

La sentencia del Prestige: ¿hay justicia ambiental?

Carlos Martínez Camarero

La sentencia por la catástrofe del petrolero Prestige, que tiñó de fuel cientos de kilómetros de la costa Cantábrica, se dio a conocer el pasado 13 de noviembre, justo 11 años después de su hundimiento. En todo ese tiempo se ha desarrollado una compleja instrucción en el Juzgado de Corcubión (A Coruña) en el que han estado implicadas 55 acusaciones, 1.500 perjudicados, 140 testigos y 98 peritos y que ha dado lugar a 230.000 folios de diligencias.

La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña absuelve al capitán, al jefe de máquinas y al Director General de la Marina Mercante de los delitos contra el medio ambiente, de daños a espacios protegidos y de daños en general de los que habían sido acusados. La única condena se produce contra Apostolos Mangouras, el capitán, por un delito de desobediencia grave por su inicial negativa a aceptar el remolque del buque. Esta decisión judicial ha causado una enorme decepción en los ambientes jurídicos y medioambientales, y yo diría que en toda la sociedad que fue testigo de la incompetencia e irresponsabilidad con la que en el año 2002 se gestionó aquel accidente.

Los argumentos que contiene la sentencia para justificar la absolución de los acusados son resumidamente que aunque el estado del buque era “deplorable” los tripulantes acusados no querían hundirlo y que desconocían los graves daños estructurales que tenía y no eran conscientes del peligro que representaba. El tribunal considera que los peritos no han logrado determinar con claridad la causa de la avería aunque sí sugieren un fallo estructural. La sentencia considera también que el accidente fue propiciado por “un deficiente estado de conservación y mantenimiento” de una nave que además era monocasco y tenía ya 26 años y que las inspecciones de control sobre su estado resultaron insuficientes. Esa responsabilidad se atribuye a la sociedad de clasificación estadounidense American Bureau of Shipping (ABS) que expidió años antes el certificado de navegabilidad del Prestige. El tribunal admite que hubo alguna negligencia en esas revisiones y que los controles no fueron eficaces. Respecto de la posible responsabilidad penal del Director General de la Marina Mercante señala que la decisión del alejamiento fue “*discutible pero parcialmente eficaz*”, que “*no puede considerarse una decisión imprudente*” y que entre los expertos ha habido muchas discrepancias al respecto.

Desenmarañando responsabilidades. Vamos a intentar desentrañar alguno de estos aspectos y analizar su relevancia penal: ¿quiénes fueron los responsables del accidente inicial, es decir de la vía de agua que se abrió en el casco del buque? y ¿quiénes fueron los responsables del hundimiento del barco días después que ocasionó la catástrofe por toda la costa Cantábrica? Ambos aspectos son distintos aunque, obviamente, interrelacionados.

En estos casos puede haber una primera responsabilidad en relación con el estado del buque, con el cumplimiento de las medidas de seguridad que les hubieran podido imponer en las revisiones efectuadas y con la inversión en medidas de mantenimiento y mejora de la estructura y casco del buque, del armador, del fletador y del propietario. Esa cadena de posibles responsabilidades habría que haberla desentrañado. El que el armador (*Universe Maritime*) fuera griego y no fuera localizado y el propietario (*Mare Shipping*) de Liberia, han podido complicar la investigación pero la justicia penal habría tenido que proveerse de mecanismos para resolver esas cuestiones.

A este respecto es muy importante determinar si las revisiones sobre el estado y la seguridad del barco realizadas por la sociedad de clasificación estadounidense *American Bureau of Shipping (ABS)* fueron las adecuadas. El tribunal considera en la sentencia de 2013 que estas inspecciones han sido muy deficientes y sugiere que ABS puede ser responsable del siniestro, pero fue la propia Audiencia Provincial la que revocó en 2008 la decisión del Juzgado de Instrucción de Corcubión de imputar a ABS como había pedido el abogado de Nunca Mais.

Estas decisiones en el proceso penal fueron más o menos en paralelo a la presentación de una demanda civil del Gobierno español contra ABS en los juzgados de Nueva York. Ese pleito, que costó unos 40 millones de euros a las arcas públicas, ha resultado un completo fiasco porque el tribunal norteamericano desestimó la demanda del Gobierno. Al final, ni indemnización civil por los daños de la catástrofe ni imputación penal para dirimir esa responsabilidad e indirectamente también lograr el resarcimiento de los daños.

Un caso similar, próximo en el tiempo y en el espacio geográfico, fue el del petrolero Erika que provocó una marea negra en las costas de Francia en 1999. En ese caso el Tribunal de Casación francés ratificó la culpabilidad de la compañía petrolera francesa Total y del armador y de la clasificadora italianos a los que condenó a pagar a los afectados 200 millones de euros por la contaminación. La justicia francesa sí que ha logrado determinar responsabilidades penales y civiles.

Sobre la culpabilidad del capitán y del jefe de máquinas del buque he de decir que, aunque sé que no será una opinión compartida por todo el mundo, me parece adecuada su absolución del delito contra el medio ambiente. En mi opinión, no aparecen entre las pruebas practicadas a lo largo del proceso elementos para sostener que su acción u omisión hubiera causado el colapso de la estructura exterior del buque, que parecía más provocada por el estado deficiente del barco y por el fuerte temporal que había en ese momento. Por lo que se sabe y ha sido probado no hay ningún elemento incriminatorio en cuanto a las operaciones de navegación que realizó desde ese momento hasta que fue tomado a remolque por las autoridades españolas. Es decir que mientras el barco estuvo siniestrado actuó correctamente. Es razonable pensar y así lo recoge

la sentencia que conocía el estado deficiente de su buque, pero seguramente no es fácil en esos casos saber hasta qué punto hay un riesgo de accidente cuando aquél tiene certificado de navegabilidad otorgado por entidad competente. Podemos poner el ejemplo de un conductor de un autobús, ya antiguo pero con la ITV en regla, al que la empresa propietaria se lo entrega para hacer servicios de transporte de pasajeros ¿Qué responsabilidad tiene ese trabajador en caso de accidente por fallo mecánico cuando no existe un deterioro notablemente visible del vehículo?

Decisiones políticas erróneas. La catástrofe ambiental y económica que supuso el inicial siniestro del Prestige (la apertura de una vía de agua en el casco que derramaba fuel al exterior) se pudo haber reducido mucho si el buque hubiera sido llevado al abrigo del puerto de la Coruña o a las Rías de Ares o Corcubión. El Prestige se fracturó, se partió en dos y se hundió por haber sido sometido durante 6 días a duras condiciones de navegabilidad en alta mar. Esto no es una hipótesis que afirmen ahora algunos expertos, es la actuación pertinente que mandataban ya entonces los protocolos de actuación.

Entonces ya existía un plan de contingencia de accidentes en el mar que determinaba la conducta a seguir. En ese plan se iban integrando las experiencias derivadas de los “ejercicios” simulados que la Empresa Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) realizaba periódicamente. Por ejemplo, en el ejercicio Coruña 2000 se simuló la situación de un petrolero averiado y se determinó el protocolo a seguir para tomar la decisión de permitirle entrar a puerto o no. Un paso esencial de ese protocolo era el de desplazar a bordo a técnicos cualificados para evaluar la situación estructural del buque y a la vista de su informe decidir. Pues bien, en el caso del Prestige las autoridades no desplazaron a ningún técnico que apreciara la resistencia estructural del casco, obviando el protocolo, y decidieron alejarlo mar adentro, lo que provocó su hundimiento y que las consecuencias del vertido se extendieran por todo el Cantábrico.

La decisión del alejamiento se adoptó por razones políticas, es decir, por no querer asumir la posible oposición local en las rías o puertos de posible abrigo, y ello a pesar de que la mayor parte de los técnicos que declararon en el juicio manifestaron que la opción más conveniente hubiera sido haber dado refugio al petrolero. ¿Cómo puede considerar entonces la sentencia que esa decisión no fue imprudente o negligente?

Por otra parte, no es creíble que el director general de la Marina Mercante tomara en solitario esa decisión ¿nadie por encima de su responsabilidad le aconsejó o le ordenó que diera la orden de alejamiento? En cualquier caso ¿ningún responsable del Ministerio coordinó por encima del director general la evaluación y las decisiones a adoptar? Lo cierto es que el director se atribuyó toda la responsabilidad del alejamiento a pesar de que fue público y notorio que sus superiores en el Gobierno avalaron y aplaudieron la decisión.

“En lo que tiene que ver con la protección del medio ambiente la justicia parece que solo funciona con los pequeños infractores y que con respecto a los grandes entramados empresariales o de la Administración siempre aparecen dificultades insalvables...”

Aquí, en la sentencia, la propia Audiencia vuelve a contradecirse respecto del auto que dictó el 5 de octubre de 2009 incriminando en la instrucción al director general al considerar un error clamoroso considerar prudente y razonable el alejamiento del buque. Sobre ello el auto señalaba que “*la socialización del daño fue consecuencia de la falta de previsión de lo previsible (parcialmente evitable). El daño ya estaba hecho pero su magnitud pudo tener otro rango (menor)*”. La sentencia de la misma Audiencia Provincial (de otros magistrados, eso sí) establece lo contrario, que no hubo imprudencia sino una decisión eficaz y acertada.

Da la impresión de que el tribunal, sabiendo que cualquier decisión condenatoria pudiera ser controvertida, ha preferido ampararse en las dificultades “técnicas” y en las opiniones contradictorias de peritos y testigos para eludir la condena de un acusado que, en mi opinión, claramente la merecía.

La decepción colectiva que ha supuesto la sentencia del Prestige, expresada además en múltiples manifestaciones que se realizaron dos semanas después en numerosas localidades gallegas así como en Madrid, Barcelona, Bretaña y Londres, no ha sido un hecho aislado en relación con la protección jurídica del medio ambiente. Hay muchas otras catástrofes ecológicas que han quedado impunes en los últimos años. Recordemos algunas de ellas para poder hacer una valoración de conjunto.

Cadena de decepciones. La primera que viene a la memoria es el vertido en 1997 de lodos tóxicos, provenientes de la balsa de una mina de la empresa Boliden en Aznalcollar, que llegaron hasta las puertas del Parque Nacional de Doñana. Instruido un proceso penal por dicha catástrofe, un auto de la Audiencia Provincial de Sevilla archivando el caso en 2001 consideró que no había habido imprudencia ni de la empresa propietaria de la mina ni de la que había construido la balsa. Por otra parte, en un proceso contencioso administrativo el Tribunal Supremo anuló en 2011 un acuerdo de la Junta de Andalucía que reclamaba a la empresa Boliden el pago de los 90 millones que costó la limpieza de los lodos. Y en otro proceso paralelo, esta vez por reclamación civil, el Juzgado de Primera Instancia de Sevilla inicialmente se inhibió del asunto, pero el Tribunal Supremo varios años después le ha ordenado que reabra el caso. Es decir que 15 años después no hay responsables ni penales ni civiles.

Otro caso decepcionante es el de la empresa química ERCROS (antes ERKIMIA) en Flix (Tarragona) que desde hace décadas ha venido vertiendo 116 tipos de sustancias químicas al embalse de Flix en el río Ebro. El coste de la limpieza de los lodos tóxicos acumulados se ha estimado en 223 millones de

euros, pero en 2003 una sentencia de la Audiencia provincial de Tarragona le declaró culpable de la contaminación pero le eximió de responsabilidad por los daños históricos. La limpieza se realizará por las administraciones con dinero público. Eso sí, la Generalitat le había impuesto una multa de 18.000 euros por vertidos de 1998, una minucia para una empresa de esta envergadura.

Años atrás, en 1989, la fiscalía de Castellón había denunciado en un Juzgado a la compañía eléctrica ENDESA por un delito ecológico continuado derivado de sus emisiones de dióxido de azufre provenientes de su central térmica de Andorra (Teruel) que habían contaminado los bosques de la comarca del Maestrazgo (Castellón). Después de muchos avatares procesales, los ayuntamientos y algunas organizaciones ecologistas personadas en el proceso llegaron a un acuerdo con ENDESA por el que esta se comprometía a instalar sistemas de desulfuración de gases en la central y aportaba 2.000 millones de pesetas para compensar los daños producidos.

Peor fue el resultado de un macroproceso en el que estaban acusadas cuatro empresas y tres altos cargos de la Confederación Hidrográfica del Segura por la contaminación de dicho río. La Audiencia Provincial de Alicante no solo absolvió a todos los acusados sino que impuso las costas a las organizaciones ecologistas que se habían personado como acusación popular.

Decepcionante fue también la sentencia que absolvió a Unión Fenosa por el vertido en el año 2000 de 300.000 litros de fuel al río Tajo desde su central Térmica de ACECA en la provincia de Toledo.

Criterios para mejorar la persecución efectiva del delito ambiental.

Todos estos casos, y muchos otros que se podrían recordar, ponen de manifiesto las enormes dificultades que existen a la hora de perseguir jurídicamente los casos de grandes catástrofes ambientales.

En primer lugar hay que señalar la larga y compleja instrucción de estos procesos penales. En el caso del Prestige en un juzgado, el de Corcubión (A Coruña), con pocos medios para un asunto de 230.000 folios de diligencias, 55 acusaciones, 1.500 perjudicados, 140 testigos y 98 pruebas periciales. Los 10 años de instrucción ponen de manifiesto que los medios adicionales puestos a disposición de ese juzgado no han sido suficientes como para realizar dicha instrucción en un tiempo razonable. Siempre que se produce un asunto penal por alguna gran catástrofe medioambiental en el que está implicada una o varias grandes compañías el proceso judicial deriva en una lenta y tortuosa pesadilla procesal de difícil resolución.

En lo que tiene que ver con la protección del medio ambiente la justicia parece que solo funciona con los pequeños infractores y que con respecto a los grandes entramados empresariales o de la Administración siempre aparecen dificultades insalvables de carácter formal o material para conseguir condenas apropiadas y el resarcimiento de los daños materiales producidos.

A este respecto la mejora puede venir del incremento de medios humanos y materiales a estos juzgados de instrucción a los que les “cae” un asunto de grandes dimensiones o por la vía de determinar en las leyes procesales que en casos de asuntos graves que puedan afectar a un amplio territorio la instrucción corresponda a Audiencias Provinciales o, incluso, a la Audiencia Nacional que, en teoría, disponen de más capacidad.

En segundo lugar, da la sensación de que los delitos contra el medio ambiente solo se aplican a pequeños infractores (un cazador furtivo, algún pirómano que incendia el monte y ciertos alcaldes o pequeños empresarios que vierten sin depurar). Las grandes empresas parecen tener impunidad absoluta porque cuesta recordar algún caso en que hayan sido condenadas a pesar de que los desastres ecológicos que ocasionan tienen mucha mayor gravedad.

Los especialistas en derecho ambiental no aprecian graves deficiencias en los tipos penales que ahora hay enfocados a la protección del medio ambiente. Todo eso se mejoró mucho, sobre todo con la reforma del Código Penal de 1995. Ahora el problema estriba más bien en las dificultades de la instrucción de los procesos y, sobre todo, en la apreciación que tienen los jueces de este tema ya que, por lo general, se resisten a reconocer que alguien que lleve corbata pueda ser considerado como un delincuente ambiental. Esta percepción de muchos jueces ya apenas opera respecto de los delitos económicos o de los urbanísticos pero se mantiene para los de contaminación ambiental.

Los jueces muchas veces son sensibles a las “presiones” de la sociedad. Pensemos en algunos delitos que crean “alarma social”. Nuestra tarea debe ser, por tanto, movilizarlos y llamar la atención sobre la culpabilidad de los grandes contaminadores. Solo así lograremos que la justicia sea efectiva con ellos y que no se instalen en la impunidad.

Carlos Martínez Camarero es abogado ambientalista.