

Personas jurídicas, impunidad y medio ambiente. Un análisis del caso Prestige

Wendy Pena González

*Graduada en Derecho
Politóloga*

EXTRACTO

El presente trabajo tiene por objetivo el desarrollo de un análisis crítico de las sentencias relativas al «caso Prestige», una de las mayores catástrofes medioambientales de la historia de España, de la cual han transcurrido recientemente 15 años. La cantidad de empresas implicadas y la ausencia de responsabilidad penal de las personas jurídicas en el momento de los hechos en España, unida a la magnitud del impacto, difícil de asimilar para nuestros tribunales, configuran un caso muy complejo (se trata de la causa con mayor volumen de documentos de España hasta el momento), lo que determina la idoneidad de su análisis.

Palabras clave: responsabilidad penal de las personas jurídicas; medio ambiente; impunidad; Prestige.

Fecha de entrada: 26-02-2018 / Fecha de aceptación: 27-03-2018

Legal entities, impunity and environment. Analyzing the Prestige disaster

Wendy Pena González

ABSTRACT

The objective of this work is to develop a critical analysis of the judgments related to the «Prestige case», one of the biggest environmental catastrophes in the history of Spain, of which 15 years have passed recently.

The number of companies involved and the absence of criminal liability of legal entities at the time of the events in Spain, together with the magnitude of the impact, difficult to assimilate for our courts, make up a very complex case (this is the case with higher volume of documents from Spain so far), which determines the suitability of the analysis.

Keywords: criminal liability of legal entities; environment; impunity; Prestige.

Sumario

1. Definición de titulización
2. La sentencia de la Audiencia Provincial
 - 2.1. Los hechos probados
 - 2.2. Inconcreción y falta de pruebas
 - 2.3. Determinación de la responsabilidad penal según la Audiencia Provincial
 - a) Los acusados
 - b) La responsabilidad del director general de la Marina Mercante
 - c) La responsabilidad del capitán: el cabeza de turco
3. La sentencia del Tribunal Supremo
 - 3.1. Los excesos del Tribunal Supremo
 - 3.2. De nuevo, el capitán como único responsable penal
 - a) La revisión «benévola» de la responsabilidad del director general de la Marina Mercante
 - b) La revisión de la responsabilidad del capitán. Delito ecológico
4. La impunidad en el caso Prestige. Personas jurídicas y responsabilidad de las autoridades
 - 4.1. La necesaria responsabilidad de las personas jurídicas
 - a) La importancia de la responsabilidad de las personas jurídicas
 - b) Personas jurídicas implicadas en el caso Prestige
 - c) Icebergs e impunidad
 - 4.2. La impunidad de las autoridades
5. Incapacidad del sistema español para enjuiciar casos complejos
6. Valoración y conclusiones

Referencias bibliográficas

Cómo citar este estudio:

Pena González, W. (2018). Personas jurídicas, impunidad y medio ambiente. Un análisis del caso Prestige. *Revista Ceflegal*, 210, 135-154.

1. DEFINICIÓN DE TITULIZACIÓN

El presente trabajo tiene por objetivo el desarrollo de un análisis crítico de las sentencias relativas al «caso Prestige» (en primer lugar, la sentencia de la Audiencia Provincial –AP– de A Coruña, y, en segundo lugar, la sentencia del Tribunal Supremo –TS–).

La conveniencia de este análisis se debe, en primer lugar, a la enorme importancia que ha venido adquiriendo la protección del medio ambiente. Hoy en día existe al respecto un unánime consenso en nuestra sociedad, pues la contaminación del medio ambiente, su explotación descontrolada, y las catástrofes ecológicas ponen en peligro la existencia de la humanidad¹. Tal conciencia pública ha llevado al reconocimiento de la necesidad de combatir las acciones dañinas y peligrosas contra el medio ambiente utilizando también los medios del Derecho penal². De hecho, se ha reconocido en el artículo 45 de la Constitución española el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y el deber de conservarlo, además de establecer un mandato a los poderes públicos por el que se establece su deber de velar por la utilización racional de los recursos naturales, y de fijar sanciones penales o administrativas para el caso de que se viole tal derecho.

En segundo lugar, la importancia del análisis se debe a la enorme trascendencia del caso Prestige. Por una parte, por los daños provocados y el gran desastre ecológico generado. Basta leer algunos datos extraídos de la propia sentencia de la AP para tomar conciencia de la gravedad del caso y de sus consecuencias catastróficas: 2.980 km de litoral costero afectados, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, más de 526 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 un enorme daño económico (los gastos al Estado español y la Xunta de Galicia son superiores a 500 millones de euros, a lo que hay que sumar los gastos al Estado francés, los enormes daños materiales a negocios particulares³ y los daños y perjuicios morales a la población). Por otra parte, como expresa la propia Audiencia, porque se trata de la causa con mayor volumen de documentos de España hasta el momento. Y, sin embargo, la AP concluye que «no debe ser verdad que hasta las cosas ciertas puedan probarse, porque en este procedimiento, después de casi 10 años de instrucción y 9 meses de juicio oral, solo se han probado aspectos adjetivos de lo ocurrido pero no los sustanciales desde la perspectiva del Derecho penal» (FJ 1.º).

¹ Santa Cecilia García (2013).

² De Vicente Martínez (2004).

³ Estos son recientemente cuantificados e individualizados en el reciente AAP de 15 de noviembre de 2017.

Por último, la impunidad es clara en el caso Prestige (NCJ063104), tanto en la sentencia de instancia como en la reciente sentencia del TS. En ambos casos solo es condenado el capitán del buque: Apostolos Ioannis Mangouras (en la sentencia de la AP, por desobediencia grave a la autoridad del art. 556 CP⁴; y en la sentencia del Tribunal Supremo, por el delito ecológico del art. 325, con la agravante del artículo 326 e), en relación con el art. 331 CP). Como se verá, no se declara la responsabilidad penal ni de las empresas implicadas, ni de las autoridades intervinientes en el caso.

En este trabajo se ha utilizado una metodología descriptiva (a través del análisis de la jurisprudencia relativa al caso Prestige, y de textos doctrinales desarrollados al respecto) y también crítica (mediante el análisis crítico de la corrección del desarrollo y conclusiones de las sentencias analizadas, la capacidad de nuestro sistema judicial y la impunidad en el caso Prestige).

El trabajo se estructura como sigue: en primer lugar, se analizará de forma sucinta la sentencia de 13 de noviembre de 2013 de la AP de A Coruña, explicando los hechos probados, y la determinación de responsabilidad penal; en segundo lugar, se analizará la STS 865/2015, de 14 de enero (NCJ063104); en tercer lugar, se realizará un análisis crítico de las razones de la impunidad manifiesta en el caso (la falta de responsabilidad de las personas jurídicas en el momento de comisión de los hechos y el trato preferente dado por el TS a las autoridades); por último, se analizará críticamente la capacidad que ha demostrado el sistema judicial español para enfrentarse a procesos complejos, como el que se analiza en la presente investigación.

2. LA SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL

En este apartado se resume y explica de forma sucinta el contenido de la SAP de A Coruña de 13 de noviembre de 2013 (NCJ063105), para lo que es imprescindible comenzar explicando los hechos probados que se recogen en la sentencia.

2.1. LOS HECHOS PROBADOS

El 13 de noviembre de 2002, el buque Prestige navegaba cerca del cabo de Finisterre, por el corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico, en las inmediaciones de la costa de Galicia. Procedía de San Petesburgo y llevaba un cargamento de fueloil⁵ (cargamento propiedad de la empresa Crown Resources AG, y que fue completado en Letonia), y tenía por destino inmediato Gibraltar, donde se recibirían instrucciones para (probablemente) dirigir el buque hasta un puerto asiático.

⁴ Código Penal.

⁵ Uno de los muchos informes referidos en la sentencia (FJ 1.º) explica que el cargamento estaba «sobrecargado» (es decir, que había más que el máximo que se podía llevar).

El buque fue construido en 1976 en Japón. La entidad certificadora ABS había emitido diversos certificados según los cuales las condiciones estructurales del buque eran acordes con las normas exigibles a esa clase de petroleros. A pesar de ello, varias sociedades (Repsol y BP) tenían descalificado al Prestige por su antigüedad, defectos documentales en las revisiones y por no cumplir con los estándares de seguridad.

Sobre las 14:10 horas UCT del 13 de noviembre, la tripulación oyó un fuerte ruido, similar al de una explosión⁶, que fue seguido de una pronunciada escora (inclinación del buque), parándose las máquinas automáticamente al quedarse parte de ellas sin lubricación, lo que suponía un riesgo de destrucción o avería muy grave. Tal escora se debió a un fallo estructural en el costado que produjo una muy importante abertura en el casco por donde se vertió gran parte de la carga al mar y se desplazó toda ella hacia el referido costado, lo que puso el buque en riesgo de volcar. El fallo estructural se debió a un mantenimiento y conservación deficientes del buque, «ocultos para quienes navegaban en el buque»⁷. Además, la situación meteorológica en ese momento era de condiciones adversas.

Para corregir la inclinación del buque y enderezarlo (lo cual se consiguió), el capitán decidió introducir agua del mar, por lo que hizo entrar el agua en los tanques del lastre, lo cual se hizo pese a que sabía que empeoraría la situación estructural del buque, cosa que sucedió.

A las 14:15 horas se recibió una llamada de socorro en el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de Finisterre, y a las 14:33 se solicitó desde el buque la evacuación de mandos y tripulación. La Administración movilizó helicópteros y remolcadores con la finalidad de auxiliar al buque, evacuar a los marineros y evitar que se produjesen daños si el buque derivaba hacia la costa de Galicia. El director general de la Marina Mercante era José Luis López-Sors (acusado en el proceso).

Las autoridades españolas decidieron alejar el buque, y dieron órdenes al capitán al respecto, desde las 17:17 horas. Sin embargo, el capitán manifestó reticencias a dar remolque, excusándose en que necesitaba órdenes de la empresa armadora para ello⁸. Hasta dos horas y media después no se aceptó dar remolque, momento en el que se llevó a cabo de manera muy dificultosa.

A las 10:30 horas del día 14, un técnico español accedió al barco y puso en marcha las máquinas, y a las 14 horas llegaron cuatro barcos remolcadores. Finalmente, uno de ellos (Ría de

⁶ No obstante, como se expresa en el FJ 1.º, no se produjo ninguna explosión.

⁷ A pesar de que señala la AP que el mantenimiento y control deficiente estaba oculto para los que navegaban en el buque, incluido el capitán, no queda ello tan claro. El anterior capitán había escrito en diversas ocasiones en el diario oficial del buque (que debería haber leído el capitán Mangouras) que renunciaba a la capitanía, entre otras razones, por el mal estado del buque.

⁸ No obstante, según algunas transcripciones de las conversaciones y declaraciones de las autoridades, no queda tan claro que el capitán conociese la orden que desobedecía. *Vid.*, al respecto, Martínez-Buján Pérez (2003).

Vigo) hizo firme el remolque a las 12:40 horas. Del buque se hizo cargo una empresa de rescatadores (Smit Salvage), que accedió al buque a las 2:50 horas del día 15. Esta empresa había aceptado no acercarse al buque a menos de 120 millas náuticas de la jurisdicción española, por lo que fijó un rumbo suroeste de 220 grados, y paró la máquina del Prestige. En el momento en que comprobaron que la rotura del costado era muy grande, pidieron a las autoridades españolas llevar el buque a un puerto de refugio (petición que fue desatendida) para evitar males mayores. El Prestige continuó dirección sur, con daños estructurales cada vez mayores (con una ruptura cada vez mayor) y siguió vertiendo fuel.

El día 17 de noviembre se hizo cargo del Prestige un remolcador chino, Deda. El día 18 se llega cerca de las aguas de Portugal, momento en que una fragata de la armada portuguesa indica que no se puede entrar en aguas de la zona económica exclusiva. El 19 de noviembre el buque se partió en dos, hundiéndose a diferentes horas las dos partes.

Desde que se hizo firme el remolque hasta el hundimiento pasaron 115 horas, en las que el buque recibió entre 37.000 y 46.000 golpes de mar, derramó (según fuentes oficiales) 63.000 toneladas de fuel y generando 170.700 toneladas de residuos⁹, afectando a espacios naturales como el Parque Nacional de Corrubedo y el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Illas Atlánticas de Galicia.

2.2. INCONCRECIÓN Y FALTA DE PRUEBAS

Expresa la AP, como se ha señalado, que después de casi 10 años de instrucción y 9 meses de juicio oral, solo se han probado aspectos adjetivos, pero no aspectos sustanciales de lo ocurrido. En concreto, señala que nadie sabe cuál ha sido la causa de lo ocurrido ni cuál debía haber sido la respuesta adecuada. Indica que «se han demostrado negligencias, incurias y *modus operandi* inaceptables [...] pero [...] de eso no se infiere naturalmente que se haya demostrado la existencia de una responsabilidad penal».

Las consideraciones de la AP no son concluyentes en prácticamente ninguno de sus extremos: ni en relación con el origen del fallo, ni con respecto al daño estructural y su conocimiento por los acusados, ni en relación con el conocimiento y diligencia de la empresa calificadora, ni en relación con la diligencia del capitán y las autoridades, ni en relación con otros aspectos como el «sobrecalado».

Por último, expresa la AP que es cierto que el Prestige era gobernado de manera manual, al no funcionar el sistema automático, y que existían defectos¹⁰ en los serpentines de calefacción, y

⁹ Vid. *supra* 1) otras cifras sobre los resultados catastróficos que supuso para el medio ambiente.

¹⁰ FJ 1.º

un sobrecalado en la carga, pero que ello no tiene relevancia penal (exégesis muy diferente a la que hace posteriormente el TS en relación con estos extremos).

2.3. DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL SEGÚN LA AUDIENCIA PROVINCIAL

a) Los acusados

Los acusados eran el capitán del buque, A. I. Mangouras; el jefe de máquinas, N. Argyropoulos (ambos por un delito de desobediencia a la autoridad y delitos contra el medio ambiente, daños en espacios naturales protegidos y otros daños); y el director general de la Marina Mercante, J. L. López-Sors (por delitos contra el medio ambiente, daños en espacios naturales protegidos y otros daños). En todos los casos la acusación se hace a título de imprudencia. El análisis de la responsabilidad del jefe de máquinas se excluye *ab initio*, por lo que no será objeto de análisis en este trabajo.

Se prescindió en el caso de analizar la responsabilidad penal de personas jurídicas como la propietaria, la empresa armadora o la empresa de calificación, pues cuando ocurrieron los hechos (FJ 1.º) «no era posible exigir esta clase de responsabilidad a las personas jurídicas en España, lo que significa que solo podrá exigirse en su caso a dichas personas la oportuna responsabilidad civil».

b) La responsabilidad del director general de la Marina Mercante

El director general de la Marina Mercante, López-Sors, es imputado porque se le atribuye la responsabilidad por haber tomado la decisión de alejar el buque de las costas gallegas y mantenerlo alejado, lo cual propició –según los hechos probados– que el vertido afectase a una extensa porción de las costas en términos catastróficos económica y ambientalmente (de hecho, fue esta decisión la que provocó que se dañaran espacios naturales).

Señala la AP que lógicamente debió optarse, en el momento en que se pudo (por el cese del peligro de hundimiento inminente), por el refugio en una ría gallega para poder trasvasar la carga en aguas más tranquilas, y que esto era lo prudente y técnicamente correcto. Sin embargo, entiende la AP que nadie sabía dónde estaban las aguas más tranquilas (aunque sí se sabía, en la Ría de Corcubión, como se enuncia en la propia sentencia)¹¹, y además se esperaba que el hundimiento acabase con el vertido¹².

¹¹ Esta es una de las muchas contradicciones de la sentencia de la AP.

¹² En su empeño de justificar a las autoridades, y sin justificarlo en ningún informe, señala que «no falta quien afirme que el vertido en contacto con el mar se degrada, fragmenta y pierde, por así decirlo, capacidad contaminante [...] extremo discutible, pero que, desde la mera lógica, no parece un desatino».

Continúa explicando que las autoridades contaban con un asesoramiento técnico y más que suficiente («aunque, como todo asesoramiento de esa índole, sujeto a error»), por lo cual nada puede reprocharse respecto a desconocimiento o falta de información¹³.

Además, tras calificar al director general de Marina Mercante como víctima, señala que sí pudo haber negligencia en el cumplimiento de obligaciones por ser infundadas o inadecuadas, pero que ante una situación de emergencia, previo asesoramiento técnico más riguroso y capaz, se tomó una decisión «discutible pero parcialmente eficaz, enteramente lógica y claramente prudente». Esta afirmación discutible de la AP contrasta con el contenido de la mayoría de los pocos informes periciales que se enumeran en el FJ 2.º, como el aportado por la plataforma Nunca Más, según los cuales, la decisión correcta habría sido, una vez el buque estaba controlado, refugiarlo en el puerto de Corcubión.

El desenlace esperado tras una argumentación tan favorable al director general culmina con su absolución, al considerar que su conducta y decisiones no fueron imprudentes.

c) La responsabilidad del capitán: el cabeza de turco

Absolución de los delitos contra el medio ambiente

En primer lugar, se absuelve al capitán de los delitos contra el medio ambiente. Como se ha explicado, se había entendido que ninguno de los que navegaban en el buque conocían las deficiencias estructurales del Prestige, incluido el capitán. Además, la AP concluye (de forma no muy clara), como también se ha dicho, que los defectos que sí conocía el capitán (el fallo en los serpentines de calefacción, en el sistema automático y el sobrecalentado de la carga del buque) no son determinantes de la catástrofe.

Condena por un delito de desobediencia grave a la autoridad

Era inasumible que nadie respondiese penalmente en una catástrofe de tan grandes proporciones. El descontento social y el rechazo habrían de ser patentes si así fuera. Y parece que la condena al capitán por la AP por desobediencia se dirige a evitar tal rechazo social. En efecto, se considera que la negativa del capitán a dar remolque cuando le fue ordenado por la autoridad marítima nacional reiterada, imperativa e inequívocamente es constitutiva de un delito de desobediencia a la autoridad del artículo 556 del CP.

El capitán declara que al no haber riesgo inminente decidió contactar con el armador, provocando una demora de no más de 10 minutos. Sin embargo, diferentes declaraciones de las au-

¹³ Sin embargo, como se verá, realmente no era así.

toridades marítimas y de remolcadores explican que hubo una desobediencia inminente y que retrasó el remolque 3 horas. Por ello, la AP concluye que –por razones económicas– decide el capitán desobedecer una orden clara y legítima de la autoridad, con conocimiento de los términos exactos de la orden y ánimo de desconocer el principio de autoridad, integrando así los elementos del delito de desobediencia del artículo 556 del CP en relación con el artículo 550 del CP.

Sin embargo, hay transcripciones de las conversaciones y algunas declaraciones, como la del capitán marítimo de A Coruña (en la que este señalaba que el capitán podría no ser consciente de estar desobedeciendo sus órdenes), que parecen desvirtuar la existencia del delito de desobediencia¹⁴.

Además, no se entiende por qué ante una desobediencia grave y patente que estaba agravando en tal medida las consecuencias de la catástrofe no intervinieron las autoridades por medio de la Guardia Civil para hacer efectiva la orden.

3. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO

3.1. LOS EXCESOS DEL TRIBUNAL SUPREMO

La SAP del caso Prestige es recurrida masivamente ante el TS en casación. El TS rechazó en el presente caso todos los recursos que pretendían revisar los hechos por la vía del artículo 849.2.º de la LECrim¹⁵. Por tanto, debió mantener inmodificados los hechos probados de la SAN y se debía limitar a analizar si la interpretación del Derecho de la AP había sido adecuada, de acuerdo con el artículo 849.1.º de la LECrim. Sin embargo, como expresa Martínez-Buján, en efecto, el TS efectúa una verdadera revisión de los hechos probados¹⁶, en perjuicio del capitán del buque (aunque en muchos casos el análisis que hace parece más acertado y lógico que el de la AP).

Parece que el TS trataba así de solucionar el descontento social derivado de un sistema incapaz de dar una respuesta penal a la catástrofe, y lo trataba de solucionar a través del exceso.

3.2. DE NUEVO, EL CAPITÁN COMO ÚNICO RESPONSABLE PENAL

A pesar de la excesiva revisión que se hace de los hechos, el análisis que hace el TS de la responsabilidad del director general es mucho más benévola que la que se hace en relación con la actuación del capitán del buque.

¹⁴ Martínez-Buján Pérez (2003).

¹⁵ Ley de Enjuiciamiento Criminal.

¹⁶ Martínez-Buján Pérez (2017).

a) La revisión «benévola» de la responsabilidad del director general de la Marina Mercante

Como expresa Martínez-Buján Pérez, existe una enorme diferencia de trato por parte del TS en relación con las facultades de revisión del tribunal de las absoluciones del director general de la Marina Mercante y del capitán del barco (con claro beneficio del primero). Sin embargo, como señala el citado autor, existían razones para condenar al director general sin necesidad de revisar los hechos probados¹⁷, pues como se verá *infra* 4.2), su conducta es subsumible en los delitos medioambientales de los artículos 325 y 326 del CP (en relación con el art. 331), el delito de daños a espacios naturales protegidos (del art. 330 CP) y el delito de daños patrimoniales del artículo 267 del CP.

b) La revisión de la responsabilidad del capitán. Delito ecológico

El TS revisa los hechos entendiendo que los defectos del buque que la AP había declarado probados, pero había entendido que no tenían relación con la catástrofe (el fallo del sistema automático, los fallos en los serpentines de calefacción y el sobrecalado de la carga), sí habían tenido incidencia en la catástrofe e implicaban un riesgo no desdeñable en relación con el fallo estructural (FJ 28.^º):

«Esta inferencia no la compartimos [...]. Ya hemos destacado defectos en su maquinaria, el piloto automático y los serpentines de la calefacción. A estos déficits se suma el exceso de peso que implica el sobrecalado [...] consecuencia de una sobrecarga, lo que inevitablemente repercute en la estructura de la nave y su maniobrabilidad».

No se quiere decir aquí que la interpretación que hace el TS sea menos razonable (al contrario, la interpretación parece muy razonable), pero es cierto que realiza una nueva interpretación de los hechos que no podía realizar.

Además, el TS continúa explicando que no se puede decir que los defectos de conservación del barco no le constaban al capitán, pues era responsable de que el buque partiese en las condiciones adecuadas, y, sin embargo, aceptó emprender la travesía con un barco envejecido y deficiencias operativas que conocía, por una zona nada calmada y previsible condiciones meteorológicas adversas. Además, el hecho de introducir agua del mar para corregir la excesiva inclinación del barco no fue una decisión correcta¹⁸. La avería de los serpentines de calefacción y el exceso de calado (que aumentó con el trasvase de agua) provocaron un mayor daño al medio ambiente. Por último, las negativas al remolque que produjeron un retraso en el mismo incrementaron el riesgo de contaminación y de catástrofe ecológica¹⁹.

¹⁷ Martínez-Buján Pérez (2017, pp. 278 y ss.).

¹⁸ A pesar de que un informe citado en la SAP de 13 de noviembre de 2013 indicaba que la alternativa de trasvasar la carga interna era peligrosa.

¹⁹ STS 865/2015, de 16 de enero (NCJ063104), FJ 28.º-30.º.

Todo lo anterior se puede considerar, según el TS, como una imprudencia grave, por la importancia del bien jurídico afectado²⁰, la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado y la previsibilidad del riesgo por el acusado.

Por último, se están infringiendo las normas ambientales de carácter extrapenal (requisito del delito ecológico del art. 325.1), que no se limitan a las normas estatales o autonómicas, pues la magnitud del riesgo hace que también se extienda a los tratados internacionales suscritos por España, que son claramente infringidos (FJ 24.º).

En definitiva, la conducta del capitán se puede subsumir, según el TS (y a diferencia de la conducta del director general) en el delito ecológico del artículo 325 del CP, que exige la confluencia de tres elementos: a) la provocación o realización directa o indirecta de alguna de las actividades contaminantes aludidas en el precepto (en este caso, los vertidos), b) la infracción de una norma ambiental de carácter extrapenal (en este caso, tratados internacionales), y c) la creación de una situación de peligro grave para el bien jurídico (en este caso no solo se produjo un grave peligro, sino también una lesión catastrófica).

Además, el TS aprecia la modalidad agravada del 326 e) por la creación de un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico, todo ello en relación con el artículo 331 del CP que contempla la modalidad imprudente de los delitos medioambientales²¹.

4. LA IMPUNIDAD EN EL CASO PRESTIGE. PERSONAS JURÍDICAS Y RESPONSABILIDAD DE LAS AUTORIDADES

4.1. LA NECESARIA RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS JURÍDICAS

a) La importancia de la responsabilidad de las personas jurídicas

Hoy, como explica Zúñiga²², las empresas subcontratan gran parte de la producción a empresas extranjeras y diversifican el riesgo. Las empresas ya no son verticales y jerárquicas, sino que se organizan en redes, con estructuras flexibles y descentralizadas. Además, como explica la autora, «el modelo de responsabilidad individual [...] se ha mostrado injusto e ineficaz»²³, pues

²⁰ En relación con los delitos de medio ambiente y el bien jurídico protegido por los mismos, que no serán objeto de análisis en este trabajo, *vid. p. ej.* De Vicente Martínez (2004) o Santa Cecilia García (2013).

²¹ No obstante, también ha sido criticada la apreciación de la modalidad imprudente del tipo agravado, pues las modalidades agravadas del artículo 326 solo se pueden apreciar en su modalidad dolosa, como explica Martínez-Buján Pérez (2017, pp. 351 y ss.).

²² Zúñiga Rodríguez (2012).

²³ Zúñiga Rodríguez (2012, p. 536).

lo procesos recaen en una persona física en la que se carga toda la responsabilidad (lo que se observa claramente en el caso Prestige, donde únicamente es sancionado el capitán del buque) y es muy difícil individualizar responsabilidades.

Las dificultades se incrementan todavía más en los casos de internacionalización de empresas (como en el caso de análisis en este trabajo, donde, como veremos, intervienen diferentes empresas con distintas nacionalidades). El proceso de internacionalización de la empresa hace conminatorio que se revisen las regulaciones penales, y explica, como señala Zúñiga, que en las propuestas internacionales contra la criminalidad organizada y de empresa se presente como un instrumento clave la responsabilidad penal de las personas jurídicas (en este ámbito se encuadran las directivas de la UE relativas al medio ambiente)²⁴.

En España, la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, reforma el Código Penal de 1995 e introduce la responsabilidad penal de las personas jurídicas, directa e independiente. Hasta entonces, regía el principio *societas delinquere non potest*. Sin embargo, el principio estaba todavía vigente durante los acontecimientos del caso Prestige, generando, como se verá, una enorme impunidad de las personas jurídicas implicadas en el desastre.

b) Personas jurídicas implicadas en el caso Prestige

Hay numerosas empresas implicadas en el caso Prestige. La propietaria del buque es la sociedad Mare Shipping, el armador es la sociedad Universe Maritime Ltd., la propietaria de la carga (fletadora del fuel) es la empresa Crown Resources AG, la sociedad clasificadora es la compañía American Bureau of Shipping (ABS) y la compañía aseguradora es The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd.

Cada una de ellas tiene su sede en un lugar diferente, fragmentando el reparto de riesgos, y diluyendo responsabilidades. La sociedad propietaria de la carga –sociedad que se disolvió pasados dos meses de la catástrofe del Prestige– era una sociedad suiza (país conocido por ser un paraíso fiscal), con sede en Londres, domicilio en Gibraltar y pertenecía a un *holding* ruso (Alfa Group). Mare Shipping Incorporated (propietaria del buque) era, como explica Hernández²⁵, una sociedad anónima «tapadera» registrada en otro paraíso fiscal: Liberia, y su única propiedad era el buque Prestige. En tercer lugar, el armador del buque (que se encargaba de su explotación), Universe Maritime Limited, tenía sede en Grecia. Además, el buque Prestige enarbolaba la «bandera de conveniencia» de las Bahamas (es decir, que el buque tenía nacionalidad bahameña)²⁶. Como explica Hernández Viguera²⁷, la explicación de que el buque no tuviese la misma nacionalidad

²⁴ Zúñiga Rodríguez (2012, pp. 538 y ss.).

²⁵ Hernández Viguera (2014).

²⁶ Según los datos de Greenpeace (noviembre 2012, p. 26).

²⁷ Hernández Viguera (2014).

que su propietaria está en la necesidad de diversificar las legislaciones nacionales aplicables y ocultar la titularidad de los negocios. Se trata de eludir responsabilidades, y así lo consiguieron.

c) Icebergs e impunidad

La AP señala en la sentencia, con una verdaderamente pobre argumentación, que no se puede aceptar la tesis de que «el Prestige forma parte de un grupo o flota de buques anticuados, inadecuados para su finalidad originaria pero que funcionan a bajo coste y con pingües beneficios por lo que operadores desaprensivos se sirven de ello, amparándose en banderas de conveniencia para mantener un tráfico arriesgado», pues aceptar esta tesis supondría aceptar que «las autoridades marítimas y normas internacionales amparan esta clase de tráfico peligroso y de perfiles criminales, lo cual formalmente no puede aceptarse y materialmente parece inconcebible».

Sin embargo, esta sí parece la tesis correcta. Como se verá a continuación, sí existen muchas empresas implicadas y que deberían haber respondido penalmente, que conocían los defectos del buque pero que permitían que este funcionase a bajo coste. Ello no implica, en contra de lo que dice la AP, aceptar que las autoridades marítimas y las normas internacionales lo amparen (pues, en este caso, todas las autoridades y normas también ampararían la comisión de todo tipo de delitos).

Se ha visto que hay algunas razones para entender que el capitán del buque, Mangouras, tenía cierta responsabilidad. Sin embargo, no es más que la punta del iceberg, e (incluso sin que se haya analizado la conducta de las diferentes razones) existen razones suficientes para implicar a diferentes empresas (con arreglo a la normativa actual, no a la del momento de comisión de los hechos, que, como se ha dicho, solo contemplaba la responsabilidad individual).

La empresa propietaria, Mare Shipping, conocía la situación del buque y a pesar de ello asumió su navegación. En este sentido, un directivo de la entidad propietaria del buque declaró que el Prestige estaba en San Petesburgo para «morir» porque estaba en pésimo estado y solo podría viajar por mares calmados. La empresa ocultó ese conocimiento y asumió el riesgo de que el buque navegase en esas condiciones (FJ 1.º). Además, señala la AP que la precarización en la navegación se conectaba con el «ánimo de lucro excesivo por parte de la entidad propietaria» (FJ 1.º).

En segundo lugar, y en relación no solo con la empresa propietaria, sino también con la empresa armadora (Universe Maritime), el libro de navegación²⁸ del buque contiene varias reseñas del anterior capitán (el Sr. Kostazos) en las que renuncia al mando de la nave debido a las malas condiciones del buque. En la segunda de las reseñas, indicaba el excapitán «[...] repito por escrito mi notificación de renuncia a mi empleo debido a las deficiencias del buque. El motivo de mi decisión es que los armadores y la compañía ignoran por completo mis reclamos y lo único que hacen son promesas [...]». Además, posteriormente envió un fax remitido a los armadores donde

²⁸ Es un documento oficial que debe llevarlo y cumplimentarlo el capitán del buque.

se señalaban pormenorizadamente todos los defectos del buque, y obtuvo un fax en respuesta de los armadores, por lo que se había leído por la empresa (FJ 10.º y 12.º).

En este sentido, Martínez-Buján²⁹ consideró que propietario y armador podrían ser responsables por haber consentido el transporte de una carga altamente contaminante en una embarcación que no reunía las condiciones de seguridad necesarias.

Por último, la empresa de calificación ABS había otorgado diversos certificados a la empresa, según los cuales el buque Prestige se encontraba en condiciones adecuadas y cumplía con los requisitos necesarios para la navegación de esa clase de buques. Como se expresa en el FJ 1.º de la SAP de 13 de noviembre de 2013, la empresa inspeccionó el Prestige (al menos) en los siguientes lugares: Constanza, Algeciras, Caracas, Hamburgo, Corpus Christi, Dubái y Guazú. Algunas de esas inspecciones fueron muy próximas a la fecha del hundimiento. Además, señala la AP que los defectos del buque dependían de análisis complejos que «no se realizaron con la debida profesionalidad, eficacia o prudencia» y que se produjo una «extraordinaria deficiencia en la estructura de control e inspección de los buques» (FJ 1.º). Como indica la AP, la entidad ABS desarrolla una actividad sumamente lucrativa, gestiona un enorme poder y «ha de responder en consecuencia». Además, varias empresas (Repsol y BP) habían descalificado al Prestige por su antigüedad, defectos documentales en las revisiones, y por no cumplir con los estándares de seguridad, como ya se ha reseñado, por lo que no se entiende que la empresa de calificación no detectara estos defectos.

En definitiva, parece que está suficientemente demostrada la responsabilidad que las empresas propietaria, armadora y de calificación tuvieron en la catástrofe. Sin embargo, la inexistencia de responsabilidad de las personas jurídicas en el momento de la comisión de los hechos avaló su impunidad, e hizo que fuese sancionado el capitán, la cúspide de la pirámide, pero no respondiese la base de la pirámide –las diferentes empresas que habían generado realmente la catástrofe–.

4.2. LA IMPUNIDAD DE LAS AUTORIDADES

A pesar de haber sido acusado el director general de la marina mercante, López-Sors, fue absuelto tanto por la AP como por el TS. Sin embargo, existen múltiples razones para considerar que podía haber sido declarado responsable penalmente.

En primer lugar, como explica Martínez-Buján, la decisión de alejar el buque de las costas (y, sobre todo, la decisión de mantener el buque alejado de las costas) fue la que implicó que se dañaran, por ejemplo, los espacios naturales protegidos, y que el daño fuese mucho más intenso y extenso. La decisión correcta, como se ha señalado que explicaba la AP, era la de, una vez controlada la situación, trasladar el buque al puerto refugio de Corcubión, donde se descargaría la carga.

²⁹ Martínez-Buján Pérez (2003, pp. 25 y ss.).

Por tanto, no solo podría haberse considerado responsable de un delito ecológico del artículo 325 del CP (agravado por daño catastrófico, según el art. 326 e) en relación con el artículo 331, sino también de un delito de daño a espacios naturales protegidos, regulado en el artículo 330 del CP.

Sin embargo, entienden la AP (FJ 2.º) y el TS (FJ 42.º y 59.º) que no se puede entender que haya imprudencia en tales decisiones. No es posible compartir este criterio. Fue su decisión la de alejar el buque y la de mantenerlo alejado hasta que se produjo el hundimiento (lo que no sucedió hasta cuatro días después, plazo en el que se continuó vertiendo fuel). Además, no se puede entender (como sí lo entienden AP y TS) que la decisión siguió los protocolos necesarios y fue suficientemente informada. La decisión de alejar el buque se tomó a las pocas horas del envío de la señal de socorro por el petrolero, sin haber evaluado técnicamente el buque. Por ejemplo se le hace una consulta verbal al asesor externo, Martínez Mayán, acerca de si podía hacerse un trasvase de la carga del buque en alta mar, planteamiento que constituía «una locura», según el asesor, lo que deja en evidencia la calidad y cantidad de la información que se había manejado previamente por los técnicos del Ministerio de Fomento que asesoraban al director general³⁰.

Además, como se reseña en la SAP de 13 de noviembre, en un informe del que era capitán de la Marina Mercante en 2013 (FJ 1.º) se explica que el hecho de arrancar las máquinas contra el parecer del capitán del Prestige, cuando el buque ya estaba siendo remolcado, hizo que las condiciones del buque empeorasen por efecto de las vibraciones producidas (fue un técnico el que arrancó la máquina, por delegación del director general de la Marina Mercante).

En adición, a pesar de que se señala en la SAP que la negativa reiterada del capitán del buque, Mangouras, fue la que empeoró la situación por el retraso de tres horas hasta que se aceptó el remolque, no se puede entender, como ya he señalado, que no se emprendiesen medidas para garantizar el remolque a través de la Guardia Civil.

En vista de los datos anteriores, TS y AP debían haber entendido que sí respondía el director general de la marina mercante, José Luis López-Sors González, y el convencimiento de que no concurría imprudencia (y grave) es absolutamente erróneo. Martínez-Buján explica muy bien con un símil la responsabilidad de las autoridades³¹:

«[E]l cirujano que interviene a un paciente que ha sido víctima de una agresión responderá por el delito de homicidio imprudente si se prueba que la muerte puede ser imputada a su falta de diligencia, por más que el médico haya obrado con la intención de curar al paciente y por más que la lesión inicial hubiese sido causada por la agresión de una tercera persona, quien solo será responsable de dicha lesión inicial. En el caso del Prestige cabe decir algo similar: aunque las autoridades españolas que tomaron la

³⁰ Martínez-Buján Pérez (2014, p. 231).

³¹ Martínez-Buján Pérez (2003, p. 13).

decisión de alejar el buque hubiesen obrado guiados por la intención de minimizar los riesgos del vertido, deberán responder penalmente por los resultados producidos a partir de entonces, si, debido a su actuación negligente, se incrementó el riesgo jurídico-penal inicial creado por el accidente».

En adición, es absolutamente criticable la diferencia de trato otorgado por ambos órganos (TS y AP) para enjuiciar al director general y el capitán. Basta leer alguna referencia de las sentencias para observar la predeterminación que tenían en sentido favorable a la absolución del director general. Por ejemplo, señala la AP que «sorprende [...] que se incrimine a quien en principio no es sino una víctima y afectado por el desastre que trató de solucionar, aunque es verdad que pudo haber negligencia en el cumplimiento de obligaciones por ser infundadas o inadecuadas las decisiones» (FJ 2.^o).

En definitiva, el director general sí debía haber respondido por la mala gestión de la catástrofe que provocó la agravación de las consecuencias de la misma y los enormes daños patrimoniales. Su conducta sería subsumible en el delito ecológico del artículo 325 del CP con la agravante del artículo 326 e), ambos en relación con el artículo 331 del CP (y también por el delito de daños a espacios naturales protegidos, del art. 330³² y el delito de daños patrimoniales del art. 267). Sin embargo, un análisis muy benévolo realizado en las sentencias de la AP y del TS, en relación con su responsabilidad, fundamentó que el director general saliera impune de lo ocurrido.

5. INCAPACIDAD DEL SISTEMA ESPAÑOL PARA ENJUICIAR CASOS COMPLEJOS

Como se ha dicho, la propia AP reconoció en la SAP de 13 de noviembre de 2013 que tras 10 años de instrucción y 9 meses de juicio oral, no se habían llegado a probar ni «las cosas ciertas» (FJ 1.^o). Como explicó Nieto Martín³³, Greenpeace había pedido apoyo y medios para el juzgado de instrucción, pues el caudal de información, su tecnicidad, la cantidad de acusaciones, hacían previsible que no se pudiese enfrentar a ello. Parece, por tanto, que el sistema judicial español no estaba preparado para enjuiciar el caso con mayor número de documentos de la historia de España, y así se demuestra por la indefinición de los argumentos utilizados por la Audiencia en la sentencia, nada conclusivos, como se ha explicado.

En este sentido, señala el TS que no se puede establecer ninguna condena por el delito de daños a espacios naturales protegidos porque no se habían señalado en los hechos probados qué espacios naturales, ni en qué medida, habían sido dañados: «El relato de hechos de la sentencia

³² El TS erróneamente señaló que no había datos suficientes para analizar la concurrencia del delito (*vid. infra* 5).

³³ Nieto Martín (2003, p. 1.609).

impugnada habla de la afectación de "espacios naturales", sin especificar mínimamente en qué consistió esta» (FJ 39.º). Sin embargo, incurre en un error falaz el TS³⁴, pues, como se puede ver en los hechos probados de la SAP de 13 de noviembre de 2013, sí se señalaron diferentes espacios naturales protegidos (el Parque Nacional de Corrubedo y el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Illas Atlánticas de Galicia, *vid.* 2.1) y daños específicos que habían sufrido (*vid. supra* 1. y 2.1), donde se expresan algunos de los daños al medio ambiente que también afectaron a estos espacios naturales, como la afectación de «todos los ecosistemas marinos».

En adición, la complejidad del caso, y la falta de interés inicial en proteger la cadena de custodia y las pruebas, por la prioridad de reaccionar y evitar el desastre ecológico, dificultó la obtención de pruebas que impidieron definir bien las responsabilidades. Además, Martínez-Buján³⁵ ha señalado un gran número de defectos en la argumentación de ambas sentencias (incluso dogmáticos).

6. VALORACIÓN Y CONCLUSIONES

En primer lugar, como señala Nieto Martín³⁶, ha fallado una de las piedras angulares sobre las que se asienta la UE, que es la orientación hacia los principios de cautela y acción preventiva en el ámbito del medio ambiente en la UE.

En segundo lugar, se ha demostrado la incapacidad del sistema judicial español para enjuiciar casos tan complejos como el del caso Prestige. No ha sido capaz, tras más de 15 años de trabajo judicial, de demostrar claramente los hechos y las responsabilidades pertinentes del caso.

En tercer lugar, se ha demostrado la necesidad de que exista la responsabilidad penal de las personas jurídicas, para evitar la impunidad. Es necesario que las personas jurídicas respondan penalmente con independencia de que se pueda o no identificar la responsabilidad individual (es decir, debe ser una responsabilidad directa), especialmente en casos complejos donde la dificultad de determinar responsabilidades individuales es especialmente difícil. En defecto de la existencia de tal responsabilidad, puede suceder que en supuestos tan catastróficos como el que ha sido objeto de análisis en este trabajo, no se identifiquen responsabilidades.

En adición, ha quedado patente la falta de diligencia tanto de la AP como del TS en el enjuiciamiento del caso Prestige. En la sentencia de la AP, tras casi 11 años de trámites judiciales, se señaló que no se había demostrado ninguna cuestión sustancial del caso. En la sentencia del TS, se produjo una revisión de los hechos que no estaba permitida por el cauce procesal que otorgó competencia al TS.

³⁴ En el mismo sentido se ha pronunciado Martínez-Buján Pérez (2017, pp. 274-276).

³⁵ *Vid.*, al respecto, Martínez-Buján Pérez (2014, pp. 224-241 y 2017, pp. 256-283).

³⁶ Nieto Martín (2003, p. 1.611).

Por último, en ambas sentencias se asiste a un trato beneficioso otorgado al director general de la Marina Mercante, el único imputado por parte de las autoridades. Sin embargo, no solo se le podría haber imputado el delito por el que se condenó al capitán Mangouras, sino que, a la luz de lo explicado a lo largo del trabajo, queda claro que se le pueden imputar otros delitos, como el de daño a espacios naturales protegidos o el delito de daños patrimoniales, pues fueron sus decisiones de mantener alejado el buque las que determinaron el daño a espacios naturales como el Parque Nacional de las Islas Atlánticas o el Parque Nacional de Corrubedo, y el enorme daño causado (por la expansión del vertido) a empresas y asuntos relacionados con el mar y la pesca.

Para concluir, creo que es necesario realizar una reflexión. La catástrofe del Prestige fue un «accidente» derivado de la negligencia de diversas empresas en el cuidado, mantenimiento y control de un buque. Sus consecuencias fueron agravadas por una mala toma de decisiones y gestión del conflicto. Sin embargo, las deficiencias legislativas (con la inexistencia todavía de la responsabilidad penal de las personas jurídicas) y la incapacidad de los tribunales para analizar un caso tan complejo generaron una abrumadora impunidad, siendo el único responsable penalmente el capitán del buque. Es preciso aprender de esta catástrofe medioambiental: en primer lugar, manteniendo y reforzando la responsabilidad de las personas jurídicas (que debe ser directa, para que estas respondan aunque no sea posible individualizar las responsabilidades de las personas físicas), en segundo lugar, incrementando las capacidades de nuestro sistema judicial para enjuiciar casos complejos y, por último, reforzando la seguridad en el medio ambiente.

Referencias bibliográficas

- De la Cuesta Arzamendi, J. L. *et al.* (Dirs.). (2013). *European inklings. Armonización penal en Europa*, 2, 304-325. IVAP.
- De Vicente Martínez, R. (2004). Derecho penal del medio ambiente. En Luis Ortega Álvarez (Dir.), *Leciones de Derecho del Medio Ambiente* (pp. 308-328). (3.ª ed.). Valladolid: Lex Nova.
- Greenpeace (octubre 2012). *La injusticia del Prestige*. Recuperado de <<http://ibdigital.uib.es>>.
- Greenpeace (noviembre 2012). *Otro Prestige es posible. Reflexiones para evitar otra marea negra*. Recuperado de <<http://archivo-es.greenpeace.org>>.
- Górriz Royo, E.; Marqués i Banqué, M. y Torres Rosell, N. (2016). Jurisprudencia general: Derecho penal. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, VII(1), 1-30.
- Hernández Viguera, J. (2014). Los paraísos de la sentencia del Prestige. *Attac. España*. Recuperado de <<https://www.attac.es>>.
- Iustel, Diario del Derecho (24 de mayo de 2016). Entiende el Supremo que el capitán del Prestige conocía las deficiencias del barco al iniciar la navegación y que con su actuación contribuyó a incrementar el riesgo de vertido. Recuperado de <<http://www.iustel.com>>.
- Martínez-Buján Pérez, C. (2003). Las posibles responsabilidades penales en el «caso Prestige». *IeZ: Inguru-giroa eta zuzenbidea = Ambiente y derecho*, 1, 11-32. Recuperado de <<http://www.eitelkartea.com>>

- Martínez-Buján Pérez, C. (2014). La sentencia del caso «Prestige» (Sobre la responsabilidad de las autoridades españolas). *Revista Penal*, 34, 224-241.
- Martínez-Buján Pérez, C. (2017). Un nuevo despropósito jurídico en el caso «Prestige»: Ahora el Tribunal Supremo. *Revista Penal*, 39, 256-283.
- Nieto Martín, F. (2003). Quien contamina, paga. *Diario La Ley*, 5712, 1.600-1.613.
- Ortega Álvarez, L. (Dir.). (2004). *Lecciones de Derecho del Medio Ambiente*. (3.ª ed.). Valladolid: Lex Nova.
- Paredes Castañón, J. M. (2013). El Derecho Penal español del medio ambiente: Una evaluación crítica. En F. J. Álvarez García (Coord.), *Libro homenaje al prof. Luis Rodríguez Ramos*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 751-771.
- Santa Cecilia García, F. (2013). Delito contra los recursos naturales y el medio ambiente. En F. J. Álvarez García (Coord.), *Libro homenaje al prof. Luis Rodríguez Ramos* (pp. 899-932). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Silva Sánchez, J. M. (2001). *La expansión del Derecho penal. Aspectos de política criminal en las sociedades postindustriales*. (2.ª ed.). Pamplona: Civitas.
- Vercher Noguera, A. (2003). Evolución jurisprudencial del delito contra el medio ambiente. *Revista Jurídica de Castilla y León*, 1.
- Zúñiga Rodríguez, L. (2012). Responsabilidad penal de las empresas. Experiencias adquiridas y desafíos futuros. En N. Queloz (Dir.), *Droit pénal et diversités culturelles. Mélanges en l'honneur de José Hurtado Pozo* (pp. 531-560). Zúrich: Shulthess.