de transportar tal cantidad de fuel en un buque con 26 años de antigüedad en un deficiente estado de conservación da lugar a que ese riesgo fue más que grave.

“El mero hecho de transportar 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado genera un riesgo para el mar y todo el medio marino. Si, además, como en este caso, 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, es evidente que ese riesgo no solo existió, sino que por su entidad fue algo más que grave...”

...Los estremecedores resultados expuestos constatan que no sólo existió el riesgo de deterioro grave que requiere el artículo 325 del CP, sino que, en atención a la cantidad de fueloil que el “Prestige” transportaba, también fue previsible el de una auténtica catástrofe que reconduce a la aplicación del tipo agravado del artículo 326 e) del CP según redacción vigente a la fecha de los hechos.” (4)

Señala la sentencia que algunos elementos fácticos que la Audiencia Provincial descartó como relevantes o suficientes para atribuir a algún tripulante del buque un comportamiento imprudente fueron cuestionados por los recurrentes.

Por un lado, el Tribunal Supremo indica que no puede calificarse de desdeñable el hecho de que los serpentines de calefacción no funcionasen correctamente como lo hizo la Audiencia Provincial en la sentencia recurrida, pues, según el juez, se trata de un sistema que pudo haber facilitado el trasvase de la carga del “Prestige”. También el juez habla de la cuestión de sobrecarga del buque sumado a la navegación en condiciones meteorológicas adversas, que en la sentencia anterior no se considera una imprudencia. *“Esta inferencia no la compartimos. Ciertamente las condiciones meteorológicas fueron sorteadas por otros barcos, pero el sufrimiento al que se somete a una embarcación en tales condiciones no puede desvincularse de cual sea su estado de conservación y condiciones generales... El exceso de peso implica el sobrecalado, que inevitablemente repercute en la estructura de la nave y su maniobrabilidad.”*

Además de señalar que se infringió el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, la sentencia recurrida admitió que *“parece imposible sostener lógicamente tal imputación porque nadie ha demostrado que conociesen el estado real del buque en cuanto a los defectos de conservación que causaron su hundimiento”*, a lo que este juez responde que el capitán de un buque debe velar siempre por la seguridad de su buque y cerciorarse antes de zarpar que su barco está en perfectas condiciones de navegabilidad, como recuerda el Código de Comercio y la LNM.

Por otro lado, la sentencia incide también en la primera maniobra del capitán al lastrar los tanques de babor cuando el buque sufrió la fuerte escora a estribor. Esto provocó un gran esfuerzo de la estructura del buque y agravó su sobrecalado, mientras que la opción del trasvase de combustible hubiese sido la más adecuada, de funcionar los serpentines de calefacción (por eso tal avería se considera que pudo tener relevancia en el salvamento del buque).

También se cuestiona en la sentencia el remolque a popa del “Prestige”, el cual, según la normativa debía estar operativo en todo momento pudiendo ser manipulado por una sola persona, mientras que en este caso se necesitó vapor de agua para su funcionamiento y la colaboración de cuatro personas. El juez reconoce que es ABS la responsable de la verificación y certificación de este sistema, pero acusa al capitán que evacuase a todos los tripulantes teniendo el conocimiento de que el sistema de remolque de su buque necesitaba de varias personas para su manejo.

Además, el juez considera decisivo el momento en el que el capitán desobedece durante un tiempo a las autoridades españolas de dar remolque, cuando el buque se dirigía a la costa sin gobierno, aumentando la contaminación por la tardanza de su decisión.

Por todo lo reflejado, el juez considera que el capitán del “Prestige” actuó de forma negligente, y que sus decisiones contribuyeron al agravar el resultado del vertido contaminante, causando un grave resultado en el ecosistema.

En relación al artículo 331 CP, que exige que la imprudencia sea grave, efectivamente así la considera la sentencia que nos ocupa. Y sin embargo señala que la sentencia recurrida sólo consideró cierta imprudencia al navegar el “Prestige” en manual por no contar con piloto automático en funcionamiento, encontrarse con problemas en los serpentines de calefacción y tener deteriorado el sistema de remolque a popa, pero sin reconocer la gravedad que exige el artículo 331 CP.

Además de las acusaciones contra el capitán, el Estado francés solicitó la condena del jefe de máquinas del “Prestige” como autor de un delito contra el medio ambiente. El juez recuerda que en la anterior sentencia no se le atribuyó un delito por no considerar grave la imprudencia respecto de las tareas de inspección y mantenimiento en la maquinaria del buque. Se desestima la solicitud de condena porque se considera que el Tribunal anterior concluyó con mayor o menor acierto, pero de manera no arbitraria.

Por otro lado, se acusó al entonces Director General de la Marina Mercante. Algunos denunciaron error en la valoración de la prueba al amparo del artículo 849.2 LECrim y otros plantearon al amparo del artículo 852 LECrim una valoración arbitraria de la prueba por parte del Tribunal de instancia y por cauce del 849.1 LECrim la indebida aplicación de los preceptos penales que tipifican el delito contra el medio ambiente del que el Director General fue acusado y por el que resultó absuelto.

La plataforma Nunca Mais denunció por vía del artículo 851.2 LECrim que el relato de los hechos de la sentencia impugnada no hace mención de los hechos relativos a los delitos objeto de acusación, siendo completa la omisión de los datos y circunstancias al respecto. En concreto, denunció que una vez dado el remolque al buque no se analizaron de nuevo las condiciones meteorológicas y se decidió mantener el rumbo inicial propuesto de noroeste, directo a un temporal que se aproximaba, además de que no se contempló llevar el buque a un refugio y que en la sentencia se omitió por completo el cumplimiento o no del Plan de Emergencias contenido en el Plan General de Contingencias, entre otras denuncias. El Tribunal Supremo no admite el motivo porque considera que la sentencia anterior se limitó a señalar que los hechos imputados al Director General de la Marina Mercante no quedaron probados, aunque hizo constar aquellos extremos que la Audiencia Provincial consideró acreditados sobre el comportamiento del acusado y el contenido y alcance de sus decisiones.

Diversos organismos impusieron recursos planteando error en la apreciación de la prueba en relación al Director General y al amparo del artículo 849.2 LECrim. A pesar de los diversos motivos, se desestimaron por carecer de fuerza probatoria y acreditación insuficiente. *“Descarta atribuir cualquier responsabilidad penal ya sea por imprudencia o dolo eventual por rechazar el refugio, inferencia que desde luego no puede entenderse irrazonable.”* (4)

También incidieron los recursos en que no se aceptó la solicitud de la empresa de salvamento cuando pidió refugio en el puerto de Vigo, aunque según el juez, la

sentencia anterior no actuó arbitrariamente porque se consideró un riesgo muy alto de hundimiento. Además, los recursos hacían referencia a protocolos como el ejercicio “Coruña 2001” que pretenden actuar de forma rápida en situaciones como las que se vivió con el “Prestige”. El Tribunal Supremo, sin embargo, no considera que el Tribunal anterior hiciera una interpretación arbitraria de estas cuestiones, por lo que los motivos fueron desestimados.

Varios recursos plantearon, al amparo del artículo 849.1 LECrim, infracción de ley por inaplicación de los artículos 325, 326, 330 y 338 CP. Defendían que el acusado, al ordenar el alejamiento del buque, lo condenó a su hundimiento y por tanto al desastre ecológico generado, atribuyéndole una actuación gravemente imprudente al no valorar los daños estructurales del casco ni alternativas para su refugio, actuando contra las leyes y otras normas protectoras del medio ambiente. La sentencia que nos ocupa, por el contrario, vuelve a considerar que la Audiencia Provincial valoró las actuaciones del Director General y concluyó que adoptó la decisión que consideró más oportuna tras valorar otras opciones, teniendo en cuenta el estado del buque.

El siguiente bloque de esta sentencia del Tribunal Supremo corresponde al tema de la responsabilidad civil, el cual será tratado con mayor profundidad en el apartado III.1.2 del presente Trabajo.

Algunos organismos reivindicaron sus recursos por denunciando indebida inaplicación de varios artículos del CP, del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, y del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992, en relación con la responsabilidad civil derivada de los referidos delitos.

La responsabilidad civil del capitán del “Prestige” es enfocada de manera diferente a la de la sentencia de la Audiencia Provincial. El Tribunal Supremo reconoció, como hemos visto, un delito que tuvo como consecuencia el vertido de hidrocarburos, y cuyo resarcimiento se regula por el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991 (CLC/92) y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992. El juez recuerda que el capitán ha sido acusado de delito imprudente contra el medio ambiente, imprudencia calificada como grave, entendiéndose que los daños producidos fueron causados temerariamente, por lo que en este caso no es de aplicación la exención de

responsabilidad que contempla el CLC/92 y el capitán es responsable por la totalidad de los daños y perjuicios causados.

Los recurrentes solicitaron también la responsabilidad civil subsidiaria de Mare Shipping Inc. El capitán estaba contratado por Universe Maritime Ltd, que actuó como agente y representante de Mare Shipping Inc. Ésta era propietaria, armadora y naviera del “Prestige”, mientras que la primera ostentaba la gestión del buque.

El Tribunal Supremo considera a Mare Shipping Inc culpable o negligente, por lo que no surtirá efecto el derecho de limitación de responsabilidad que reconoce el CLC/92.

Los recurrentes también solicitaron que se condenase al asegurador del “Prestige” hasta el límite de la póliza que tenía suscrita Universe Maritime Ltd con The London P&I Club. La Audiencia Provincial rechazó que el fondo que había constituido ante el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 1 de Corcubión se hiciese efectivo en la causa penal, aunque ese procedimiento perdió efecto con la actual sentencia del Tribunal Supremo. Éste señala que el asegurador se ausentó voluntariamente durante el proceso, sin alegar ninguna causa de oposición a su obligación de indemnizar.

La actuación del Club, al constituir el fondo de garantía previsto en el CLC/92 será analizada en el capítulo III de Aplicación Práctica del presente Trabajo.

La sentencia señala que la asegurada va a ser condenada como responsable civil directa hasta el límite de 1 billón de dólares americanos (para ser más exactos, mil millones de dólares), la cantidad establecida por el seguro suscrito como límite máximo de su cobertura.

Por último, los recurrentes también reclamaron que se declarase la responsabilidad civil del FIDAC. En aplicación del artículo 4.1 del Convenio, el Fondo sólo queda obligado indemnizar hasta los límites establecidos en el propio Convenio, que se establecen en relación a la máxima fijada en el CLC/92 para el suceso de que se trate (a cargo del propietario), de manera que sumadas una y otras, según las cuantías vigentes a la fecha de los hechos, no podrían exceder de 135 millones DEG (200 millones de unidades de cuenta si tres partes del Convenio reciben durante el año civil precedente 600 millones de toneladas o más). El FIDAC, según el juez, será condenado con arreglo a esos límites estipulados.

La última parte de la sentencia hace referencia a los recursos. Respecto al recurso del capitán del “Prestige”, el primer motivo fue planteado por vía del artículo 849.2 LECrim

y denunciaba error en la apreciación de la prueba que obra en autos, en relación a los hechos que sustentaban la condena del recurrente como autor de un delito de desobediencia, considerando que las conversaciones entre el CZCS de Finisterre y el propio capitán no fueron tenidas en cuenta. El juez, sin embargo, señala que las conversaciones fueron reproducidas en el juicio oral y que en ellas quedó claro la actitud del mismo a negarse a dar remolque por estar a la espera de las órdenes de su armador, hasta que finalmente aceptó mientras una considerable cantidad de fuel ya había sido vertida. El motivo, por tanto, se desestimó, al igual que el siguiente, que por vía del artículo 849.1 LECrim denunciaba la indebida aplicación del artículo 556 CP sobre la base de unos hechos contruados desde el éxito del error en la apreciación de la prueba denunciado.

El tercer motivo de recurso, interpuesto al amparo del mismo artículo, vuelve a denunciar indebida aplicación del artículo 556 CP, en esta ocasión desde el respeto al relato de hechos de la resolución impugnada como el cauce casacional exige. El capitán sostuvo que, aunque con cierta dilación temporal, ésta fue debido a problemas en las comunicaciones, y la orden fue finalmente cumplida. Por eso negó que concurriera el dolo específico de menosprecio a la Autoridad. El juez estimó el motivo, pero lo hizo por razones distintas de las pretendidas, pues estimó su absolución respecto al delito de desobediencia para evitar un supuesto de doble sanción.

El cuarto motivo planteado, al amparo del artículo 849.1 LECrim, denunciaba indebida aplicación de los artículos 123 y 124 CP, en relación con el pago de las costas de la instancia. Se estimó el motivo, pues el capitán fue acusado de varios delitos, pero condenado sólo por desobediencia, con lo que el pronunciamiento de condena en cuanto a las costas debió ser el correspondiente a la mitad de una cuarta parte.

Respecto al recurso del jefe de máquinas del “Prestige”, el primer motivo denuncia, al amparo del artículo 851 LECrim, incongruencia omisiva por la falta de pronunciamiento de la Audiencia Provincial respecto a la petición formulada por la defensa del recurrente en el particular relativo a la condena en costas a la Administración General del Estado por mala fe en la acusación mantenida contra él. Señala el juez que, aunque inicialmente se omitió la pronunciación sobre esta petición de condena en costas, el ulterior auto de aclaración incluyó el rechazo de temeridad por parte de las acusaciones.

El segundo motivo de recurso se planteó por infracción de precepto constitucional al amparo de los artículos 5.4 LOPJ y 852 LECrim en relación con los artículos 24.1, 9.3

y 120.3 de la CE, argumentando que el razonamiento de auto de aclaración por el que la Audiencia Provincial rechazó la temeridad era ilógico, ya que calificó la posición del capitán del “Prestige” como equívoca, de lo que deduce que las acusaciones no estarían justificadas. Sin embargo, el juez consideró que la argumentación no puede tacharse de arbitraria y desestimó el motivo de recurso.

El tercer motivo de recurso del jefe de máquinas se basó en la denuncia por vía del artículo 849.1 LECrim la inaplicación del artículo 240.3 LECrim, argumentando que todas las acusaciones efectuadas en su contra fueron temerarias por no existir indicios que pudiesen sustentarlas, añadiendo que el Estado español actuó de mala fe porque conocía desde el inicio del proceso la injusticia de su acusación. El juez consideró que no puede considerarse infundada la acusación mantenida contra el recurrente, y respecto a la mala fe del Estado español, consideró que no se apreciaba contradicción en sus planteamientos. El recurso, por tanto, fue desestimado.

Respecto al fallo de la sentencia, se estimaron parcialmente, por tanto, los recursos de casación interpuestos por organismos como el Fiscal, la Administración General del Estado, la Xunta de Galicia, entre otros, y el del capitán del “Prestige”, contra la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña. Se desestimaron los recursos interpuestos por la plataforma Nunca Mais y el jefe de máquinas del buque, condenándolos al pago de las correspondientes costas procesales.

En esta segunda sentencia se señala la condena al capitán del “Prestige” por ser responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente, sin concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal. La pena establecida para el condenado fue de dos años, con doce meses de multa a razón de una cuota diaria de 10 euros e inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión de capitán durante un año y seis meses.

Respecto a la responsabilidad civil, el condenado respondería de todo lo fijado en ejecución de sentencia, en la cuantía y con arreglo a los criterios establecidos en esta sentencia del Tribunal Supremo. Por tanto, se considera en la sentencia que se dan las circunstancias para no contemplar una limitación de la responsabilidad civil. Se declaró también la responsabilidad civil directa con el mismo alcance de la compañía aseguradora The London P&I Club y la subsidiaria de Mare Shipping Inc. Igualmente se declaró la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio que lo regula.

Por otro lado, se absolvió al capitán del delito de desobediencia y se ratificó su absolución por los delitos de daños a espacios naturales protegidos, además de condenarlo al pago de una doceava parte de las costas procesales de la primera instancia, declarándose de oficio las restantes.

II.3.- Metodología

La metodología empleada en este trabajo para llegar a los objetivos fijados en la “Aplicación Práctica” es una metodología enfocada a la realización de comparaciones entre dos realidades en el ámbito jurídico-marítimo, y que ya ha sido aplicada en otros Trabajos Fin de Máster relacionados con la disciplina de Gestión de Fletamentos del Master en Ingeniería Náutica y Gestión Marítima de la Universidad de Cantabria (5):

- Puede tratarse de comparar dos diferentes normativas que regulan una misma cuestión.
- Puede tratarse de comparar un determinado campo de la práctica marítima o mercantil marítima y la legislación creada para regularla.
- Puede tratarse de comparar dos formas de aplicar la legislación marítima en la práctica habitual.

Podríamos decir que, una vez sentado que la consecución del objetivo que perseguimos en nuestro problema requiere alguna de las comparaciones de las descritas en los supuestos definidos más arriba, la puesta en práctica de la metodología seguiría estos pasos:

1º) Describir y perfilar las realidades jurídicas a comparar (práctica marítima/legislación, legislación/legislación, práctica marítima/práctica marítima...). En el caso de nuestra Aplicación Práctica la comparación es, como ya se indicó con anterioridad, entre la legislación internacional (vigente en España) sobre la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos desde buques tanque, y la aplicación de dicha normativa efectuada en las sentencias del caso “Prestige” (práctica “judicial”, pues). Se describen tales realidades jurídicas de este modo:

- La legislación sobre responsabilidad civil: en las Herramientas I y II, junto con una oportuna referencia a normativa complementaria y posterior en las Herramientas III y IV.

- Las sentencias “Prestige”: por un lado, se describen los hechos y se explica el procedimiento judicial en las Herramientas V y VI; por otro, se extraen los aspectos relevantes de las sentencias para nuestro estudio en el apartado III.1 de la Aplicación Práctica.

2º) Hecho lo anterior, tenemos ya los materiales para, en un segundo estadio, establecer unos aspectos fundamentales del asunto objeto de comparación, que definen su “esencia”, de tal manera que centrándonos en dichos aspectos podemos decir que vamos a obtener unas conclusiones útiles de la labor comparativa (5). En nuestro trabajo, nuestro asunto “de fondo” es la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos procedentes de buques-tanque (es la materia regulada por la legislación de nuestro interés en este trabajo, y es la cuestión que a nosotros nos interesa de las sentencias “Prestige”), y esos “puntos” esenciales son los que ocupan a los cuatro subepígrafes de la sección III.3 de la “Aplicación Práctica”, aunque antes de eso ha sido necesario un específico estudio previo de la aplicabilidad o no de la normativa internacional de nuestro interés al concreto caso judicial analizado (ya que si se determinase la “no aplicabilidad”, la comparación ya carecería de sentido), cosa que se efectúa en el apartado III.2 de la “Aplicación Práctica”.

3º) Se procede a efectuar ya la específica labor de comparación jurídica, realizándola concretamente sobre los ya citados “puntos de comparación” relevantes entre realidades jurídicas (5). En nuestro trabajo, vemos esto a lo largo de los sucesivos subepígrafes de la sección III.3 de la parte de “Aplicación Práctica”.

4º) En cada punto de comparación se obtendrán una suerte de conclusiones “parciales” relativa a las diferencias y similitudes entre las realidades comparadas. Consideradas en su conjunto, todas esas conclusiones “parciales”, esos “descubrimientos” efectuados en cada punto de comparación, nos van a proporcionar un “dibujo” de la similitud o diferencia, en lo relativo a la institución jurídica objeto de nuestro interés, de las dos realidades jurídicas comparadas (5). En el caso de este trabajo, recordamos, las dos realidades jurídicas son la legislación internacional de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos desde buques tanque, de un lado, y el tratamiento judicial de dicha responsabilidad civil en las sentencias “Prestige”. De lo anterior, se obtienen las respuestas a los objetivos que fueron planteados en el epígrafe II.1.2, a modo de conclusiones “finales” en el apartado IV, último del trabajo.

III.- APLICACIÓN PRÁCTICA

III.1.- La responsabilidad civil por contaminación en el procedimiento judicial del buque “Prestige”

En este primer apartado del capítulo de aplicación práctica se estudiará la responsabilidad civil que dictaron las dos sentencias del caso que nos ocupa, analizando su contenido y el régimen jurídico en el que se ha basado.

III.1.1.- Responsabilidad civil en la sentencia nº 511/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña

En la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña se condenó únicamente al capitán del “Prestige” por un delito de desobediencia grave a la autoridad. El juez consideró que de tal delito no podían derivarse los daños que, aunque fueron evidentes, no se podían tratar como una consecuencia de la desobediencia de la que hablamos. Al no existir relación entre el delito y la responsabilidad civil, la sentencia indica que sería necesario acudir a la jurisdicción civil para allí retomar la cuestión de adjudicarla y cuantificarla, tras los sucesos generados por el “Prestige”. Para ello, la Audiencia Provincial basó esta posición en virtud de los siguientes artículos del Código Penal:

- *Artículo 109 CP:*
 1. *La ejecución de un hecho descrito por la Ley como delito o falta obliga a reparar, en los términos previstos en las Leyes, los daños y perjuicios por él causados.*
 2. *El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil.*
- *Artículo 110 CP. La responsabilidad establecida en el artículo anterior comprende:*
 - 1.º *La restitución.*
 - 2.º *La reparación del daño.*
 - 3.º *La indemnización de perjuicios materiales y morales.*
- *Artículo 116 CP. Toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios. Si son*

dos o más los responsables de un delito o falta los Jueces o Tribunales señalarán la cuota de que deba responder cada uno.

En las peticiones definitivas tras la celebración del juicio oral, y antes de que se dictase sentencia, el Ministerio Fiscal había solicitado que se dictase como responsabilidad civil del capitán Apostolos Mangouras, derivada de la responsabilidad penal por la que asimismo postulaba, una indemnización a favor del Estado español de 4.328 millones de euros, de los que 2.433,86 millones de euros correspondían al impacto en Galicia, una indemnización a la Xunta de Galicia de 1.275.458 euros junto a otras cantidades a acreditar, y una indemnización de 172.837.639,62 euros dirigida a entidades y particulares españoles y 86.361.254,55 euros al Estado francés y entidades francesas. Se pedía que tal responsabilidad civil del capitán del “Prestige” se declarase también solidariamente contra la aseguradora P&I del barco, formando parte de esta cuantía la responsabilidad según CLC/92. Igualmente, se solicitaba la responsabilidad civil subsidiaria de la del capitán, de las empresas propietaria-armadora y gestora del “Prestige”, y por otra parte la responsabilidad directa del FIDAC de acuerdo a FUND.

Por otro lado, la Abogacía del Estado solicitó responsabilidad civil directa a la propietaria Mare Shipping Inc, al Club P&I “The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited”, Universe Maritime Ltd. y a FIDAC, y alternativamente como responsables directos y solidarios a Apostolos Ioannis Mangouras y al P&I y, como responsables civiles subsidiarios y solidarios entre sí, a Mare Shipping Inc. y a la gestora Universe Maritime Ltd. El importe de la indemnización reclamada ascendía a 2.152.327.787 euros, más intereses, correspondiendo de esta suma 939.987.787 euros a los gastos directos en que incurrió el Estado como consecuencia del siniestro y 1.212.340.000 euros a la valoración de los daños ambientales causados en España adhiriéndose a las peticiones del Ministerio Fiscal y otras partes en favor del Estado Español.

Otras partes solicitaron diversas cuantías que fueron discutidas en juicio, principalmente por el FIDAC. En tales peticiones, se venían a repetir los sujetos responsables señalados por el Ministerio Fiscal y la Abogacía del Estado (la armadora-propietaria, el manager, el P&I...), y el tipo de responsabilidad (directa, solidaria, subsidiaria en algún caso...), debiendo notarse, eso sí, que en algunas de las peticiones se incluía también la solicitud de responsabilidad de otros sujetos diferentes a los ya mencionados, como el propio Estado español, o la empresa fletadora del “Prestige”.

Ante la eventualidad de tenerse que resolver acerca de la responsabilidad civil, la sentencia recoge varios criterios en los que decía deber basarse las indemnizaciones. Tales criterios eran los siguientes:

- *“Los efectos de los hidrocarburos sobre las costas son de corta duración y la flora y fauna vuelven a recuperarse rápidamente.*
- *Hay una obvia diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado como gasto efectivo del Estado y la Xunta de Galicia.*
- *La determinación del alcance de los daños y perjuicios y el importe de su reparación e indemnización sólo puede acreditarse por facturas o contabilidad no impugnadas o ratificadas a presencia judicial y refrendadas por un informe pericial por peritos designados también judicialmente*
- *Si no hubiera evidencias documentales fiables, deberá estarse al informe de los peritos que se designen.*
- *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.*
- *Los vuelos para control de contaminación también se acreditarán y sólo se indemnizarán dentro del periodo que pericialmente se estime necesario.*
- *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 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, 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.”*

Como bien indica la sentencia, a pesar de que un Tribunal pueda determinar la responsabilidad de un determinado caso con entera libertad de acuerdo con lo acreditado en juicio, las normas para su aplicación no pueden ser tomadas obviando

los criterios fundamentales de determinación de la responsabilidad civil, esto es, la normativa que la regule. Y así se refiere a las normas que limitan ciertas responsabilidades, como las del CLC/92 y el FUND/92. De hecho, se indica que las limitaciones del FIDAC no contradicen el sistema jurídico porque su responsabilidad está desligada de criterios de culpa o negligencia e incluso de criterios contractuales, como ocurre con las compañías aseguradoras, a las que se les puede hacer pagar incluso más allá de lo legalmente establecido y lo pactado en el artículo 117 CP: *“Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda.”*

Recuerda la sentencia que el propietario del buque tenía derecho a limitar su responsabilidad hasta 136 millones de dólares americanos, mientras que el FUND/92 podía pagar, en ese momento, hasta 310 millones de dólares, dentro de lo que se incluye lo pagado por el propietario del buque y la compañía aseguradora. Por otro lado, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 fue el invocado por las partes a establecer criterios de responsabilidad, y a pesar de que muchos no aceptaban sus implicaciones restrictivas, se trata de una norma internacional incorporada al Derecho español que es de aplicación inmediata y estricta.

Como señalamos en el apartado II.2.8 del presente Trabajo, la compañía aseguradora London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (The London P&I Club) constituyó un fondo de limitación de responsabilidad de acuerdo al CLC/92 de 22.777.986 euros en el Juzgado de Instrucción nº1 de Corcubión. El artículo 7.9 del CLC/92 establece el destino de este tipo de depósitos: *“Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este artículo quedará exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.”*

La distribución de ese fondo sólo podía hacerse en virtud de una ejecutoria en que se produjese una condena explícita en materia de responsabilidad civil, la cual no tuvo lugar. Sin embargo, el Código Penal recoge los supuestos en los que se exige pronunciamiento en esta materia a pesar de una absolución de un delito del que se derive responsabilidad civil:

- “Artículo 118 CP:
 - 1. *La exención de la responsabilidad criminal declarada en los números 1.º, 2.º, 3.º, 5.º y 6.º del artículo 20 no comprende la de la responsabilidad civil, que se hará efectiva conforme a las reglas siguientes:*
 - 1.^a *En los casos de los números 1.º y 3.º, son también responsables por los hechos que ejecuten los declarados exentos de responsabilidad penal quienes los tengan bajo su potestad o guarda legal o de hecho, siempre que haya mediado culpa o negligencia por su parte y sin perjuicio de la responsabilidad civil directa que pudiera corresponder a los imputables. Los Jueces o Tribunales graduarán de forma equitativa la medida en que deba responder con sus bienes cada uno de dichos sujetos*
 - 2.^a *Son igualmente responsables el ebrio y el intoxicado en el supuesto del número 2.º*
 - 3.^a *En el caso del número 5º serán responsables civiles directos las personas en cuyo favor se haya precavido el mal, en proporción al perjuicio que se les haya evitado, si fuera estimable o, en otro caso, en la que el Juez o Tribunal establezca según su prudente arbitrio. Cuando las cuotas de que deba responder el interesado no sean equitativamente asignables por el Juez o Tribunal, ni siquiera por aproximación, o cuando la responsabilidad se extienda a las Administraciones Públicas o a la mayor parte de una población y, en todo caso, siempre que el daño se haya causado con asentimiento de la autoridad o de sus agentes, se acordará, en su caso, la indemnización en la forma que establezcan las leyes y reglamentos especiales.*
 - 4.^a *En el caso del número 6.º, responderán principalmente los que hayan causado el miedo, y en defecto de ellos, los que hayan ejecutado el hecho.*
 - 2. *En el caso del artículo 14, serán responsables civiles los autores del hecho.*
- *Artículo 119 CP: En todos los supuestos del artículo anterior, el Juez o Tribunal que dicte sentencia absolutoria por estimar la concurrencia de alguna de las causas de exención citadas, procederá a fijar las responsabilidades civiles salvo que se haya hecho expresa reserva de las acciones para reclamarlas en la vía que corresponda.”*

En cualquier caso, en la sentencia del “Prestige” de la Audiencia Provincial de A Coruña lo que se resolvió fue que no existía responsabilidad penal por razón de no haberse acreditado existencia de delitos (excepto el de desobediencia del capitán, el cual no era relevante en materia de responsabilidad civil). Ante la ausencia de delito, tampoco había propiamente responsabilidad civil derivada del delito, y por ello la presencia de responsabilidad en el caso había de verse fuera del proceso penal que daba término con la sentencia.

En concordancia con lo anterior, en esta sentencia no se procedió a la distribución de la suma que había sido consignada como “fondo” para hacer frente a la responsabilidad civil de acuerdo al CLC/92, quedando a disposición de la entidad aseguradora, la cual, por cierto, no había comparecido en el juicio (ello no por desinterés, sino en base a una “estrategia” que le evitara enfrentarse a reclamaciones “fuera” del CLC/92, cosa que el P&I temía si se allanaba a tratar el caso en el procedimiento judicial español y no en un arbitraje en el Reino Unido, que es lo que realmente hizo en su momento). El Tribunal propuso que, si el P&I pretendía distribuir el fondo a prorrata conforme al CLC/92, lo podría hacer dilucidando ese reparto ante la jurisdicción civil competente.

En el fallo de la sentencia, por tanto, se pidió al asegurador pronunciarse respecto al destino del fondo depositado, el cual estaba a su disposición, sin perjuicio de las medidas cautelares que a instancia de las partes pudieran afectar tal distribución.

Para terminar, y por resumir: tras esta sentencia nada se avanzó en relación con la responsabilidad civil por contaminación, pues la interrelación con la responsabilidad penal y lo dispuesto en la sentencia acerca de esta última dieron como consecuencia que nada se resolviese. No quiere decirse que se “eliminase” la posibilidad de responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación del “Prestige”, sino que, en cierto modo, para tratarla, y después de una década, “habría que empezar de nuevo”, ahora en sede de jurisdicción civil (salvo que las cosas cambiasen en un recurso de casación, cosa que a la postre sucedió). Hasta el fondo de limitación del CLC/92, en términos estrictos estaba llamado a desaparecer. Sólo pervivieron los repartos hechos de las sumas del FIDAC, correspondientes a la suma indemnizatoria de acuerdo a FUND/92.

III.1.2.- Responsabilidad civil en la sentencia nº 865/2015 del Tribunal Supremo

En la sentencia del Tribunal Supremo, como señalamos en el apartado II.2.8 del presente Trabajo, diversos organismos reivindicaron sus recursos por cauce del artículo 849.1 LECrim denunciando indebida inaplicación de los artículos 109, 110, 111, 115, 116, 117 y 120 CP, del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, y del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992, en relación con la responsabilidad civil derivada de los delitos señalados en la sentencia. El recurso interpuesto por otros organismos incidió en la misma cuestión, pero planteada por vía del artículo 851.3 LECrim.

En primer lugar, la responsabilidad civil del capitán del “Prestige” es enfocada de forma distinta porque el ámbito más amplio de su condena en esta sentencia deja fuera de toda duda la relación entre su comportamiento y los daños y perjuicios derivados del desastre ecológico provocado por su buque. Su responsabilidad civil, a diferencia de cómo fue visto en la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, aquí sí existe, como derivada de un delito (en concreto, un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico), aquí sí reconocido por el Tribunal Supremo, un delito que tuvo como consecuencia el vertido de hidrocarburos, y cuyo resarcimiento el Tribunal Supremo insiste a lo largo de toda la casación en manifestar que se regula por el Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991 (CLC/92) 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 y normas vigentes y aplicables. Nos encontramos, pues, en el ámbito del derecho civil, a pesar de que se incluya dentro del procedimiento penal. El Tribunal desglosa expresamente las normas que rigen el CLC/92 y resalta que el carácter excluyente del mismo está, como sabemos, sometido a excepciones, incluyendo la figura del capitán, que cuenta con exención de responsabilidad siempre y cuando no haya actuado temerariamente y con intención de causar los daños, es decir, que en caso de dolo eventual no contarían con esa exención de responsabilidad. Y en este sentido, el juez recuerda que el capitán ha sido acusado de delito imprudente contra el medio ambiente, imprudencia calificada como grave, entendiéndose que los daños producidos fueron causados temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían, según el Tribunal Supremo, por lo que en este caso no

es de aplicación la exención de responsabilidad que recoge el CLC/92 en su artículo 5.3, siendo el capitán, por tanto, responsable de la totalidad de los daños y perjuicios causados.

Los recurrentes solicitaron también que se declarase la responsabilidad civil subsidiaria de la entidad Mare Shipping Inc, de conformidad con lo previsto en el artículo 120.4 CP. Se considera responsables civiles subsidiarios a aquellas personas naturales o jurídicas por los delitos cometidos por sus empleados, dependientes o representantes en el desempeño de sus obligaciones o servicios. Los dos fundamentos de la responsabilidad civil subsidiaria son:

- a) Que exista una relación de dependencia entre el autor del delito y el principal, sea persona física o jurídica, para quien trabaja; y
- b) que el autor actúe dentro de las funciones de su cargo, aunque extralimitándose de ellas.

En este caso, dice la sentencia, concurren los dos criterios de imputación que requiere la responsabilidad civil subsidiaria. El capitán estaba contratado por Universe Maritime Ltd, que actuó como agente y representante de Mare Shipping Inc. Ésta era propietaria, armadora y naviera del “Prestige”, mientras que la primera ostentaba la gestión del buque. Conviene resaltar el dato de que el Tribunal Supremo, en su sentencia, habla de responsabilidad “subsidiaria” del propietario del buque, cuando el CLC/92 no “necesita” de esa justificación de subsidiariedad para proclamar responsable al propietario registral del buque.

Vuelve a recordar la sentencia que el CLC/92 limita la responsabilidad del propietario del buque en la indemnización de daños causados por contaminación salvo si se prueba que éstos fueron por acción u omisión suyas y que actuó así con la intención de causar esos daños, o bien temerariamente, a sabiendas que se podrían originar esos daños. A pesar de que el barco navegaba con toda la documentación en regla, el juez incide en que ni la propietaria ni la naviera (en este caso el mismo organismo) son ajenas a un defectuoso mantenimiento y conservación del mismo, sabiendo que compañías como BP y Repsol lo habían descalificado y que estaba limitado a varios países y puertos. La empresa, por tanto, conocía el estado de su buque y es la que siempre tiene su propia infraestructura de funcionamiento y decide los planes de inspección y reparación del buque, además de conocer de primera mano las condiciones del mismo a través de sus capitanes. Por tanto, el Tribunal Supremo considera a Mare Shipping Inc culpable o negligente (de un modo, al parecer,

cumulativo con su responsabilidad “subsidiaria” derivada de la del capitán), por lo que no surtirá efecto el derecho de limitación de responsabilidad que reconoce el CLC/92.

También denuncian los recurrentes la inaplicación del artículo 117 CP, solicitando que se condene al asegurador del “Prestige” hasta el límite de la póliza que tenía suscrita Universe Maritime Ltd con The London P&I Club. Como ya se mencionó con anterioridad, éste en su día constituyó ante el Juzgado de Instrucción encargado de esta causa un fondo de garantía de 22.777.986 euros, pues el artículo 7 del CLC/92 establece la obligación de los propietarios de buques que transporten más de 2.000 toneladas de hidrocarburos a granel de mantener un seguro que cubra la cuantía de su responsabilidad de conformidad con la limitación que el mismo establece. La Audiencia Provincial, como vimos, rechazó que ese fondo se hiciese efectivo en la causa penal debido al carácter absolutorio de su pronunciamiento en relación a las responsabilidades civiles, aunque ese procedimiento perdió efecto con la actual sentencia del Tribunal Supremo. Ésta señala que el asegurador se ausentó voluntariamente durante el proceso, sin alegar ninguna causa de oposición a su obligación de indemnizar. Es importante indicar que el London P&I Club lo que realmente pretendía con su ausencia en el proceso era no dar pábulo a su admisión de reclamaciones de responsabilidad civil por encima de los límites del CLC/92, es decir, reclamaciones “fuera” del CLC/92. El Club, lo que había hecho con anterioridad, además de constituir el fondo por la cuantía que sí admitía, cuantía acorde con el CLC/92, había sido instar un arbitraje en Londres, del que había surgido un laudo, en su momento recurrido infructuosamente por los Estados de España y Francia ante los Tribunales británicos, conforme al cual se reconocían acciones contra el Club por reclamaciones “dentro” del CLC/92 (y por tanto, dentro de los límites del fondo ya constituido en Corcubión desde un primer momento), pero de ninguna manera por reclamaciones que fuesen más allá de esos límites. Y ello porque el Club, como asegurador, debía responder (sólo), y directamente, dentro de los términos del CLC/92, porque en el CLC/92, y sólo en él, estaban las “reglas del juego” de la responsabilidad civil por contaminación de su asegurado. Y también porque, fuera del CLC/92, consideraba que debía operar en cualquier caso la regla “pay to be paid”.

La actuación del Club, al constituir el fondo de garantía previsto en el CLC/92, desborda a juicio del Tribunal Supremo los perfiles tradicionales de los seguros P&I porque no se limitó a restituir a la asegurada el pago que ella hubiera hecho, sino que efectuó el desembolso para hacer frente a las acciones directas de los perjudicados. Aunque no dice el Tribunal que esa actuación fuera de la regla “pay to be paid” está

expresamente prevista por el propio CLC/92, con lo que no puede verse ahí una renuncia de derechos por parte del Club.

Señala la sentencia que la asegurada va a ser condenada como responsable civil directa, pues los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. El seguro de responsabilidad civil constituye tanto un medio de protección del patrimonio asegurado como un instrumento de tutela de los derechos de los perjudicados, sobre todo en delitos en que se han visto afectados intereses colectivos vinculados al medio ambiente. La condena del Club P&I se declara hasta el límite de 1 billón de dólares americanos (para ser más exactos, mil millones de dólares) pactados como límite de cobertura por el seguro suscrito con el propietario del “Prestige”. Cabría preguntarse por qué, como en este caso, un P&I otorga a un armador un límite de cobertura por responsabilidad por contaminación muy superior a la máxima responsabilidad civil de acuerdo a CLC/92 (en este caso, mil millones de dólares frente a menos de 23 millones de euros): los Clubes P&I lo justifican basándose, aparte de en la necesidad de cubrir otros tipos de responsabilidad civil, en el hecho de que a los daños por contaminación por hidrocarburos en lugares donde no sea de aplicación el CLC/92, le pueden ser aplicadas legislaciones locales que potencialmente les atribuyan unas cuantías de responsabilidad civil mayores que las que resultan del sistema del CLC/92.

Además de las mencionadas responsabilidades civiles del capitán, del propietario y del P&I del “Prestige”, los recurrentes también reclamaron que se declarase la responsabilidad civil del FIDAC. En aplicación del artículo 4.1 del Convenio, el Fondo sólo queda obligado indemnizar hasta los límites establecidos en el propio Convenio, que se establecen en relación a la máxima fijada en el CLC/92 para el suceso de que se trate (a cargo del propietario), de manera que sumadas una y otras, según las cuantías vigentes a la fecha de los hechos, no podrían exceder de 135 millones DEG. El límite se eleva de 200 millones de unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres partes del Convenio respecto de las cuales la cantidad de hidrocarburos recibida por personas en los territorios de tales partes durante el año civil precedente haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas. El FIDAC, según el juez, será condenado con arreglo a esos límites estipulados.

Respecto al importe total de la responsabilidad, se indica que se determinará en fase de ejecución de sentencia previa valoración por parte del Tribunal sentenciador de las pruebas practicadas, sin que el límite máximo pueda exceder de las peticiones que

formularon las partes acusadoras. Eso sí, deben respetarse, afirma el Tribunal Supremo, los criterios establecidos por la sentencia de la Audiencia de A Coruña en orden a la cuantificación de la responsabilidad civil y los hechos probados en relación a las consecuencias del vertido del buque, que son:

- 1) 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 (14.250 en proa y 700 en popa).
- 2) Según un estudio realizado por investigadores de la Universidad de Santiago de Compostela, resultaron afectados por la llegada de vertidos del "Prestige" 2.980 km del litoral costero, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental, una mortalidad estimada de 115.000 a 230.000 aves marinas, todos los ecosistemas marinos afectados, y altos contenidos de HAPs³ en la biota⁴ y sedimentos.
- 3) La costa afectada se extiende principalmente desde la desembocadura del río Miño en Galicia hasta el Canal de la Mancha, siendo la costa gallega la más afectada, seguida del litoral cantábrico español y francés.
- 4) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados al Estado Español asciende a 368.481.562,688652 euros.
- 5) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados a la Xunta de Galicia asciende a 145.288.610,51 euros.
- 6) El Estado francés cifra sus gastos y perjuicios en la suma de 67.500.905,92 euros.
- 7) Hasta el 16 de enero de 2003, se atendieron en los centros de rescate más de 2.170 aves, y además fueron soltadas 176 aves en Portugal y 25 aves en algunos puntos de Galicia, lo que supone un total de 201 aves, si bien los perjuicios sobre aves y fauna en general han sido extensos y persistentes.
- 8) En Galicia, además, resultaron afectadas algunas lagunas y multitud de espacios naturales, principalmente el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Illas Atlánticas de Galicia.
- 9) En Cantabria resultaron afectados también playas y espacios naturales, así como en Asturias y en el País Vasco.

³ Hidrocarburo aromático policíclico.

⁴ Conjunto de especies de plantas, animales y otros organismos que ocupan un área dada.

- 10) Oficialmente se suspendió forzosamente en Galicia la actividad pesquera y marisquera hasta el 17 de mayo de 2003.

El Tribunal Supremo, además, señala varios criterios que recoge la sentencia de la Audiencia Provincial que fueron cuestionados por los recurrentes:

“Al parecer, los efectos de los hidrocarburos sobre los ecosistemas de costas expuestas al mar son de corta duración y la flora y la fauna vuelven a colonizarlas rápidamente...”

...Hay una obvia diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado en este juicio como gasto efectivo del Estado y de la Xunta de Galicia, certificación que se acepta en sus propios y exactos términos, debiendo justificarse la diferencia con arreglo a los criterios que a continuación se establecerán, sin que baste acogerse a una sedicente presunción de racionalidad de la Administración que, como presunción es sumamente discutible, cual no debe hacerse en esta resolución por razones obvias y sólo sería iuris tantum, de modo que debe someterse a criterios de acreditación en el mismo grado que el resto de las partes...

...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 por peritos designados también judicialmente...

...Si no hubiera evidencias documentales fiables, deberá estarse al informe de los peritos que judicialmente se designen...

...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 alternatively 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.” (2).

Por último, el Tribunal Supremo hace referencia a la impugnación a los recursos presentada por el FIDAC, indicando que el alcance de su responsabilidad obligatoria viene determinado por la legislación que lo regula, pero que ello no implica que queden excluidos aquellos daños que no coincidan exactamente con los que el Convenio que lo reglamenta prevé como indemnizables, ni que la cuantificación que se fije venga constreñida por las reglas del mismo.

III.2.- El caso “Prestige” y la aplicabilidad de CLC/92 y FUND/92

El “Prestige” era un buque tanque que provocó un daño por derrame de hidrocarburos en la zona económica exclusiva de España, aunque con efectos notorios en mar territorial, aguas interiores y costas españolas, francesas y portuguesas. En el momento en que ocurrió el accidente, España, Francia y Portugal eran Partes del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC/92) y del Convenio del Fondo de 1992 (FUND/92). De acuerdo a estos parámetros geográficos del lugar de producción del daño, CLC/92 y FUND/92 eran plenamente aplicables en cuanto un Tribunal de un Estado Parte de estos Convenios conociese del asunto⁵. Igualmente, la naturaleza de la contaminación (hidrocarburos transportados como mercancía en un buque-tanque⁶) y el tipo de buque (buque-tanque⁷) situaban el caso dentro del ámbito de aplicación

⁵ Ver artículo 2 de CLC/92.

⁶ Ver artículo 1.5 de CLC/92.

⁷ Ver artículo 1.1 de CLC/92.

de los citados Convenios, lo mismo que la naturaleza de los daños causados, los cuales entran dentro de la calificación de “pollution damages”⁸.

En el procedimiento judicial del caso “Prestige”, el asegurador del buque, London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd, siguió la obligación que imponía el CLC/92 en sus artículos 5.3 y 5.11:

“Para poder beneficiarse de la limitación estipulada en el párrafo 1 del presente artículo, el propietario tendrá que constituir un fondo, cuya suma total sea equivalente al límite de su responsabilidad, ante el tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que se interponga la acción en virtud del artículo 9 o, si no se interpone ninguna acción, ante cualquier tribunal u otra autoridad competente de cualquiera de los Estados Contratantes en que pueda interponerse la acción en virtud del artículo 9. El fondo podrá constituirse depositando la suma o aportando una garantía bancaria o de otra clase que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Contratante en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.”

“El asegurador o cualquier otra persona que provea la garantía financiera tendrá derecho a constituir un fondo de conformidad con el presente artículo, en las mismas condiciones y de modo que tenga el mismo efecto que si lo constituyera el propietario. Podrá constituirse tal fondo incluso si, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad, pero en tal caso esa constitución no irá en perjuicio de los derechos de ningún reclamante contra el propietario.”

La cuantía de la responsabilidad que había que depositar correspondía a 3.000.000 DEG por 5.000 GT más 420 DEG por cada GT adicional. Como el arqueo bruto del “Prestige” era de 42.820 GT, la suma total del límite de responsabilidad civil alcanzaba los 18.884.400 DEG. El mencionado asegurador, que cubría al propietario del buque, depositó ante el Juzgado de Instrucción nº1 de Corcubión, por tanto, esa cantidad, que en ese momento correspondía a 22.777.986 euros.

En la póliza de fletamento entre el asegurador y Universe Maritime Ltd, representante de la propietaria del “Prestige”, constaba que el buque estaría plenamente integrado en la póliza de seguros estándar de responsabilidad con el límite de 1 billón de dólares. El Convenio, como indica en su artículo 7.1, obliga a los buques de transporte de

⁸ Ver artículo 1.6 de CLC/92.

hidrocarburos de más de 2.000 GT a contar con un seguro que garantice las cantidades correspondientes a los límites de responsabilidad estipulados, para que así quede cubierta la responsabilidad por daños ocasionados por contaminación.

La cuantía máxima de indemnización en virtud del CLC/92 y del FUND/92 en el momento del accidente era de 135 millones DEG, que equivalía a 171.520.703 euros.

En resumen, resulta evidente que en el caso “Prestige”, a la responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos proveniente de ese buque tanque, le eran plenamente de aplicación el CLC/92 y el FUND en lo que se refiere a la atribuible al propietario registral del buque⁹ y a la esfera de sujetos del artículo 3.4 del CLC/92. Lo anterior, bien entendido que en lo que se refiere a las cuantías indemnizatorias correspondientes a FUND, será el FIDAC quien las aporte, si bien las conductas o situaciones fácticas que desencadenen el abono de esas cuantías sean atribuibles a los sujetos antes citados. Conviene volver a recordar que tal aplicabilidad de CLC/92 y FUND resulta “excluyente”, en el sentido de que, por lo que se refiere a responsabilidad por contaminación por hidrocarburos de buques-tanque derivada de conductas de todos esos sujetos, son las normas del CLC/92, y del FUND, guste o no, las únicas aplicables y “desplazan” y sustituyen a cualquier otra normativa que pudiese existir para regular la responsabilidad civil por similares conceptos de daños por contaminación (y medidas razonables para prevenirlos o minimizarlos). ¿A qué normas desplazaría en un caso como el del “Prestige”? pues, respecto a la responsabilidad civil asociada a esos daños y a esas medidas razonables de prevención y minimización, a cualesquiera norma legal interna destinada a disciplinar la responsabilidad civil, como serían el “derecho común” regulador de la responsabilidad extracontractual en España, es decir, los artículos 1902 y ss. del Código Civil, así como las normas penales y procesales-penales destinadas específicamente a regular la responsabilidad civil derivada de la penal, en tanto en cuanto toda esta normativa se opusiese a lo establecido en CLC/92 y FUND.

III.3.- El empleo de CLC/92 y FUND en el procedimiento “Prestige”

En este apartado del Trabajo se detallará cómo se han integrado los Convenios CLC/92 y FUND/92 en el procedimiento judicial del “Prestige”.

⁹ Ver artículo 1.3 de CLC/92.

III.3.1.- Los sujetos civilmente responsables

La sentencia de la Audiencia Provincial no determinó como responsable civil a ningún sujeto, puesto que al no haber lugar condena por delito contra el medio ambiente, no pudo derivarse en el proceso penal ninguna responsabilidad civil. Lo que instó el juez es que el asegurador se pronunciara sobre el fondo de limitación de responsabilidad de 22.777.986 euros que, de acuerdo al CLC/92, depositó ante el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 1 de Corcubión.

El Tribunal Supremo, sin embargo, sí consideró civilmente responsable al capitán del “Prestige”, al condenarlo por un delito imprudente contra el medio ambiente, imprudencia calificada como grave, entendiéndose que los daños producidos fueron causados temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían, por lo que en este caso no es de aplicación la exención de responsabilidad que recoge el CLC/92, siendo el capitán, por tanto, responsable de la totalidad de los daños y perjuicios causados.

Mare Shipping Inc, propietaria del “Prestige”, fue también considerada culpable o negligente (de un modo, al parecer, cumulativo con su responsabilidad “subsidiaria” derivada de la del capitán), sin que tuviese efecto, por tanto, el derecho de limitación de responsabilidad que reconoce el CLC/92, ya que a juicio del Tribunal Supremo, Mare Shipping Inc *“...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 CLC/92 con arreglo a sus propios términos”*. (4)

El Tribunal Supremo basa su decisión en el artículo 5.2 del CLC/92, considerando que también el propietario, y no sólo el capitán del buque, ha actuado de manera ya no sólo imprudente, sino de modo temerario y a sabiendas de que se originarían los daños que tuvieron lugar:

“El propietario no tendrá derecho a limitar su responsabilidad en virtud del presente Convenio si se prueba que los daños ocasionados por contaminación se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños.”

En cuanto a Universe Maritime Ltd, que ostentaba la gestión del buque, no fue considerada responsable por el Tribunal Supremo.

La compañía aseguradora, London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd, en cambio, fue declarada responsable directa, pero no hasta la cuantía de la cantidad-límite de acuerdo al CLC/92 (la cual, según la letra del CLC/92, sigue siendo oponible por el asegurador incluso cuando, como en este caso, el asegurado ha perdido el beneficio de la limitación de responsabilidad), sino hasta el límite de la póliza suscrita: *“Los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. El seguro de responsabilidad civil constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los derechos de los perjudicados, especialmente relevante en aquellos delitos, en que, además de intereses individuales se han visto afectados intereses colectivos vinculados al medio ambiente y al equilibrio de los recursos naturales. El seguro que nos ocupa cubría como riesgo asegurado la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque, pues esa era la actividad de la asegurada, propietaria y naviera del mismo, lo que incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad”*. (4)

Se declaró igualmente responsable al FIDAC, aquí sí, con la limitación de cuantía establecida por el Convenio FUND.

III.3.2.- Las excepciones de responsabilidad

Los artículos 3.2 y 3.3 del CLC/92 establecen las excepciones de responsabilidad al propietario del buque que haya incurrido en daños por contaminación. Tales excepciones son, como mencionábamos en el apartado II.1 del presente Trabajo:

- El acto de guerra, hostilidades, guerra civil o insurrección, o fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible.
- Acción u omisión de un tercero que actuó con la intención de causar daños.
- Negligencia o acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas.
- Acción u omisión de la persona que sufrió los daños, la cual actuó así con la intención de causarlos, o negligencia de esa persona.

En el último caso, el propietario registral del buque puede ser exonerado total o parcialmente de su responsabilidad.

En el caso del buque “Prestige”, el propietario, como indicábamos anteriormente, fue considerado responsable civil por el Tribunal Supremo, sin que ninguna de estas excepciones haya tenido lugar. De esta manera, el propietario ni puede verse exento de la totalidad de responsabilidad civil, ni tampoco puede verla rebajada parcialmente respecto a las cuantías fijadas en CLC/92 por la concurrencia de otros responsables, que no se contemplan en las sentencias (algo que sí ocurrió, en su día, en el caso “Aegean Sea” al concurrir en él como corresponsable al 50% el Estado español).

III.3.3.- La cuantía de la responsabilidad civil

La cuantía máxima de indemnización en virtud del FUND/92 en el momento del accidente era de 135 millones DEG, que equivalía a 171.520.703 euros. En esta cantidad estaba incluido el límite de responsabilidad que prevé el Convenio CLC/92, que correspondía a 18.884.400 DEG, equivalentes a 22.777.986 euros.

Como se mencionó anteriormente, la compañía aseguradora del “Prestige”, el London P&I Club, decidió, tras un asesoramiento jurídico propio, no efectuar pagos individuales de indemnización relativos a la responsabilidad según CLC/92, hasta la cuantía de limitación del propietario del buque. Esta posición se debió a que el Club quería evitar el pago de una doble cuantía, puesto que era probable que los Tribunales españoles no tuviesen en cuenta los pagos que el London P&I Club hubiese efectuado a los reclamantes, tal y como había sucedido en casos anteriores, después de que se estableciese el fondo de limitación.

La responsabilidad del FIDAC, o lo que es lo mismo, la cuantía indemnizatoria de acuerdo al FUND, siguió su propio camino “extrajudicial” paralelo al propio procedimiento judicial. Ello es normal y común, toda vez que las cuantías del FUND no tienen que ver propiamente, como sabemos, con una cuestión de responsabilidad civil, y menos con la necesidad de su declaración expresa, sino que la intervención indemnizatoria del FIDAC trae causa en una voluntad “reparadora” alejada de la idea de “culpa”. Así que, sucedidos los daños por contaminación por hidrocarburos procedentes de un buque-tanque, el mecanismo “reparador” puede ponerse en marcha hasta el límite establecido, con independencia de procedimientos judiciales y de pronunciamientos en un sentido u otro en relación a delitos y a culpas. Y eso es lo

que sucedió: ya desde 2003 se abrió un proceso de indemnización con pagos parciales, cuyos hitos más importantes se señalan en los párrafos que siguen. En este sentido, resulta curioso constatar cómo el fallo de la sentencia del Tribunal Supremo se esfuerza en cierto modo en fundamentar y declarar la responsabilidad civil del FIDAC, junto a la declarada de otros sujetos, mientras que la sentencia de la Audiencia Provincial, la cual no señalaba por ningún lado responsabilidad civil de nadie, dada la ausencia de responsabilidad penal, en su fallo ni siquiera menciona al FIDAC. Era común para ambos supuestos que había habido un potente y prolongado proceso extrajudicial de indemnización por la vía del FIDAC, que más adelante se describe, y sin embargo, su “presencia” en las sentencias “Prestige” parece depender del hecho de la presencia o no de responsabilidad penal hábil para generar responsabilidad civil de alguno de los encausados, y ningún Tribunal se cuestiona por qué FIDAC indemniza (y viene haciéndolo desde largo tiempo en el caso “Prestige”) si no se ha declarado (aún) la responsabilidad civil, pero sí se apresura a “encajar” ese proceso indemnizatorio en la responsabilidad civil relacionada con la penal cuando sí que se ha declarado responsabilidad penal relevante en el fallo judicial. Parece que, en el fondo, en todo esto subyace una falta de encaje entre los procesos penales, la responsabilidad civil y los mecanismos indemnizatorios cuando, como en España, se les hace “viajar juntos”, también en este tipo de casos en que, con mucho, es en términos prácticos, más relevante lo relativo a la faceta indemnizatoria que lo relativo a la faceta punitiva, y además la propia normativa internacional aplicable en buena medida “desconecta” la responsabilidad civil de la idea de “culpa”, por no decir de la idea de “delito”. A la vista de esto, y como más adelante se volverá a apuntar, merecería la pena valorar la conveniencia de que el aspecto indemnizatorio gozase de un camino propio estable e independiente de la responsabilidad penal, en ámbitos como el de la contaminación marina con daños catastróficos donde existe una normativa que, a la postre, garantiza una indemnización no dependiente de la calificación penal de las conductas. Si vemos que es lo que “de facto” sucede con el reparto de la indemnización en virtud del FUND en el caso “Prestige”, no parece descabellado que así ocurra de modo institucionalizado tanto para el FUND como para las indemnizaciones asociadas al CLC/92. Esto es algo que, en cierto modo, ha venido a atender la reciente LNM con el procedimiento “para limitar la responsabilidad por créditos marítimos”, que ocupa sus artículos del 487 al 500. En concreto, el apartado 2º del artículo 494 contempla, una vez constituido un fondo de limitación de responsabilidad, la posibilidad de efectuar “repartos provisionales” de partes del fondo, siempre a cuenta del reparto definitivo. Queda valorar si el mecanismo previsto por

este nuevo procedimiento de la LNM, que data del año 2014, es lo suficientemente útil para casos como los del “Prestige”.

El Comité Ejecutivo de los FIDAC decidió en mayo de 2003 que los pagos del Fondo de 1992 se limitarían temporalmente al 15% de los daños realmente sufridos por los reclamantes, según las evaluaciones de daños llevadas a cabo por expertos contratados por el Fondo y el London P&I Club. Tales evaluaciones, teniendo en cuenta también las cifras facilitadas por los Estados afectados (España, Francia y Portugal), dieron lugar a una estimación que alcanzaba la cifra de 1.000 millones de euros.

Por otro lado, el Comité Ejecutivo decidió también que el Fondo de 1992 debería efectuar pagos a los reclamantes, aunque el London P&I Club no les pagaría la indemnización directamente a ellos.

Dos años después, en octubre de 2005, el Director de los FIDAC propuso incrementar el nivel de pagos basándose en que los tres Estados afectados estaban interesados en la cuantía máxima a pagar por el Fondo calculada según la cuantía total de las reclamaciones admisibles. Ese incremento del nivel de pagos estaba sujeto a ciertos compromisos y garantías por parte de los tres Estados.

Finalmente, tras presentar los tres Estados unas cifras que indicaban que el total de las reclamaciones podría llegar a la cuantía de 1.050 millones de euros, se consideró que el nivel de pagos se mantendría en el 15%. El Director de los FIDAC propuso, como nuevo planteamiento, que en lugar de seguir la práctica usual basándose en la cuantía total de las reclamaciones ya presentadas y las posibles reclamaciones futuras, para determinar el nivel de pagos se hiciera una estimación de la cuantía final de las reclamaciones admisibles contra el Fondo de 1992. Esa estimación se podría establecer bien por un acuerdo con los reclamantes o bien por sentencias definitivas de los Tribunales.

Tras el análisis llevado a cabo por los expertos del London P&I Club y del Fondo de 1992, se consideraron las siguientes sumas como probables cantidades máximas de reclamaciones:

- España: 500 millones de euros.
- Francia: 70 millones de euros.
- Portugal: 3 millones de euros.

La cantidad total sería, por tanto, de 573 millones de euros. El Director de los FIDAC consideró entonces que el nivel de pagos podría incrementarse al 30% si el Fondo recibía los compromisos y garantías apropiados de los tres Estados interesados para asegurarse de que estuviese protegido en caso de situación de pago en exceso, y que se respetase el principio del tratamiento por igual de los damnificados. Esta nueva proporción corresponde a la fracción entre los 171,5 millones de euros (cuantía máxima del FUND/92) y los 573 millones de euros (cantidad máxima de reclamaciones), que es igual al 29,9%.

Tras esta nueva situación, el Gobierno portugués informó al Fondo, en diciembre de 2005, que no facilitaría ninguna garantía bancaria, por lo que solicitaría únicamente el pago del 15% de la cuantía evaluada de su reclamación. El Gobierno francés, en enero de 2006, proporcionó el compromiso requerido de "ser el último de la cola" con respecto a su propia reclamación hasta que el resto de reclamantes de Francia hubieran recibido indemnización.

El Gobierno español, en marzo del mismo año, dio la garantía y se efectuó un pago de 56.365.000 euros por parte del Fondo de 1992, el cual, tal y como lo solicitó el Gobierno, retuvo 1 millón de euros para efectuar pagos al nivel del 30% de las cuantías evaluadas respecto a las distintas reclamaciones que se habían presentado a la oficina de reclamaciones en España. Estos pagos se efectuarían en nombre del Gobierno español en cumplimiento de su compromiso, y toda suma restante después de pagar a todos los reclamantes en la oficina de reclamaciones se devolvería al mismo Gobierno. En el caso de que el millón de euros fuera insuficiente para pagar a todos los reclamantes, el Gobierno español se comprometió a pagar a dichos reclamantes hasta el 30% de la cuantía evaluada por el London P&I Club y el Fondo de 1992.

El incremento del nivel de pagos al 30% de las pérdidas reconocidas por daños en España y Francia fue efectivo a partir del 5 de abril de 2006.

La oficina de reclamaciones de A Coruña que el Club P&I y el Fondo de 1992 puso a disposición de los afectados, recibió 845 reclamaciones de un total de 1.037 millones de euros. Quince de esas reclamaciones fueron formuladas por el Gobierno español por un total de 984,8 millones de euros.

Las reclamaciones, sin incluir las del Gobierno español, fueron evaluadas en 3,9 millones de euros, efectuándose pagos provisionales de un total de 565.310 euros con

respecto a 176 de todas las reclamaciones evaluadas, la mayor parte al 30% de la cuantía evaluada. De esos pagos provisionales se dedujeron los pagos de indemnización efectuados por el Gobierno español a los reclamantes.

Tras la evaluación de los expertos contratados por el Fondo de 1992 respecto de las demandas judiciales presentadas por reclamantes individuales en España, se efectuaron pagos provisionales de un total de 101.625 euros al 30% de la cuantía evaluada, teniendo en cuenta la ayuda recibida con respecto a las demandas judiciales que no se habían presentado en la oficina de reclamaciones.

Como mencionábamos anteriormente, el Gobierno español presentó un total de 15 reclamaciones por una cuantía de 984,8 millones de euros. En estas reclamaciones se incluyeron los costes respecto de las operaciones de limpieza en el mar y en tierra, la extracción de los hidrocarburos del pecio, los pagos de indemnización efectuados en relación con el derrame de conformidad con la legislación nacional española, las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame, los costes de administración, los costes relativos a campañas publicitarias, los gastos soportados por las administraciones locales y pagados por el Estado, los gastos soportados por 67 ayuntamientos que habían sido pagados por el Estado, los gastos soportados por las regiones de Asturias, Cantabria, Galicia y el País Vasco y los costes relativos al tratamiento. La reclamación por la extracción de los hidrocarburos del pecio, originalmente de 109,2 millones de euros, se redujo a 24,2 millones de euros para tener en cuenta los fondos obtenidos de otra fuente.

El Comité Ejecutivo de los FIDAC decidió que algunos de los costes soportados en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, incluidos el sellado de fugas de hidrocarburos del pecio y diversas inspecciones y estudios necesarios para evaluar el riesgo de contaminación planteado, eran admisibles en principio, pero la reclamación se estimaría en 9,5 millones de euros.

La primera reclamación recibida del Gobierno español en octubre de 2003 por 383,7 millones de euros fue evaluada por los FIDAC en diciembre de 2003 en 107 millones de euros. El Fondo de 1992 abonó un pago de 16.050.000 euros correspondiente al 15% de la evaluación provisional. También se realizó una evaluación general del total de los daños admisibles en España y se concluyó que éstos serían de al menos 303 millones de euros. Sobre esa base se efectuó un pago adicional de 41.505.000 euros, correspondiente a la diferencia entre el 15% de 383,7 millones de euros (esto es, 57.555.000 euros) y el 15% de la cuantía preliminar evaluada de la reclamación del

Estado (16.050.000 euros). Dicho pago se efectuó a cambio la entrega por el Gobierno español de una garantía bancaria emitida por el Instituto de Crédito Oficial¹⁰, que cubre la diferencia mencionada anteriormente (esto es, 41.505.000 euros), y el compromiso del Gobierno español de reembolsar toda cuantía del pago que decida el Comité Ejecutivo o la Asamblea de los FIDAC. En marzo de 2006, el Fondo de 1992 efectuó un pago adicional de 56.365.000 al Gobierno español, como indicábamos anteriormente.

Las reclamaciones del Gobierno español, por un total de 984,8 millones de euros, se evaluaron en 300,2 millones de euros. Esta diferencia se explica principalmente por las siguientes razones:

- En los costes de las operaciones de limpieza se aplicaron los criterios técnicos de carácter razonable del Fondo, y se halló una desproporción entre la lucha contra el derrame emprendida por el Gobierno español y la contaminación en lo que se refiere a los recursos humanos y materiales empleados y también respecto a la duración de las operaciones.
- En cuanto a la reclamación subrogada por los pagos de indemnización efectuados en el sector de la pesca en relación con el derrame sobre la base de la legislación nacional, incluidas las exenciones fiscales de las empresas afectadas por el derrame, algunos de estos pagos y exenciones fiscales tenían el carácter de ayudas y se abonaron a la población en los lugares afectados sin tener en cuenta los daños o pérdidas sufridos por los beneficiarios de los pagos. La evaluación de estas reclamaciones realizada por el Fondo se basó en una estimación de las pérdidas realmente sufridas por el sector de la pesca.
- La cuantía reclamada por el Gobierno español incluía el impuesto sobre el valor añadido (IVA). Como el Gobierno recupera los pagos del IVA, se dedujeron los importes correspondientes.
- En la extracción de los hidrocarburos del pecio, como se indicaba anteriormente, la cuantía evaluada se limitaba a algunos de los costes contraídos en 2003, antes de la extracción de los hidrocarburos del pecio, en relación con la operación de sellado de las fugas de hidrocarburos del pecio, y varios reconocimientos y estudios pertinentes para la evaluación del riesgo de contaminación planteado.

¹⁰ Banco español de gran solvencia en el mercado financiero.

En septiembre de 2006 se cerró la oficina de reclamaciones de Burdeos, trasladándose su actividad a Lorient. En total se recibieron 482 reclamaciones de un total de 109,7 millones de euros. Entre éstas, figuran las reclamaciones del Gobierno francés. Las reclamaciones presentadas en la oficina de reclamaciones se evaluaron en 61,2 millones de euros y se efectuaron pagos provisionales de un total de 5,8 millones de euros al 30% de las cuantías evaluadas.

El Gobierno francés presentó reclamaciones por una cuantía de 67,5 millones de euros en relación con los costes de limpieza y medidas preventivas. El Fondo, con ayuda de sus expertos, evaluaron la reclamación en €42,2 millones. El Gobierno francés no estuvo de acuerdo con esta evaluación y decidió seguir con su reclamación en el tribunal contra el Fondo de 1992 y otras partes. Uno de los motivos era que, al calcular la evaluación, se había deducido el IVA. En las sesiones de los órganos rectores de octubre de 2013, el Director de los FIDAC presentó un documento sobre la inclusión del IVA en las reclamaciones de indemnización, y el Gobierno francés presentó un documento que contenía un dictamen jurídico sobre esta cuestión. Se decidió que la recuperación del IVA por los gobiernos centrales que presentaban una reclamación ante los FIDAC debía estudiarse más a fondo.

Aún no se ha efectuado pago alguno al Gobierno francés puesto que es el último de la cola.

El Gobierno portugués presentó una reclamación de 4,3 millones de euros en relación con los costes de limpieza y medidas preventivas. La reclamación fue evaluada finalmente en 2,2 millones de euros y el Fondo de 1992 efectuó un pago de 328.488 euros, correspondiente al 15% de la evaluación definitiva.

La indemnización pagada por el Fondo de 1992 hasta el momento alcanza los 121,8 millones de euros.¹¹

III.3.4.- La exigibilidad de la responsabilidad directamente al asegurador

El artículo 7.8 del Convenio CLC/92 señala lo siguiente:

“Podrá promoverse cualquier reclamación de indemnización de daños ocasionados por contaminación directamente contra el asegurador o contra toda persona

¹¹ A diciembre de 2016, según los FIDAC.

proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario nacida de daños ocasionados por contaminación. En tal caso el demandado podrá, aun cuando el propietario no tenga derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el artículo 5.2, valerse de los límites de responsabilidad que prescribe el artículo 5.1. Podrá valerse también de los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario mismo. Además, el demandado podrá hacer valer como medio de defensa el que los daños ocasionados por contaminación resultaron de la conducta dolosa del propietario, pero no podrá valerse de ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario contra él. El demandado tendrá en todo caso el derecho de exigir al propietario que concurra con él en el procedimiento.”

Por tanto, los perjudicados por contaminación pueden reclamar directamente los daños al asegurador del buque, que en este caso es el London P&I Club, el cual podrá hacer uso de las mismas excepciones que posee el propietario del buque asegurado ante los perjudicados y, además, podrá reclamar que la contaminación se produjo por un acto doloso de su propio asegurado (el propietario del buque). Ninguna otra excepción derivada del contrato asegurador/asegurado, salvo ésta de la causación dolosa del siniestro, podrá ser alegada por el asegurador ante los terceros perjudicados.

El asegurador también tiene derecho al límite de responsabilidad establecido en el artículo 5 del CLC/92, incluso si el propietario asegurado no puede beneficiarse del mismo por haber incurrido en dolo o dolo eventual. En definitiva, la cobertura del seguro obligatorio es una cobertura limitada en su importe a una cifra máxima, y en ningún caso podrá exigirse al asegurador una indemnización por importe superior. (6).

En la sentencia 865/2015 del Tribunal Supremo, efectivamente, los recurrentes exigen responsabilidad civil directamente al Club P&I:

“Denuncian los recurrentes la inaplicación del artículo 117 CP, y solicitan que se condene a la compañía aseguradora del “Prestige” hasta el límite de la póliza que tenía suscrita Universe Maritime Ltd con The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club).

El artículo 117 del CP establece “los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien,

empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda”.

La Ley de Contrato de Seguro reconoce en su artículo 76 al tercero perjudicado acción directa en los siguientes términos: «el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido».

La asegurada en este caso va a ser condenada como responsable civil subsidiario, lo que plantea como hipótesis de trabajo una doble alternativa, que la responsabilidad de la compañía aseguradora lo sea directa solo respecto a la de aquella y, en consecuencia, subsidiaria a la del condenado como responsable penal (en este sentido STS 391/2012), o también directa respecto a la de este último. Nos decantamos por la segunda opción. Los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. El seguro de responsabilidad civil constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los derechos de los perjudicados, especialmente relevante en aquellos delitos, en que, además de intereses individuales se han visto afectados intereses colectivos vinculados al medio ambiente y al equilibrio de los recursos naturales.

El seguro que nos ocupa cubría como riesgo asegurado la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque, pues esa era la actividad de la asegurada, propietaria y naviera del mismo, lo que incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad.” (4)

Por tanto, y como ya se había hecho notar en un epígrafe anterior, se condenó al asegurador del “Prestige” por responsabilidad civil directa hasta el límite establecido en la póliza del seguro acordada entre el propio asegurador y Universe Maritime Ltd,

en representación de Mare Shipping Inc., y no hasta el límite conforme al artículo 5.2 del CLC/92. Podríamos decir que, con ello, el Tribunal Supremo lo que hizo es atribuir al asegurador el pago de parte de la indemnización “extra-CLC” (justo lo que el P&I se temía cuando decidió no concurrir al procedimiento judicial español).

III.4.- La coherencia entre las sentencias “Prestige” y el régimen de responsabilidad de CLC y FUND

Hemos analizado, a lo largo de todo el presente Trabajo, el procedimiento judicial del caso “Prestige”, centrándonos en la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados. Además, se han estudiado los dos Convenios que regulan dicha responsabilidad civil ante los daños provocados por derrames de hidrocarburos, como son el CLC/92 y el FUND/92. Es el momento, ahora, de equiparar ambos estudios y señalar si las sentencias judiciales han seguido los términos de ese marco jurídico o se han apartado de ellos en algo.

Una de las decisiones que más polémica ha suscitado en el sector del derecho marítimo internacional, en lo que a responsabilidad civil afecta, ha sido la de considerar a la compañía aseguradora del “Prestige” como responsable hasta el límite de la póliza de seguro con la que aseguraba al buque, es decir, mil millones de dólares americanos.

A pesar del artículo 5.11 del CLC/92, que deja claro que *“el asegurador tendrá derecho a constituir un fondo en las mismas condiciones y de modo que tenga el mismo efecto que si lo constituyera el propietario incluso si, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2, el propietario no tiene derecho a limitar su responsabilidad”*, el Tribunal Supremo no reconoce esta afirmación del Convenio, que permite limitar la responsabilidad del asegurador incluyendo el caso en el que nos encontramos en que también se ha condenado a la propietaria. El Tribunal, por tanto, condena directamente al Club P&I a hacer frente a responsabilidad civil directa con toda la amplitud que permite la cobertura aseguradora contratada. Y así, efectivamente, la limitación de tal responsabilidad la fija en mil millones de dólares americanos, que fue lo estipulado en la póliza del seguro con la propietaria del buque.

Parece, por tanto, una contradicción del Convenio CLC/92, pues la limitación de la responsabilidad del asegurador se basa en la aplicación de leyes nacionales

españolas, ignorando la regulación internacional que nos ocupa. Concretamente, el Tribunal Supremo justificó su decisión basándose en el varias veces mencionado artículo 117 del Código Penal, además del artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro¹². Ese artículo, que fue redactado literalmente en la sentencia, indica que *“el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste”*. Por mucho que se contemple un derecho de regreso, mal consuelo es para el asegurador tener que recurrir a tal remedio cuando se le ha hurtado la protección de una norma de rango internacional como es el artículo 7.8 del CLC/92 y que constitucionalmente prevalece sobre cualquier norma de rango legal nacional como los citados artículos del Código Penal y de la Ley del Contrato de Seguro.

Como hemos visto anteriormente, el CLC/92 establece claramente el límite de la responsabilidad que, en este caso, habría de aplicarse al asegurador: 22.777.986 euros; cantidad que fue correctamente depositada en el Juzgado de Corcubión, tal y como exige el Convenio.

Por otro lado, el Tribunal declara al propietario del buque “Prestige” (la entidad Mare Shipping Inc) como responsable civil subsidiario. Este concepto de “subsidiariedad” no está reconocido por el CLC/92. Es más, el propietario es responsable civil directo a menos que se dé alguna de las excepciones recogidas en el Convenio y que se han citado en el apartado II.2.3 del presente Trabajo. Estamos, por tanto, ante otra contradicción del Convenio. Su artículo 3.1 recoge claramente que *“salvo en los casos estipulados en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, el propietario del buque al tiempo de producirse un suceso o, si el suceso está constituido por una serie de acaecimientos, al tiempo de producirse el primero de éstos, será responsable de todos los daños ocasionados por contaminación que se deriven del buque a consecuencia del suceso”*. Si el CLC/92 reconoce “de primeras” una responsabilidad civil directa del propietario del buque (incluso sin necesidad de responsabilidad penal), resulta perturbador hablar de una responsabilidad civil subsidiaria que, de aportar algo, sería aportar dificultades a la indemnización, pues implicaría un aquí absurdo (en un ejercicio de realismo) paso previo de valorar la factibilidad de la indemnización de manos del responsable principal, el capitán del buque. Por otra parte, la propia sentencia de casación en cierto modo se contradice al proclamar la responsabilidad

¹² Como el accidente ocurrió antes de la llegada de la Ley de Navegación Marítima al marco jurídico español, el Tribunal Supremo justifica su decisión basándose también en la citada ley.

subsidiaria de Mare Shipping Inc cuando previamente ha argumentado y proclamado la existencia de un dolo eventual personal de la empresa (además del dolo eventual del propio capitán) con estas palabras de las que ya nos hicimos eco con anterioridad: *“...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 CLC/92 con arreglo a sus propios términos”*. Si se reconoce esto, se está reconociendo *de facto* una responsabilidad directa en los daños y no meramente subsidiaria.

Por lo que se refiere a otros aspectos, las sentencias del caso “Prestige” no presentan mayores incoherencias con el CLC/92 y el FUND.

Respecto a la sentencia de la Audiencia Provincia de A Coruña, lo cierto es que tuvo pocas oportunidades de incurrir en incoherencia, ya que ante la ausencia ya no de responsabilidad penal, sino incluso de delito, no hubo oportunidad de profundizar en materia de responsabilidad civil. Permítasenos, al hilo de lo anterior, señalar que sí que hay algo relevante que surge del larguísimo procedimiento penal que dio fruto en esta primera sentencia: se trata de la posible necesidad de reflexión acerca de la idoneidad, en casos como el del “Prestige”, de daños catastróficos y donde parece notorio que el interés que prevalece sobre cualquier otro, incluso sobre el de la dilucidación de culpas y calificación de las conductas, es el de la reparación de los (enormes) daños, el hacer que el tratamiento de la responsabilidad civil “se arrastre” (y durante años) tras el procedimiento penal o sancionatorio, y que sufra una suerte incierta al compás de lo que pueda suceder en estos últimos. Existiendo, como ocurre en el caso de la responsabilidad por contaminación, una regulación que se fundamente en una responsabilidad cuasi-objetiva, donde la cualidad de responsable civil (y por ende, la suerte de la indemnización) difícilmente va a depender de la calificación penal o de la reprobación civil o administrativa de las conductas, es posible tal vez idear un sistema donde (al menos parcialmente) la cuestión de la responsabilidad civil, y –lo que más importa– la indemnización, no quede al albur de procedimientos que, como hemos visto, puede que tras una década aún dejen el asunto pendiente. Como ya se ha señalado antes, lo expuesto en las líneas precedentes es un problema que, en cierto modo, ha venido a atender la reciente LNM con el ya citado procedimiento “para limitar la responsabilidad por créditos marítimos”, que ocupa sus artículos del 487 al 500, y donde el apartado 2º del artículo 494 contempla, una vez constituido un fondo de limitación de responsabilidad, la posibilidad de efectuar “repartos provisionales” de partes del fondo, siempre a cuenta

del reparto definitivo. como ya se apuntó, queda valorar si el mecanismo previsto por este nuevo procedimiento de la LNM, que data del año 2014, es lo suficientemente útil para casos como los del “Prestige”, lo cual puede ser materia de futuros estudios.

En cuanto a la sentencia de casación del Tribunal Supremo, ésta reconoció la aplicabilidad del CLC/92 y del FUND (sin perjuicio de no seguirlos en los asuntos que más arriba hemos señalado como notorias incoherencias), lo cual era lo adecuado a la vista de los ámbitos de aplicación de ambos Convenios Internacionales; apuntó a los responsables civiles correctos según CLC y FUND (aunque con una calificación incorrecta en algún caso, como ya sabemos); y proclamó la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, tanto del capitán como del propietario-armador al apreciar la concurrencia de dolo eventual en la conducta de ambos, lo cual también supone un seguimiento fiel del CLC/92. Cosa distinta es opinar sobre si resulta o no razonable tal apreciación de dolo eventual en los hechos del suceso de “Prestige”, aspecto que excede el objeto de este trabajo, pero ello no obsta para considerar que en este punto el Tribunal Supremo sí ha ido pegado al CLC/92. Lo cierto es que con ello el Tribunal Supremo vino en cierto modo a “restaurar” una suerte de justicia material: contemplando la presencia de dolo eventual, se pudo (y era la única manera de hacerlo) romper “el techo” de indemnización del CLC/92, y así se pudo aproximar la cuantía de la responsabilidad civil a la cuantía de los (enormes) daños producidos. Y terminamos con otra reflexión que se deriva de todo lo dicho, y muy directamente con lo último: seguir el CLC/92 y el FUND supone, guste o no, amoldarse a unos límites de responsabilidad dados (la parte “buena” –permítasenos la expresión coloquial en aras del énfasis– del CLC y de FUND consiste en que no se anuda el deber de indemnizar a la presencia de culpa o negligencia, pues la responsabilidad es cuasi-objetiva; la parte “mala” es que la responsabilidad está “topeada” por unos límites, salvo dolo o dolo eventual): ¿satisfacen estos límites los casos como el del “Prestige”? ¿No es razonable pensar que unos límites demasiado bajos ponen en peligro al sistema de responsabilidad civil creado por CLC/92 y FUND, con lo de bueno que puedan tener, ante la tentación de ignorar esa normativa para, alternativamente, restaurar la “justicia” aplicando otras normas o forzando las interpretaciones de las normas para llegar a resultados más satisfactorios, e incluso justos, en términos de indemnización? Recordemos que ya con anterioridad hemos hecho referencia a que precisamente tras los siniestros producidos por las contaminaciones en los casos “Erika” y “Prestige”, se creó el Fondo Internacional Complementario (FIC/2003), un fondo adicional suplementario a los fondos controlados por FIDA, es decir, los del FUND), y accesible únicamente a los Estados perjudicados que voluntariamente se

hayan incorporado al Protocolo FUND de 2003. El FIC/2003 ofrece un límite máximo de 750 millones DEG (incluidos en este límite las cantidades del CLC/92 y FUND/92). España ratificó este Protocolo en 2005, que fue publicado en el BOE de 02/02/05. Parece que estos hechos son una más que clara respuesta a las preguntas que lanzábamos unas líneas más arriba.

IV.- CONCLUSIONES

Para finalizar este Trabajo, se detallan a continuación las conclusiones obtenidas del análisis que hemos realizado de las sentencias judiciales del caso “Prestige” sobre la responsabilidad civil que se derivó de ellas.

El objetivo fundamental de este trabajo recordamos que era obtener una evaluación útil acerca de cómo y en qué medida se había aplicado la legislación internacional sobre responsabilidad civil en materia de contaminación por hidrocarburos en las sentencias del caso “Prestige”.

En primer lugar, vamos a apuntar a responder a las tres facetas que, a modo de preguntas concretas, habíamos destacado dentro del objetivo general recordado en el párrafo anterior:

1. **Uno de los objetivos concretos de este Trabajo era determinar la aplicabilidad de los Convenios CLC/92 y FUND/92 a la responsabilidad civil por contaminación en el caso “Prestige”**, pues el accidente lo causó un buque tanque destinado al transporte de hidrocarburos y tuvo lugar en la zona económica exclusiva de España, país que ratificó dichas regulaciones con anterioridad a la fecha del suceso. Así se demostró en el caso judicial del “Prestige”, en el que la responsabilidad civil estuvo regulada por los dos Convenios que se han estudiado en este Trabajo. Para comprender la decisión final de los Tribunales ante este caso, por tanto, es básico conocer esta legislación.
2. Por otro lado, **este Trabajo pretendía explicar el tratamiento de la responsabilidad civil que se derivó de las sentencias judiciales del caso “Prestige”**.
 - a. **La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña determinó que la responsabilidad civil por contaminación no podría establecerse**, pues la única responsabilidad penal que se estableció fue la de desobediencia del capitán, de la cual no podía derivarse ninguna responsabilidad civil. No por ello se eliminaba la posibilidad de responsabilidad civil por los daños causados por la contaminación del “Prestige”, **sino que habría que tratarla en sede de jurisdicción civil, o esperar a un recurso de casación**, el cual efectivamente dio lugar al

tratamiento de tal responsabilidad civil por parte del Tribunal Supremo. **Sólo pervivieron los repartos hechos de las sumas del FIDAC, correspondientes a la suma indemnizatoria de acuerdo a FUND/92.** El fondo de limitación del CLC/92 estaba a disposición del que hizo el depósito, el Club P&I, que era el asegurador del armador.

- b. **La sentencia del Tribunal Supremo sí estableció la responsabilidad civil por contaminación derivada de los sucesos ocasionados por el buque “Prestige”. El capitán Apostolos Ioannis Mangouras fue condenado responsable civil por dolo eventual**, pues actuó con el riesgo de saber que probablemente se originarían daños, según recoge el Tribunal Supremo. **Con esta condena se eliminó, por tanto, la limitación de responsabilidad reconocida en el Convenio CLC/92** para casos en los que no hay presencia de dolo. Además, **la entidad propietaria Mare Shipping Inc fue declarada responsable civil subsidiaria**. El Tribunal Supremo también declaró que **la entidad aseguradora del “Prestige”, The London P&I Club, debía ser condenada por responsabilidad civil**, pues los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. **Se condenó a la misma hasta el límite del seguro estipulado en el contrato entre dicha entidad y la propietaria del buque: mil millones de dólares.**
- 3. **Además, este Trabajo tenía también como objetivo concreto determinar el grado de coherencia entre las sentencias del procedimiento judicial del caso “Prestige” y el régimen jurídico de responsabilidad civil por contaminación de los Convenios CLC/92 y FUND/92. Las incoherencias entre ambos que hemos detectado han sido:**
 - a. **La condena a la entidad aseguradora del “Prestige”, el Club P&I, por responsabilidad civil directa hasta el límite de cobertura asegurativa pactada entre asegurador y asegurado**, mil millones de dólares. El Tribunal Supremo justificó su decisión basándose en el Código Penal y la Ley de Contrato de Seguro, cuando prevalece la norma internacional como es el Convenio CLC/92, que establece que el asegurador puede defenderse de las denuncias contra él dirigidas, aunque se condene a su asegurado, derecho que no fue reconocido por

el Tribunal Supremo, a pesar de que el Club P&I había depositado correctamente ante el Juzgado de Corcubión la cantidad que el Convenio pide.

- b. **La condena al propietario del “Prestige” como responsable meramente “subsidiario”**: este concepto de “subsidiariedad” no está reconocido por el CLC/92, el cual reconoce la responsabilidad civil directa del propietario del buque incluso sin necesidad de responsabilidad penal. La responsabilidad civil subsidiaria únicamente aporta dificultades a la indemnización. Además, la propia sentencia se contradice al proclamar la responsabilidad subsidiaria del propietario cuando previamente reconoció la existencia de un dolo eventual personal de la empresa (además del dolo eventual del propio capitán).

Entendemos que con todo lo anterior logramos la consecución de buena parte de objetivo de obtener una “evaluación útil” sobre la aplicación en las sentencias del caso “Prestige” de la normativa internacional sobre responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos pues con ello es posible comprender el sentido y las razones (acertadas o no) que rigen lo resuelto en dichas sentencias respecto a la responsabilidad civil, así como ha sido posible diagnosticar la presencia de errores en la aplicación de la normativa citada.

Procedemos ahora a coronar la consecución de nuestro objetivo pasando a señalar, en una cuarta conclusión, las ineficacias detectadas en los procesos indemnizatorios relacionados con casos como el del “Prestige”, y de la normativa que los rige, que puedan servir como base para valorar en futuros estudios posibles mejoras en el sistema judicial o en la propia normativa aquí tratada.

4. Podemos señalar dos aspectos en esta conclusión:

- a. Podemos concluir que **el sistema procesal penal español dificulta la agilidad de la resolución de las cuestiones de responsabilidad civil, y sobre todo, lo más importante, la indemnización, en los casos de contaminación por hidrocarburos con daños catastróficos**, como hemos podido observar. Se trata de un proceso que se alarga innecesariamente durante muchos años, a la espera siempre de una condena por responsabilidad penal que, en muchos casos, no se produce finalmente. Una solución podría ser el tratamiento autónomo de

la responsabilidad civil, independiente de las condenas por responsabilidad penal. Además, los Tribunales de justicia deberían dar siempre prioridad a las normas internacionales, en este caso los Convenios que hemos estudiado, y no imponer las leyes nacionales que, aunque no totalmente, pueden diferir en ciertos aspectos que pueden ser claves a la hora de una condena por responsabilidad civil, con las consecuencias económicas que ello puede suponer. **La reciente instauración en la LNM del procedimiento de limitación de responsabilidad por créditos marítimos puede ser una respuesta nacional a la necesidad de un tratamiento diferenciado del proceso indemnizatorio en estos casos, aunque requiere análisis y seguimiento de sus resultados.**

- b. Por otro lado, **respecto a las cuantías de responsabilidad asignadas en la normativa vigente a este tipo de casos, podríamos deducir que no son suficientes.** En el caso que hemos analizado, la magnitud del daño que se produjo tras el hundimiento del buque “Prestige” y el consiguiente derrame de hidrocarburos fue tan importante que las indemnizaciones por responsabilidad civil no serán suficientes para cubrir la totalidad de las pérdidas. En este contexto ya se modificaron los límites de indemnización del Convenio CLC/92 y, por consiguiente, del FUND/92, y se estableció el ya mencionado Fondo Internacional Complementario, pero en ciertos sucesos como el que aquí hemos estudiado, siguen sin ser cuantías suficientes para indemnizar todo el daño causado.

Para concluir, extractamos lo anterior a modo de “conclusiones finales”:

1. Los Convenios CLC/92 y FUND/92 sobre responsabilidad civil por contaminación son plenamente aplicables en el caso del buque “Prestige”, y el tratamiento de la responsabilidad civil en el mismo no se entiende sin ellos.
2. La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, al no dictaminar responsabilidad penal, supuso una gran dilación en la resolución definitiva de la cuestión de la responsabilidad civil por daños por contaminación. La sentencia en casación del Tribunal Supremo reconoció una responsabilidad civil ilimitada de capitán y propietario del buque “Prestige”, basada la “no

limitación” en la concurrencia de “dolo eventual”, tal y como recoge el CLC/92. Asimismo, se dictaminó la responsabilidad del asegurador P&I extendida cuantitativamente hasta el límite de cobertura del seguro.

3. Pese a que la línea clara de ambos Tribunales fue la de aplicar el CLC/92 y el FUND en el caso “Prestige”, el Tribunal Supremo en su sentencia contravino el CLC/92 al no permitir al asegurador P&I acogerse al límite de responsabilidad contemplado por el CLC/92, y contempló de un modo innecesariamente confuso el papel del propietario del buque en la responsabilidad civil, al tratarlo como responsable meramente “subsidiario”.
4. Son aspectos particularmente poco satisfactorios en materia de responsabilidad civil en el caso “Prestige”, y susceptibles de mejora:
 - a. El tratamiento procesal de lo relativo a la responsabilidad civil por los daños por contaminación, por su gran dilación y dependencia de procesos judiciales que dirimen cuestiones fundamentalmente punitivas, y no indemnizatorias. El nuevo procedimiento de la LNM española (arts. 487 a 500) puede ser una herramienta de mejora, si bien está aún por valorar su eficacia en casos como el del buque “Prestige”.
 - b. Las cuantías indemnizatorias recogidas en CLC/92 y en FUND son claramente insuficientes en casos como el del “Prestige”. Medidas posteriores, como la instauración del FIC/2003 son muestra de esta evidencia, pero hay que seguir avanzando en este campo.

Referencias citadas

1. **Gabaldón García, José Luis.** Curso de Derecho Marítimo Internacional. Madrid : Marcial Pons, 2012, pág. 787 y ss.
2. **Audiencia Provincial de A Coruña.** Sentencia 5011/2013. A Coruña : s.n., 2013.
3. **Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 1 de Corcubión (A Coruña).** Auto 960/2002. Corcubión (A Coruña) : s.n., 2009.
4. **Tribunal Supremo.** Sentencia 865/2015. Madrid : s.n., 2016.
5. **González Mahojo, Carlos.** *Trabajo de Fin de Máster "Adecuación de las condiciones generales de líneas regulares españolas a la Ley de Navegación Marítima"*. Santander : ETS de Náutica (Universidad de Cantabria), 2016.
6. **Laborda Ortiz, Pedro.** Responsabilidad Civil por Contaminación Marítima. Santander : s.n., 2012.
7. **Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.** Informe sobre el caso "Prestige". 2015.
8. **Gabaldón García, José Luis.** Artículo de José Luis Gabaldón sobre la reciente sentencia del Prestige. 2016.
9. **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).** El Transporte Marítimo. 2016.
10. **Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.** Informe Anual. 2015.
11. **Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos .** Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Londres : s.n., 1992.
12. **Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.** Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos. Londres : s.n., 1992.
13. **Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos.** *Informe sobre el accidente del buque "Prestige"*.

ANEXOS

I.- ANEXO I: Sentencia nº 511/2013 de la Audiencia Provincial de A Coruña

8º) La responsabilidad civil exigible no puede referirse a las graves consecuencias económicas del vertido de fuel del Prestige, ex arts. 109⁶¹, 110⁶², 116⁶³ y concordantes del Código Penal, como se deduce del tenor literal de esos preceptos cuando se refieren a daños y perjuicios causados por el hecho o a la necesidad de que los daños y perjuicios se deriven del delito, de modo que si sólo se considera acreditado el delito de desobediencia, del mismo no se deriva o con el mismo no se han causado los daños y perjuicios derivados del vertido del Prestige, con independencia de la en buena parte cumplida acreditación de ingentes daños y perjuicios, en los términos en que se han declarado acreditados, lo que exige concretar los criterios *ad hoc* en los siguientes términos:

El Ministerio Fiscal, ateniéndose al criterio de sus propios peritos, solicita que se indemnice al Estado español en **1.974,54 millones de euros de los que 1.000,63 corresponden a Galicia**, a Entidades y particulares españoles en **172.865.003,62 euros** y al Estado francés y entidades francesas en **86.361.254,55 euros**.

La Abogacía del Estado (acusación) solicita que se indemnice al Estado en 2.152.000.000 de euros más intereses, es decir, lo reclamado por el Ministerio Fiscal, los gastos

⁶¹ 1. La ejecución de un hecho descrito por la Ley como delito o falta obliga a reparar, en los términos previstos en las Leyes, los daños y perjuicios por él causados. 2. El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil.

⁶² La responsabilidad establecida en el artículo anterior comprende:

1.º La restitución.

2.º La reparación del daño.

3.º La indemnización de perjuicios materiales y morales.

⁶³ Toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios. Si son dos o más los responsables de un delito o falta los Jueces o Tribunales señalarán la cuota de que deba responder cada uno.

acreditados por los peritos del Consorcio con correcciones del FIDAC sobre todo en relación a Hacienda, es decir, 811.812.000 euros y 2.213.000 por el daño ambiental.

Las demás partes perjudicadas han solicitado diversas sumas con un apoyo documental y/o pericial variado que ha sido discutido en juicio sobre todo por el FIDAC⁶⁴.

Esas peticiones y debates deben ser matizadas de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Al parecer, los efectos de los hidrocarburos sobre los ecosistemas de costas expuestas al mar son de corta duración y la flora y la fauna vuelven a colonizarlas rápidamente.
- b) Hay una obvia diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado en este juicio como gasto efectivo del Estado y de la Xunta de Galicia, certificación que se acepta en sus propios y exactos términos, debiendo justificarse la diferencia con arreglo a los criterios que a continuación se establecerán, sin que baste acogerse a una sedicente presunción de racionalidad de la Administración que, como presunción es sumamente discutible, cual no debe hacerse en esta resolución por razones obvias y sólo sería *iuris tantum*, de modo que debe someterse a criterios de acreditación en el mismo grado que el resto de las partes.
- c) 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 por peritos designados también judicialmente.

⁶⁴ 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 de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros.

- d) Si no hubiera evidencias documentales fiables, deberá estarse al informe de los peritos que judicialmente se designen.
- e) 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.
- f) 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.
- g) 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.
- h) 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.

La responsabilidad civil ex delito no tiene otra especialidad que su origen y por lo tanto el Tribunal puede

fijar con entera libertad los términos y el alcance de dicha responsabilidad, de acuerdo con lo acreditado en juicio, pero las normas que han de aplicarse para esta determinación no pueden ser sino las que disciplinan civilmente esta clase de responsabilidades, o lo que es lo mismo, no cabe obviar los criterios fundamentales de determinación de la responsabilidad civil en nuestro ordenamiento, lo que significa que, pese a la libertad de criterio sobre lo realmente acreditado en esta materia, en ningún caso puede vulnerarse la normativa que discipline la responsabilidad de ciertas entidades y personas jurídicas.

Si existen normas legales o pactos contractuales que limiten ciertas responsabilidades habrá que estar a esas limitaciones, de modo que las entidades o personas obligadas por esas normas o contratos cumplirán con responder dentro de los límites de tales normas y pactos, sin perjuicio de lo que puedan repetir contra otros obligados.

La legalidad vigente exige para la navegación legal una serie de requisitos y aseguramientos que el Prestige cumplía al menos en lo imprescindible, pero que seguramente son insuficientes para hacer frente a consecuencias tan calamitosas como las causadas con ocasión de su naufragio.

Precisamente por eso se han creado organismos que puedan conseguir indemnizaciones más ajustadas como ocurre con el FIDAC, que tiene unas limitaciones de indemnización pactadas por y con criterios internacionales que vinculan a muchos Estados, entre ellos el español; luego a esas limitaciones habrá de estarse, no tanto para evitar una dramática desaparición de esos organismos cuanto para atenerse a limitaciones en la materia que son la esencia de su intervención, o, dicho de otro modo, si existe una limitación normativa de esas indemnizaciones frente a determinados organismos, deben respetarse y exigir la parte de responsabilidades pecuniarias que no sean satisfechas por esos organismos a otros responsables a quienes esa limitación no afecte.

Pudiera argumentarse que la peculiaridad del negocio que se desarrollaba en y por medio del Prestige permite que su gestión confusa haga que figuren como responsables personas jurídicas de escaso poder económico y absolutamente imposibilitadas de hacer frente a tal responsabilidad, cual puede ser cierto, y si eso se tolera en el ámbito propio del negocio, sería incluso posible acudir a la doctrina del levantamiento del velo de la persona jurídica para identificar a los verdaderos responsables.

Es verdad que parece existir una cuasi identidad entre Mare Shipping y Universe Maritime, pero una de esas entidades no es parte en este juicio, como se argumentó en auto de fecha 31/10/2012, lo cual no impide abundar en esa consideración en el contexto argumental de la confusión en la gestión como medio de eludir responsabilidades o de intentarlo.

Las limitaciones del FIDAC en cuanto al importe de las indemnizaciones no contradicen nuestro sistema, de modo que se produzca un conflicto de normas, porque su responsabilidad está desligada de criterios de culpa o negligencia e incluso de cualquier criterio contractual residual, como ocurre con las compañías aseguradoras, e incluso a estas entidades se les dispensa de efectuar pagos más allá de lo legalmente establecido y lo pactado en el art. 117⁶⁵ del Código Penal

Las estimaciones indemnizatorias del FIDAC se fundamentan en la valoración del gasto que estiman razonable y en un manual de reclamaciones particular y ad hoc, ya rechazado en el caso Mar Egeo, aunque sus peculiaridades son de interés como criterios apreciables y apreciados, sin perjuicio de advertir que no parece coherente que un organismo de esta naturaleza e importancia presente como peritos a personas que sin tener ciertos conocimientos científicos especiales de economía (aunque tengan especializaciones de otra clase) se

⁶⁵ Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda.

permitan informar y opinar sobre extremos ajenos a su especialidad al amparo de una supuesta vocación que es inaceptable como razón de ciencia, aun en el caso de que existiera, dicho sea sin perjuicio de reconocer que la experiencia y el tiempo dedicado a examinar cuestiones de esta índole permite una cierta pericia/habilidad en la consideración de esta clase de datos.

El FIDAC no decide, sino que informa y ofrece acuerdos o criterios indemnizatorios cuyo análisis procede desde la perspectiva de los criterios aplicables en materia de responsabilidad civil.

Sin duda el lucro cesante se puede probar de muchos modos, pero las necesidades prácticas y técnicas exigen una prueba acabada que sólo puede ser pericial si se facilita la documentación fiscal y contable que sea indispensable a criterio razonado de los peritos que se designen, sin que basten alusiones de índole general como el retraimiento de los mercados y la imposibilidad de negocio normalizado al prohibirse pesca y marisqueo oficialmente, siquiera se hayan puesto de manifiesto datos contradictorios que han de examinarse en detalle.

El propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad hasta 136 millones de dólares USA mientras que el Fondo de 1992 puede pagar 310 millones de dólares USA dentro de lo que se incluye lo pagado por el propietario del buque y la entidad aseguradora

El CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1992 (CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, 1992), publicado en el BOE n° 225, de 20 de septiembre de 1995, (en lo sucesivo CLC 92) es el invocado por las partes en orden a establecer criterios de responsabilidad, aun cuando muchos no acepten sus implicaciones restrictivas que son evidentes y vinculantes, desde la mera perspectiva del principio de legalidad, pues una

norma internacional incorporada al Derecho español es de aplicación inmediata y estricta.

La entidad aseguradora : Steam Ship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club) constituyó un fondo de limitación de responsabilidad ex CDC92, por importe de 22.777.986 euros para su distribución a prorrata entre las indemnizaciones aceptadas, suma que se tuvo por consignada en el Juzgado de Instrucción en fecha 16/06/2003 (folio 22 del tomo 1 de la Pieza de Responsabilidad Civil, estableciendo el CLC92 en su art. 7.9⁶⁶ una obligación rígida respecto al destino de estos depósitos y/o consignaciones.

Naturalmente, la distribución de esta suma de acuerdo con la normativa explicitada sólo se puede hacer en virtud de una ejecutoria en que se produzca una condena explícita en materia de responsabilidad civil, cual no es el caso, de modo que la unanimidad de todas las partes en la necesidad de distribución a prorrata de esa suma parezca extraña.

De hecho los únicos supuestos en los que pese a una absolución se exigen pronunciamientos en materia de responsabilidad civil ex arts. 118⁶⁷ y 119⁶⁸ y concordantes del

⁶⁶ Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este artículo quedará exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

⁶⁷ 1. La exención de la responsabilidad criminal declarada en los números 1.º, 2.º, 3.º, 5.º y 6.º del artículo 20 no comprende la de la responsabilidad civil, que se hará efectiva conforme a las reglas siguientes:

1.ª En los casos de los números 1.º y 3.º, son también responsables por los hechos que ejecuten los declarados exentos de responsabilidad penal quienes los tengan bajo su potestad o guarda legal o de hecho, siempre que haya mediado culpa o negligencia por su parte y sin perjuicio de la responsabilidad civil directa que pudiera corresponder a los imputables.

Los Jueces o Tribunales graduarán de forma equitativa la medida en que deba responder con sus bienes cada uno de dichos sujetos

2.ª Son igualmente responsables el ebrio y el intoxicado en el supuesto del número 2.º

3.ª En el caso del número 5º serán responsables civiles directos las personas en cuyo favor se haya precavido el mal, en proporción al perjuicio que se les haya evitado, si fuera estimable o, en otro caso, en la que el Juez o Tribunal establezca según su prudente arbitrio.

Cuando las cuotas de que deba responder el interesado no sean equitativamente asignables por el Juez o Tribunal, ni siquiera por aproximación, o cuando la responsabilidad se extienda a las Administraciones Públicas o a la mayor parte de una población y, en todo caso, siempre que el daño se haya causado con asentimiento de la autoridad o de sus agentes, se acordará, en su caso, la indemnización en la forma que establezcan las leyes y reglamentos especiales.

4.ª En el caso del número 6.º, responderán principalmente los que hayan causado el miedo, y en defecto de ellos, los que hayan ejecutado el hecho.

2. En el caso del artículo 14, serán responsables civiles los autores del hecho.

Código Penal dependen de la apreciación de circunstancias eximentes, sin perjuicio de la acreditación de determinados hechos delictivos y de su concreta autoría cuando ahora hemos de absolver a los acusados de la mayor parte de los delitos imputados y concretamente de aquellos de los que se derivaría la responsabilidad civil que ahora se reclama.

Consecuentemente, es imposible proceder ahora a la distribución a prorrata de esa suma consignada, sin perjuicio de lo que las partes puedan interesar como medidas cautelares de orden civil respecto al destino de esa consignación y lo que pudiera interesar la entidad aseguradora que no se ha dignado comparecer en este juicio, para el caso de que esta sentencia alcanzase firmeza.

Esto es, si la entidad depositante interesa específicamente la distribución a prorrata conforme a la norma, podrá procederse de ese modo, pero entonces, se deberá dilucidar ese reparto ante la jurisdicción civil competente.

6º) Las costas procesales se entienden impuestas por la Ley a los criminalmente responsables de todo delito o falta según establece el art. 123⁶⁹ del Código Penal y que han de extenderse a las causadas por las acusaciones particulares en base a los criterios siguientes:

- a) La parcial homogeneidad de peticiones y resolución
- b) La relevancia de la actividad procesal de las partes al aportar datos y elementos de juicio relevantes
- c) La necesidad casi inexcusable de ejercitar las acciones civiles y penales dado la extensión del daño y dados los ingentes perjuicios causados que afectaron de forma muy radical a economías muy dispares, desde negocios bien establecidos a economías individuales no pocas veces de supervivencia, comprometidas todas en términos muy relevantes por un desastre que obligó a la

⁶⁸ En todos los supuestos del artículo anterior, el Juez o Tribunal que dicte sentencia absolutoria por estimar la concurrencia de alguna de las causas de exención citadas, procederá a fijar las responsabilidades civiles salvo que se haya hecho expresa reserva de las acciones para reclamarlas en la vía que corresponda.

⁶⁹ Las costas procesales se entienden impuestas por la Ley a los criminalmente responsables de todo delito o falta.

administración a subvencionar o adelantar indemnizaciones para remediar las carencias urgentes que los efectos del desastre causaron profunda y casi indeleblemente en las costas afectadas y en sus habitantes.

No obstante, el resultado relativamente heterogéneo de lo que se decide, impide una condena al pago de la totalidad de las costas al único acusado que se considera responsable de uno de los delitos, sino que habrá de limitarse esa condena a la tercera parte de las causadas en el procedimiento, con expresa declaración de oficio de las restantes dos terceras partes.

VISTOS los preceptos citados y demás de pertinente aplicación,

FALLAMOS

Que debemos absolver y absolvemos a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** y a **José Luis López-Sors González** de los delitos contra el medio ambiente, 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 Steamship Owners 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.

Notifíquese en legal forma esta resolución a las partes, con expresión de que contra la misma cabe recurso de casación en los términos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Así, por esta nuestra Sentencia, de la que unirá certificación al rollo de esta Sala, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

—

II.- ANEXO II: Sentencia nº 865/2015 del Tribunal Supremo

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

SEXAGÉSIMO SEGUNDO.- Corresponde en este momento abordar el tema relativo a la responsabilidad civil dando respuesta a los distintos recursos que reivindicaron su fijación. El Fiscal, la Administración General de Estado, la Xunta de Galicia, el Estado Francés y Amegrove lo hicieron por cauce del artículo 849.1 LECrim denunciando indebida inaplicación de los artículos 109, 110, 111, 115, 116, 117 y 120 CP, del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, y del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC) de 1992, en relación con la responsabilidad civil derivada de los referidos delitos. El recurso interpuesto por Isidro de la Cal Fresno y otros incidió en la misma cuestión si bien la planteó por vía del artículo 851.3 LECrim.

Vamos a comenzar analizando lo que concierne al acusado Apostolos Ioannis Mangouras quien ha sido considerado penalmente responsable de un delito contra el medio ambiente, para continuar con la responsabilidad civil subsidiaria que se solicita de la propietaria del buque Prestige, la compañía Mare Shipping, INC Liberia, después con la que se ha pedido respecto a la compañía aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club) y finalmente la del FIDAC.

SEXAGÉSIMO TERCERO.- La responsabilidad civil del acusado Sr. Mangouras necesariamente ha de tener un enfoque distinto del que marcó la

sentencia recurrida, pues el ámbito más amplio de su condena deja fuera de toda duda la relación entre su comportamiento y los daños y perjuicios derivados de la catástrofe que provocó el vertido del barco que capitaneaba.

Dispone el artículo 109 CP que "la ejecución de un hecho descrito por la ley como delito o falta obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados" y el 116 que "toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños y perjuicios...". Esa responsabilidad comprende la restitución del bien si fuera posible, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios materiales y morales (artículo 110 CP).

Nos encontramos ante una responsabilidad civil consecuencia del delito. Dejamos el ámbito del derecho penal para desplazarnos al del derecho civil resarcitorio de la infracción penal cometida, como acción distinta aunque acumulada al proceso penal por razones de utilidad y economía procesal, con finalidad de satisfacer los legítimos derechos (civiles) de las víctimas.

Las acciones civiles no pierden su naturaleza propia por el hecho de ejercitarse ante la jurisdicción penal y su contenido y extensión igualmente habrá de calibrarse con arreglo a la normativa civil aplicable, siempre que no exista un especial precepto penal que modifique su régimen.

Como dijo la STS 298/2003 de 14 de marzo que "la acción civil "ex delicto" no pierde su naturaleza civil por el hecho de ejercitarse en proceso penal. El tratamiento debe ser parejo, so pena de establecer agravios comparativos, o verdaderas injusticias, según decida el sujeto perjudicado ejercitar su derecho resarcitorio en el propio proceso penal, o lo reserve para hacerlo en el correspondiente civil".

Nos encontramos ante un supuesto de responsabilidad civil derivada de daños y perjuicios provocados por el vertido emanado de un buque que transporta hidrocarburos, cuyo 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 y publicados respectivamente en el BOE de 20 de septiembre de 1995 y 11 de octubre de 1997, es decir, son normas vigentes y aplicables, y lo eran a la fecha de los hechos.

Discuten los recurrentes la aplicabilidad de este sistema de responsabilidad a la que surge del delito. Al hilo de ello se apoyan en dos sentencias de esta Sala de 17 de enero de 1992 y de 21 de septiembre de 1994, que no admitieron la aplicación del sistema de limitación de deuda en supuestos de abordaje regulada en el Código de Comercio, por considerar que la responsabilidad que surge del delito es ilimitada, sujeta al régimen propio del artículo 22 del CP (Texto refundido de 1973) e inmune a las limitaciones o peculiaridades propias de la legislación mercantil. Sin embargo ya hemos dicho que la jurisprudencia más reciente considera que, salvo en caso de contradicción con alguna previsión específica de la normativa contenida en el CP, el alcance y contenido de la responsabilidad civil derivada de delito habrá de acomodarse a la normativa civil aplicable (entre otras SSTS 298/2003 de 14 de marzo; 936/2006 de 10 de octubre; 108/2010 de 4 de febrero; 357/2013 de 29 de abril; 64/2014 de 11 de febrero; 212/2015 de 11 de junio o 778/2015 de 18 de noviembre).

Cierto es que el artículo 1092 CC establece que las obligaciones civiles que surjan de los delitos se regirán por las disposiciones del Código Penal, pero también lo es que el artículo 109 de este último remite en lo concerniente a la reparación de los daños y perjuicios derivados de la ejecución de un hecho delictivo a “los términos previstos en las leyes”, es decir a las que regulan la

materia de que se trate. A modo de ejemplo hoy nadie discute la limitación de responsabilidad civil que surge de los hechos cometidos en el ámbito de la circulación de vehículos de motor a consecuencia de la normativa en materia de seguros y los baremos que la misma incorpora.

SEXAGÉSIMO CUARTO.- El Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991 (CLC92) establece una limitación de responsabilidad o más bien es una limitación de deuda por resarcimiento.

Parte del llamado principio de canalización de la responsabilidad o restricción de la legitimación pasiva, y en primer término imputa la responsabilidad exclusivamente al propietario del buque, sea naviero o no. Entiende la doctrina que ello responde a la finalidad de concentrar la responsabilidad en una persona identificada, o al menos identificable, a través del registro del buque, sin perjuicio de la acción de regreso contra el verdadero responsable, esto es el titular de la empresa de navegación, que no tiene por qué coincidir con el propietario del buque.

Establece una responsabilidad limitada por el propio Convenio a partir de un sistema mixto que tiene en cuenta el desplazamiento o unidades de arqueo del buque multiplicadas por el coeficiente de unidades de cuenta (derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional) hasta un tope máximo infranqueable. Para que la limitación pueda ser aplicada exige el CLC92 que el propietario haya constituido ante el juez un fondo equivalente al límite de responsabilidad. Se trata de una responsabilidad de carácter objetivo y obligatorio que responde al principio “quien contamina paga”.

Entiende la doctrina que el CLC92 presenta un esquema de canalización de la responsabilidad de carácter exclusivo y excluyente. Exclusivo porque no puede efectuarse ninguna reclamación de indemnización por daños por

contaminación marítima por hidrocarburos salvo de acuerdo con lo dispuesto en el mismo (artículo 3.4) y excluyente porque sólo podrá exigirse responsabilidad por esta clase de daños al propietario del buque.

Ahora bien este carácter excluyente está sometido a excepciones. En artículo 5.3 del CLC92 dispone que: están exentos de responsabilidad: a) empleados o agentes del propietario y tripulantes; b) práctico; c) fletador, gestor naval, armador; d) salvador; e) quien tome medidas preventivas; y f) empleados o agentes de las personas señaladas en las letras c), d) y e); y establece como excepción a esa regla general que las personas anteriormente señaladas sí responderán si los daños han sido originados por una acción u omisión de tales personas que hayan actuado así "con intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños".

Se trata de categorías que en principio deben ser fijadas con criterios propios del derecho civil. No obstante se ha trasladado a la causa el debate doctrinal surgido respecto al segundo inciso de tal excepción en torno a si engloba los supuestos de dolo eventual o también de imprudencia grave.

Prevalece en la doctrina mercantilista el criterio que circunscribe la expresión "temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían" a supuestos de dolo eventual. La norma tiene que ser interpretada buscando su coherencia con el sistema en el que se inserta, que en nuestro caso castiga penalmente tanto los comportamientos intencionales como aquellos que exteriorizan la versión más grave de la imprudencia.

El término "temerariamente" que emplea el CLC92 semánticamente nos reconduce a un actuar imprudente. Según Diccionario de la Lengua Española es un adverbio modal que significa "de modo temerario", y temerario se define como "excesivamente imprudente arrojando peligros". Además conecta con la esencia del comportamiento imprudente en contraposición al intencional y con la

tradicional terminología acuñada en nuestros códigos desde 1848 para calificar la más grave manifestación del comportamiento culposo “la imprudencia temeraria”, que la jurisprudencia de esta Sala ha asimilado con la que el vigente Código Penal denomina grave (entre otras muchas SSTS 1082/1999 de 28 de junio; 1185/1999 de 12 de julio; 1111/2004 de 13 de octubre; 992/2013 y 997/2013 de 20 y 19 de diciembre). La que hemos definido en esta misma resolución como la que “... ha requerido siempre la vulneración de las más elementales normas de cautela o diligencia exigibles en una determinada actividad” (STS 1823/2002), o como la que supone un “olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado” (STS 537/2005).

Añade el CLC92 al comportamiento temerario previsto como alternativa al intencional con virtualidad para enervar la limitación de responsabilidad que establece con carácter genérico otra condición acumulativa, “a sabiendas de que probablemente se causarían” (los daños), lo que igualmente compatibiliza con la noción de delito imprudente en la variante de culpa consciente, es decir, aquella en la que el peligro se ha previsto como posible, y se confía en su no producción. El límite entre la elevada probabilidad de ocasionar el resultado lesivo y la mera posibilidad de que se produzca que, en principio, establecería un primer criterio delimitador entre el dolo eventual y la culpa consciente (entre otras SSTS 546/2012 de 25 de junio y 802/2010 de 17 de septiembre) no puede desvincularse en la interpretación que nos ocupa del comportamiento temerario al que se acumula.

La interpretación por la que optamos integra la norma en relación a otras de nuestro ordenamiento nacional, pues repugna a la lógica preterir a los efectos civiles de reparación de los perjuicios comportamientos cometidos por imprudencia grave constitutivos también de delito, respecto a los intencionales, incluidos los que lo son por dolo eventual. Nos encontramos ante un régimen privilegiado que excepciona la regla general en el Derecho de daños respecto del resarcimiento integral de los daños y perjuicios causados, y desde ese prisma debe

ser abordado. Además la interpretación de esta regulación que se incorpora a nuestro ordenamiento por vía de los artículos 96 CE y 1.5 CC, no puede prescindir de las pautas hermenéuticas que inspiran nuestra normativa nacional y la europea. Ya explicamos en el fundamento vigésimo cuarto que los artículos 4 y 5 de la directiva 2005/35/CE posterior a los hechos que nos ocupan instaban a los Estados miembros a establecer infracciones (incluso penales) respecto a las descargas de hidrocarburos que se produzcan en el mar territorial o aguas interiores con imprudencia temeraria o culpa grave, no solo con dolo eventual. Preceptos que fueron cuestionados ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, y avalados por el mismo. La sentencia de 3 de Junio de 2008, TJUE/2008/123, si bien estimó que no es su misión confrontar la legalidad de la directiva con la de un Tratado Internacional del que la Comunidad no es parte, afirmó que "incumbe al Tribunal de Justicia interpretar esas disposiciones tomando en consideración el MARPOL 73/78" y ello en aplicación "del principio consuetudinario de buena fe". Razonó que el concepto de "negligencia grave" es un parámetro perfectamente lícito y acorde con el principio de seguridad jurídica para enjuiciar cuándo las descargas han de considerarse prohibidas, y concluyó respecto a la cuestión planteada que no se ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez del artículo 4 de la Directiva 2005/35 en relación con el criterio general de seguridad jurídica.

Aplicado lo expuesto al presente caso, hemos considerado al acusado Apostolos Ioannis Mangouras autor de un delito imprudente contra el medio ambiente determinante de los daños producidos a consecuencia del vertido de la carga que transportaba el buque Prestige. Una imprudencia que hemos calificado de grave, lo que es requisito del tipo penal que aplicamos, y en cuyo desarrollo el acusado hubo de prever y representarse el riesgo que generaba su comportamiento y que se concretó en los daños producidos, lo que permite entender que el mismo causó los mismos "temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían". Es decir, en condiciones que dejan sin efecto respecto a él la exención de responsabilidad civil que prevé entre otros para el capitán el artículo

5.3 del CLC92 al concurrir la excepción prevista en el mismo, por lo que de conformidad con el artículo 116 CP, la responsabilidad civil que le incumbe habrá de fijarse en relación a la totalidad de daños y perjuicios causados, en las condiciones que se especificaran.

SEXAGÉSIMO QUINTO.- Se solicita por los recurrentes que se declare la responsabilidad civil subsidiaria de la entidad Mare Shipping, de conformidad con lo previsto en el artículo 120.4 CP. A tenor de este precepto son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente “las personas naturales o jurídicas dedicadas a cualquier género de industria o comercio, por los delitos que hayan cometido sus empleados o dependientes, representantes o gestores en el desempeño de sus obligaciones o servicios”.

Las dos notas que vertebran la responsabilidad civil subsidiaria son: a) Que exista una relación de dependencia entre el autor del delito y el principal, sea persona física o jurídica, para quien trabaja; y b) que el autor actúe dentro de las funciones de su cargo, aunque extralimitándose de ellas.

La jurisprudencia de esta Sala ha experimentado una evolución que progresivamente ha ensanchado este tipo de responsabilidad y postulado la interpretación de estos parámetros de imputación con amplitud, no solo según los criterios de la culpa in eligendo y la culpa in vigilando, sino también, y muy especialmente, conforme a la teoría de la creación del riesgo, de manera que quien se beneficia de actividades que de alguna forma puedan generar un riesgo para terceros debe soportar las eventuales consecuencias negativas de orden civil respecto de esos terceros cuando resultan perjudicados (entre otras muchas SSTS 1491/2000 de 2 de octubre; 948/2005 de 19 de julio, o más recientemente 348/2014 de 1 de abril y 413/2015 de 30 de junio).

De otra parte, y en lo que atañe al capítulo probatorio, también es doctrina consolidada de esta Sala que son ajenos a la determinación de la responsabilidad

civil y no limitan por tanto su flexibilización los principios de presunción de inocencia y del "in dubio pro reo", por ser éstos propios de la aplicación de normas sancionadoras (SSTS 51/2008 de 6 de febrero; 213/2013 de 14 de marzo; 348/2014 de 1 de abril; y 532/2014 de 28 de mayo ó 778/2015 de 3 de noviembre).

Del mismo modo ha señalado esta Sala que ningún inconveniente existe para emitir ex novo en casación pronunciamiento de condena en lo concerniente a la responsabilidad civil (SSTS 107/2015 de 20 de febrero y 184/2015 de 23 de mayo).

SEXAGÉSIMO SEXTO.- En este caso concurren los dos criterios de imputación que requiere la responsabilidad civil subsidiaria ex artículo 120.4 del CP.

Resulta indiscutible que el acusado Sr. Mangouras cometió el delito por el que va a ser condenado en el ejercicio de sus funciones como capitán del buque Prestige. Sobre este punto la doctrina de esta Sala ha mantenido de manera reiterada y constante que lo determinante es que el delito que genera la responsabilidad se halle inscrito dentro del ejercicio normal o anormal de las funciones encomendadas en el seno de la actividad, cometido o tareas confiadas al infractor, perteneciendo a su esfera o ámbito de sus actuaciones, admitiéndose las extralimitaciones en el servicio, pues difícilmente se generaría la responsabilidad civil cuando el dependiente cumple escrupulosamente sus tareas, siempre que no exceda el ámbito o esfera de actuación que constituye su relación con el responsable civil subsidiario (SSTS 343/2014 de 30 de abril; 532/2014 de 28 de mayo o 413/2015 de 30 de junio, entre las más recientes).

La otra de las premisas antes citadas tampoco ha sido cuestionada. Según la documentación incorporada a los autos el contrato de trabajo celebrado con el capitán Mangouras lo suscribió la entidad Universe Maritime que no pudo ser citada al juicio, lo que impide en consecuencia cualquier pronunciamiento en

relación a la misma. Sin embargo lo hizo como agente y representante de Mare Shipping, por lo que Universe Maritime intervenía en ese negocio por cuenta y en nombre de aquélla. Así lo ha admitido su defensa al impugnar los recursos señalando al respecto que en Mare Shipping Inc concurre la cualidad de propietaria, armadora y naviera, ya que, aunque tenía encomendado a la empresa Universe Maritime la administración o gestión del buque, actuaba por cuenta y en nombre de Mare Shipping Inc sobre la base del contrato de gestión de fecha 6 de diciembre de 2000 que, tal y como afirmó el relato de hechos de la sentencia recurrida, se suscribió entre Mare Shipping Inc y Universe Maritime.

SEXAGÉSIMO SÉPTIMO.- Corresponde ahora analizar el alcance de la responsabilidad que le incumbe a la propietaria, a partir de las reglas incorporadas a nuestro ordenamiento a través de la ratificación del Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991(CLC92).

Reconoce el citado Convenio al propietario del buque sobre el que se canaliza toda la responsabilidad, el derecho a limitar la responsabilidad que le corresponda en la indemnización de los daños causados por contaminación, salvo si se prueba que éstos se debieron a una acción o a una omisión suyas, y que actuó así “con intención de causar esos daños, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originarían tales daños”(artículo 5.1 y 2), fórmula idéntica a la analizada respecto al responsable penal.

Encauzados los motivos de recurso por vía de infracción de ley, hemos de abordar la cuestión desde los hechos declarados probados por la sentencia impugnada y las afirmaciones de carácter fáctico incorporadas en la fundamentación.

La sentencia cuestionada parte de que la avería que provocó la fractura del costado de estribor del barco se debió a un fallo estructural, inadvertido para

quienes navegaban en el buque, lo que no implica que también lo fuera para la propietaria del barco y su naviera, y los datos de los que disponemos sustenta como inferencia lógica que no lo fue.

El barco navegaba con su documentación en regla, y había obtenido el correspondiente certificado por parte de la sociedad de clasificación hacia la que la Sala sentenciadora apunta como eventual responsable. Ahora bien, ni la propietaria ni la naviera del buque son ajenas a un defectuoso mantenimiento y conservación del mismo. En ese contexto sin duda conocían que la compañías REPSOL y BP lo habían desclasificado y que tenía limitado el acceso a determinados países y puertos, aspectos imprescindibles en relación a la gestión y diseño de su actividad.

Hemos analizado en fundamentos precedentes, a partir de las afirmaciones fácticas de la Sala sentenciadora, que el estado del Prestige era defectuoso. Presentaba importantes deficiencias operativas: el piloto automático no funcionaba, tampoco algunos de los serpentines de la calefacción y circulaba con un remolque anticuado que en situaciones de crisis no se podía accionar. Aspectos operativos que se suman al deficiente estado de sus estructuras afirmado por la sentencia, con el respaldo de la abundante prueba pericial practicada, que si bien no pudo determinar la causa de la avería, sí puso de relieve el precario estado de conservación del barco. La Sala sentenciadora califica ese estado de conservación de “indiciariamente muy relevante” y concluye que los hechos demuestran que la estructura del Prestige no era apta para soportar la navegación y menos en situaciones críticas.

En estas condiciones es lógico inferir, con exclusión de otras alternativas como más razonables, que la empresa propietaria del buque, que además asumía las responsabilidades concernientes a la armadora y la naviera, conocía cuál era el real estado del mismo. La propietaria naviera tiene su propia infraestructura de funcionamiento, decide los planes de inspección y reparación del buque; planifica

las inspecciones con la sociedad de clasificación; recibe, conserva y custodia la documentación que acredita los defectos observados y las reparaciones realizadas; conoce el historial del buque y además recibe información directa de los respectivos capitanes que en cada momento están al mando. Es muy difícil sostener razonablemente que no estaba al tanto de la situación estructural del barco o a su estado de conservación.

En este contexto la Sala sentenciadora destacó el testimonio del Sr. Alevizos que trabajó para la sociedad que gestionaba el Prestige, quien dijo que la empresa propietaria conocía las condiciones del buque, y que éste había ido a San Petersburgo para morir.

Sin embargo, no fueron esos los planes finales. Se decidió una travesía más, que fue realmente la última. Y en esa toma de decisión se advierte una elevadísima falta de cautela y cuidado, cuando se sabe que el barco en su itinerario se va a encontrar condiciones climatológicas adversas que previsiblemente, en atención al estado de sus estructuras y su nivel de conservación, no estaba en condiciones de soportar, pese a lo cual se asumió un riesgo. La Sala sentenciadora habla de precarización de la navegación o de navegación arriesgada, y así fue, porque el buque no fue capaz de superar con éxito la situación de crisis que se desencadenó, lo que provocó el catastrófico vertido de su carga.

A tenor de todo lo que antecede, puesto en relación con el potencial contaminante de la carga que el buque transportaba, es claro que estamos 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.

SEXAGÉSIMO OCTAVO.- Denuncian los recurrentes la inaplicación del artículo 117 CP, y solicitan que se condene a la aseguradora del Prestige hasta el límite de la póliza que tenía suscrita Universe Maritima, Atenas con la Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB).

El tantas veces citado Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1991(CLC92) en su artículo 7 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 Steamship Owners Mutual Insurance Association constituyó ante el Juzgado de Instrucción encargado de esta causa el correspondiente fondo de garantía por importe de 22.777.986 euros.

La Sala sentenciadora, en atención al carácter absolutorio de su pronunciamiento en relación a las responsabilidades civiles, rechazó que ese fondo se hiciese efectivo en la causa. Ese pronunciamiento ha perdido ahora toda virtualidad. Sin embargo solicitan los recurrentes que el pronunciamiento de condena al pago de la responsabilidad civil se amplíe también respecto a la aseguradora hasta el límite de la póliza suscrita.

El CLC92 topa la responsabilidad de las aseguradoras hasta el límite del fondo de garantía citado, sin prever excepciones. Ahora bien, según se desprende del relato de hechos probados de la sentencia recurrida, y asumió expresamente la defensa de la propietaria del buque, esa otra póliza existió. La aseguradora decidió mantenerse al margen del proceso, pese a que fue citada al juicio y emplazada en el recurso de casación. Ni en aquél compareció ni se ha personado en éste, lo que no puede ser óbice para un pronunciamiento de condena. Ha sido ella la que voluntariamente y sin alegar causa que se lo impidiera, ha renunciado a

defenderse. Y a ella incumbe soportar las consecuencias de su falta de diligencia procesal (entre otras SSTC 153/2002 de 15 de julio y 116/1012 de 4 de junio). Incluso la doctrina del Tribunal Constitucional ha ido más allá y en supuestos en que la aseguradora o tercero civil responsable no fueron formalmente llamados al proceso y resultaron condenados, ha acordado no haber lugar a la nulidad de la condena si se constata que tuvieron conocimiento extraoficial de la existencia del proceso y, pese a ello no comparecieron (SSTC 48/1984 de 4 de abril y 43/89 de 20 de febrero).

SEXAGÉSIMO NOVENO.- El artículo 117 del CP establece “los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán responsables civiles directos hasta el límite de la indemnización legalmente establecida o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda”.

Distingue este artículo dos niveles para la cuantificación de esa responsabilidad, el legalmente establecido y el contractualmente pactado, que no son incompatibles.

La que corresponde al primero, es decir la responsabilidad legalmente establecida, en este caso es la que de forma limitada sin posibilidades de ampliación fija el CLC92 y que corresponde al fondo de garantía consignado en las actuaciones. La otra, la que al margen de ella pacten los propietarios o navieros para cubrir su responsabilidad civil entre otros supuestos, ante la eventualidad de que la limitación que establece a favor del propietario el CLC92 quedará excepcionada.

En este caso la existencia de ese aseguramiento aparece recogida en el relato de hechos probados respecto a Universe Maritima, Atenas, que actuaba en

representación de la propietaria del buque Prestige, Mare Shipping Inc, seguro inscrito en “ The London P&I Club”. Y en la causa consta, en particular en el contrato de fletamento, que durante la vigencia de la póliza del mismo nombre “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”.

Los contratos de seguro P&I (protection and indemnity o contratos de protección e indemnización), carecieron de regulación positiva en Derecho español hasta la reciente Ley de la Navegación Marítima. Se tratan de seguros de responsabilidad civil del naviero, como seguros de base mutualista, en los que los propios armadores o personas relacionadas se organizan mediante clubs para darse cobertura entre sí mismos, sometidos a la legislación del país en que se han constituido, siendo válida la sumisión a una legislación determinada. En este tipo de seguro, el riesgo asegurado es la responsabilidad que genera el daño que se pueda causar a tercero, en el sentido de que satisfacen aquella indemnización que ya se ha tenido que pagar al tercero, respecto al que no contemplan acción directa, con el devastador efecto que ello supone para los perjudicados. Es un seguro de indemnización efectiva, que cubre al asegurado el quebranto patrimonial sufrido por haber indemnizado al tercero.

La Ley de la Navegación Marítima en su artículo 467 establece que “la obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.” Sin embargo con anterioridad a la misma este tipo de aseguramiento no estaba regulado expresamente en España, lo que en principio determinaría la aplicación supletoria la Ley de Contrato de Seguro. Ésta reconoce en su artículo 76 al tercero perjudicado acción directa en los siguientes términos «el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para

exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido ».

La Sentencia de la Sala 1ª de este Tribunal de fecha 3 de julio de 2003 declaró la incompetencia de jurisdicción de los tribunales españoles para conocer de la acción directa del tercero perjudicado contra el asegurador del naviero en un supuesto en que las normas del Club P&I contenían una cláusula de sumisión del contrato al arbitraje en Londres.

En el caso que nos ocupa la aseguradora, en su actitud de ausencia voluntaria en el proceso, no ha alegado ni esa ni ninguna otra causa de oposición a su obligación de indemnizar que pudiera excusar la misma, por lo que a ella incumbe soportar las consecuencias de su comportamiento procesal, máxime cuando de pronunciamientos relativos a la responsabilidad civil se trata. Además su actuación al constituir el fondo de garantía previsto en el CLC92 en principio desborda los perfiles tradicionales de los seguros P&I, en cuanto que no se ha limitado a restituir a la asegurada el pago que ella hubiera hecho (pay to be paid), sino que ha efectuado el desembolso para hacer frente a las acciones directas de los perjudicados. Además no podemos olvidar que nos encontramos ante una responsabilidad civil, que a su vez procede de otra penal, en relación a unos daños producidos en espacios sometidos a la jurisdicción de los Tribunales españoles, y que el artículo 117 del CP declara expresamente la responsabilidad de la aseguradora que hubiera asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación del bien o actividad cuando a consecuencia de un

hecho previsto en el Código se produzca el evento que determine el riesgo. Y en este caso así ha ocurrido.

La asegurada en este caso va a ser condenada como responsable civil subsidiario, lo que plantea como hipótesis de trabajo una doble alternativa, que la responsabilidad de la aseguradora lo sea directa solo respecto a la de aquella y, en consecuencia, subsidiaria a la del condenado como responsable penal (en este sentido STS 391/2012), o también directa respecto a la de este último.

Nos decantamos por la segunda opción. Los daños y perjuicios a indemnizar son consecuencia de la explotación del buque asegurado. El seguro de responsabilidad civil constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los derechos de los perjudicados, especialmente relevante en aquellos delitos, en que, además de intereses individuales se han visto afectados intereses colectivos vinculados al medio ambiente y al equilibrio de los recursos naturales.

El seguro que nos ocupa cubría como riesgo asegurado la producción de daños por contaminación en el ámbito de la explotación del buque, pues esa era la actividad de la asegurada, propietaria y naviera del mismo, lo que incluye los derivados de actos ilícitos cometidos por sus empleados en el desarrollo de esa actividad. Esta es la postura mantenida mayoritariamente por la jurisprudencia de esta Sala (entre otras SSTS 915/2010 de 18 de octubre, 127/2010 de 22 de febrero; 619/2005 de 11 de mayo y 469/2003 de 28 de marzo) y la más acorde con la redacción del artículo 117 CP y con el sistema de seguros que diseña la Ley 50/1980 de 8 de octubre, que reconoce al perjudicado acción directa contra la aseguradora, sin perjuicio del derecho de repetición que pueda corresponder a ésta.

En atención a lo expuesto, procede declarar 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.

SEPTUAGÉSIMO.- También han reclamado los recurrentes que se declare la responsabilidad civil a cargo del Fondo Internacional de Indemnización por daños debidos a la contaminación marítima de hidrocarburos, el FIDAC.

El FIDAC se constituyó por su Convenio fundacional de 1971, como una entidad internacional con personalidad jurídica, a la que se le reconoce plena capacidad de obrar y legitimación activa y pasiva para el cumplimiento de sus objetivos. Actualmente 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 y publicado en el BOE de 11 de octubre de 1997. Es norma vigente y aplicable y lo era a la fecha de los hechos.

El Convenio que lo regula establece como fin principal para el FIDAC el de indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación, en la medida en que la protección establecida por el de CLC92, al que antes nos referimos, resulte insuficiente (artículo 2.1).

El Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 recoge una serie de excepciones a la obligación de indemnización del Fondo: a) si prueba que el daño es consecuencia de un hecho de guerra, de hostilidades, de insurrección o fue ocasionado por un derrame o descarga de hidrocarburos procedente de un buque de guerra o de algún otro perteneciente a un Estado explotado por él y exclusivamente afecto, en el momento del siniestro a un servicio no comercial del Gobierno; b) cuando el demandante no puede demostrar que el daño es consecuencia del siniestro de uno

o más buques; c) si el Fondo prueba que los daños se debieron total o parcialmente a la acción u omisión de una persona que lo sufrió, la cual actúa así con la intención de causarlos, o a la negligencia de esta persona, podrá ser exonerado total o parcialmente de indemnizar, con excepción de las medidas preventivas (artículo 4, apartados 2 y 3 del Convenio). Excepciones que es este caso no concurren.

En aplicación del artículo 4.1 del Convenio, el Fondo sólo queda obligado indemnizar hasta los límites expresamente establecidos en el propio Convenio. Y el límite de esa responsabilidad se establece en relación a la máxima fijada en el CLC92 para el suceso de que se trate (a cargo del propietario), de manera que sumadas una y otras, según las cuantías vigentes a la fecha de los hechos, no podrán exceder de 135 millones de unidades de cuenta. El límite se eleva de 200 millones de unidades de cuenta en relación con todo suceso que se produzca durante un período cualquiera en que se dé la circunstancia de que haya tres partes en el presente Convenio respecto de las cuales la pertinente cantidad combinada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por personas en los territorios de tales partes, durante el año civil precedente, haya sido igual o superior a 600 millones de toneladas.

Se trata de una responsabilidad objetiva, legal y tasada, destinada a su distribución prorrateada entre todos los perjudicados (artículo 4.5 del Convenio) y en consecuencia ha de ser fijada con arreglo a las reglas que la regulan. Por lo que la condena al FIDAC en el presente caso lo será con arreglo a esos límites legalmente estipulados.

SEPTUAGÉSIMO PRIMERO.- El importe de la responsabilidad, que abarcará en los términos que prevén los artículos 110 y 339 CP la restitución, la reparación del daño, tanto el emergente como el lucro cesante, incluido el daño medioambiental en sus distintos aspectos, y la indemnización de perjuicios materiales y morales, habrá de determinarse en ejecución de sentencia, previa

valoración por parte del Tribunal sentenciador de las pruebas que se han practicado en relación a las distintas partidas que integran la misma, y con sometimiento a un procedimiento contradictorio que garantice la efectiva intervención de los afectados.

En cuanto a los criterios para su determinación, el límite máximo no podrá exceder de las peticiones que formularon las partes acusadoras en sus conclusiones definitivas, que son las que marcan el espacio último de debate.

Por otra parte deben respetarse los pronunciamientos fácticos recogidos en el relato de hechos probados en relación a las consecuencias del vertido procedente del buque Prestige, en atención a que el mismo ha sido respetado y el cauce de infracción de ley del artículo 849.1 LECrim obliga a ello. Son los siguientes:

1) "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 (14.250 en proa y 700 en popa).

2) Según un estudio realizado por investigadores de la USC (Universidad de Santiago de Compostela), resultaron afectados por la llegada de vertidos del Prestige 2.980 km del litoral costero, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental, una mortalidad estimada de 115.000 a 230.000 aves marinas, todos los ecosistemas marinos afectados, y altos contenidos de HAPs (Hidrocarburo aromático policíclico, que son un compuesto orgánico que se compone de anillos aromáticos simples que se han unido, y no contiene heteroátomos ni lleva sustituyentes y que como contaminantes han despertado preocupación debido a que algunos compuestos han sido identificados como carcinógenos, mutágenos y teratógenos) en la biota (Conjunto de especies de plantas, animales y otros organismos que ocupan un área dada) y sedimentos.

3) La costa afectada se extiende principalmente desde la desembocadura del río Miño en Galicia hasta El Canal de la Mancha, siendo la costa gallega la

más afectada, (sobre todo la Costa da Morte, y más concretamente en Islas Sisargas, Muxía, Cabo Touriñán, Carnota, Parque Natural de Corrubedo, Fisterra), seguida del litoral cantábrico español y francés, afectando a 13 departamentos franceses.

4) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados al Estado Español asciende a 368.481.562,688652 euros.

5) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados a la Xunta de Galicia asciende a 145.288.610,51 euros.

6) El Estado Francés cifra sus gastos y perjuicios en la suma de 67.500.905,92 euros.

7) Hasta el día 16/01/2003, se atendieron en los centros de rescate más de 2.170 aves, y además fueron soltadas 176 aves en Portugal y 25 aves en algunos puntos de Galicia, lo que supone un total de 201 aves, si bien los perjuicios sobre aves y fauna en general han sido extensos y persistentes, siendo de especial relevancia en las ZEPA (Zona de especial protección para las aves, que es una categoría de área protegida catalogada por los estados miembros de la Unión Europea como zonas naturales de singular relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción.)

8) En Galicia, además, resultaron afectadas algunas lagunas y multitud de espacios naturales, singularmente el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Illas Atlánticas de Galicia.

9) En Cantabria resultaron afectados también playas y espacios naturales, así como en Asturias y en el País Vasco.

10) Oficialmente se suspendió forzosamente en Galicia la actividad pesquera y marisquera hasta el 17/05/2003.

11) Los intereses privados y peculiares de las partes personadas en el procedimiento han sido cuantificados en los términos reseñados en los antecedentes de hecho de esta resolución”.

SEPTUAGÉSIMO SEGUNDO.- La Sala sentenciadora fijó unos criterios para la determinación de la responsabilidad civil que han sido parcialmente cuestionados.

El primero de ellos: *“Al parecer, los efectos de los hidrocarburos sobre los ecosistemas de costas expuestas al mar son de corta duración y la flora y la fauna vuelven a colonizarlas rápidamente”*.

Esta aseveración es combatida por el Fiscal en cuanto que no se especifica en qué elementos se sustenta la misma, postura que compartimos. Al no especificar el Tribunal de instancia qué bases probatorias ha tomado en consideración, no podemos controlar si la conclusión expuesta, cuestionada por algunas de las periciales practicadas, responde a un ejercicio valorativo lógico y razonable, por lo que no puede aceptarse el criterio fijado como orientador en la determinación de la responsabilidad civil.

Continúa la Sala señalando *“hay una obvia diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado en este juicio como gasto efectivo del Estado y de la Xunta de Galicia, certificación que se acepta en sus propios y exactos términos, debiendo justificarse la diferencia con arreglo a los criterios que a continuación se establecerán, sin que baste acogerse a una sedicente presunción de racionalidad de la Administración que, como presunción es sumamente discutible, cual no debe hacerse en esta resolución por razones obvias y sólo sería iuris tantum, de modo que debe someterse a criterios de acreditación en el mismo grado que el resto de las partes.”*

Este apartado es cuestionado por el Fiscal, la Abogada del Estado que interviene en nombre de la Administración General del Estado y por la Xunta de Galicia.

Cuando del ejercicio de acciones civiles se trata, naturaleza de la que participan las que exigen la responsabilidad de ese tipo que surge de delito, incumbe a las partes reclamantes la acreditación de los daños y perjuicios que son base de su pretensión, regla probatoria de la que no están exentas las

administraciones públicas. El párrafo que acabamos de transcribir no implica que la Sala de instancia considere que sólo son indemnizables los gastos certificados, lo que ciertamente supondría la exclusión de otras partidas valorables como daño o perjuicio. Lo que se deduce del mismo es que todo aquello que exceda de la certificación habrá de acreditarse por otros medios probatorios, lo que resulta razonable y no cercena los derechos de los perjudicados. Y ello enlaza con el siguiente criterio.

“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 por peritos designados también judicialmente”. Se trata de una pauta valorativa inobjetable con una salvedad. No existe motivo para excluir como pruebas idóneas a estos efectos las periciales realizadas por peritos designados no judicialmente, sino a instancia de parte, que el Tribunal habrá de valorar con libertad de criterio. Muchos de los recurrentes aluden al informe realizado sobre costes económicos y medioambientales por la Sra. D^a. María Loureiro García, profesora de la Universidad de Santiago, sin que exista motivo que justifique que el mismo, así como otros que consten en las actuaciones, no puedan ser valorados.

“Si no hubiera evidencias documentales fiables, deberá estarse al informe de los peritos que judicialmente se designen”. A esta regla le es aplicable lo dicho respecto a la anterior. Y estos criterios de valoración, tomando en consideración la prueba documental aportada y las distintas periciales practicadas, habrán de seguirse en cuanto a la determinación del daño medioambiental reclamado, así como también para la fijación de otras partidas como el coste estimado correspondiente al reciclado y eliminación de las 10.000 toneladas de residuos de fuel mezclado con arena, agua, plásticos, y otros elementos, que aún se encuentran sin tratar y que pide la Xunta de Galicia. Partida que, supeditada a su acreditación

en los términos expuestos, se considera de procedente inclusión en el quantum indemnizatorio como gasto necesario derivado de los hechos enjuiciados.

Lo mismo cabe decir respecto a los gastos y demás indemnizaciones reclamadas por los distintos recurrentes u otros perjudicados, supeditados a constatación de su realidad y vinculación con los hechos enjuiciados.

SEPTUAGÉSIMO TERCERO.- Continúa la Sala sentenciadora fijando unos criterios para determinar las correspondientes indemnizaciones que no han sido cuestionados por ninguno de los recurrentes y que, en consecuencia, van a ser validados a tales fines. Son los siguientes:

“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”.

SEPTUAGÉSIMO CUARTO.- Para finalizar este apartado una breve referencia a la impugnación a los recursos presentada por el FIDAC. El alcance de su responsabilidad obligatoria vendrá determinado por la legislación que lo regula, pero ello no implica que quedan excluidos de la indemnización aquellos daños que no coincidan exactamente con los que el Convenio que lo reglamenta prevé como indemnizables, ni que la cuantificación de la indemnización que se fije, orientada a la íntegra reparación de los daños y perjuicios causados, venga constreñida por las reglas comprendidas en su “Manual de Indemnizaciones” del mismo. Todo ello sin perjuicio de que ese documento pueda ser tomado en consideración con carácter orientativo por el Tribunal de instancia a la hora de fijar las correspondientes indemnizaciones.

III. FALLO

Condenamos a Apostolos Ionnais Mangouras como autor responsable sin concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico a la pena de dos años de prisión, con la accesoria de inhabilitación especial de derecho de sufragio pasivo durante el tiempo que dure la condena; doce meses de multa a razón de una cuota diaria de 10 euros y un año y seis meses de inhabilitación para el ejercicio de su profesión como capitán de buque, así como al pago de una doceava parte de las costas de la primera instancia.

En concepto de responsabilidad civil Apostolos Ioannis Mangouras deberá indemnizar en los términos se fijan en ejecución de sentencia, en la cuantía y con arreglo a los criterios establecidos en los fundamentos septuagésimo primero a septuagésimo tercero ambos incluidos de la resolución que antecede. Se declara la responsabilidad civil directa con el mismo alcance de la aseguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB) hasta el límite de la póliza suscrita, y la subsidiaria de Mare Shipping Inc. Se declara igualmente la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio que lo regula.

Asimismo absolvemos a Apostolos Ioannis Mangouras del delito de desobediencia a la autoridad por el que venía condenado y ratificamos su absolución respecto al delito de daños a espacios naturales protegidos y de daños de los que también fue acusado, declarando de oficio el resto de las costas de la primera instancia. Al condenado le será de aplicación el tiempo que estuvo privado de libertad por esta causa. Confirmándose los demás pronunciamientos de la sentencia de instancia no afectados por el presente.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos