



FONDOS  
INTERNACIONALES  
DE INDEMNIZACIÓN  
DE DAÑOS DEBIDOS  
A CONTAMINACIÓN  
POR HIDROCARBUROS

<b>Punto 3 del orden del día</b>	IOPC/ABR16/3/2/1	
Original: INGLÉS	30 de marzo de 2016	
Asamblea del Fondo de 1992	<b>92AES20</b>	
Comité Ejecutivo del Fondo de 1992	<b>92EC66</b>	•
Asamblea del Fondo Complementario	<b>SA12</b>	

## SINIESTROS QUE AFECTAN AL FONDO DE 1992

### *Prestige* – Sentencia del Tribunal Supremo español

#### Documento presentado por el International Group of P&I Associations

<b>Resumen:</b>	<p>El Tribunal Supremo español ha dictado sentencia en un recurso contra la decisión de la Audiencia Provincial de la Coruña en los procedimientos penales derivados de este siniestro. El tribunal ha revocado la sentencia absolutoria del capitán respecto de responsabilidad en lo penal por daños al medio ambiente. La sentencia plantea diversas inquietudes resumidas en este documento, que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) el impacto adverso que tales sentencias tienen en la moral de la gente de mar y en la atracción y contratación de jóvenes a la profesión marítima; y</li><li>ii) los fallos del Tribunal Supremo de que el London Club es directamente responsable no solamente en virtud del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CRC de 1992) sino también hasta el límite de cobertura proporcionada por los Clubes del International Group por daños debidos a contaminación por hidrocarburos.</li></ul>
<b>Medida que ha de adoptarse:</b>	<p><u>Comité Ejecutivo del Fondo de 1992</u></p> <p>Tomar nota de la información.</p>

### **1** Introducción

- 1.1 El Tribunal Supremo español ha dictado sentencia en un recurso contra la decisión de la Audiencia Provincial de la Coruña en los procedimientos penales derivados del siniestro.
- 1.2 Revocando la decisión de la Audiencia Provincial de la Coruña, el Tribunal Supremo ha decidido que el capitán, Capitán Mangouras, era culpable de delito imprudente contra el medio ambiente. Dicha decisión se fundamenta en conclusiones de una cuestión de hecho que son contrarias en numerosos aspectos a aquellas de la Audiencia Provincial de la Coruña, que absolvió al capitán de dicho delito.
- 1.3 Fundamentándose en su fallo de responsabilidad penal por parte del capitán, el Tribunal Supremo ha impuesto responsabilidad civil al capitán, los propietarios, su Club P&I y al Fondo de 1992 por la contaminación.
- 1.4 Se anticipan nuevos procedimientos de apelación como se indica en este documento. Aparte de las consecuencias inmediatas para las partes involucradas, la sentencia plantea varias inquietudes más amplias. El International Group of P&I Associations (el International Group) está examinando la sentencia en la actualidad pero tiene gran preocupación en cuanto a la viabilidad futura del sistema de indemnización en su totalidad y las presiones a las cuales los aseguradores (y sus reaseguradores) hacen frente a la luz de esta sentencia.

## **2 Antecedentes: sentencia de la Audiencia Provincial de la Coruña**

- 2.1 la Audiencia Provincial en La Coruña competente en los procedimientos penales — celebró una vista oral de nueve meses entre noviembre de 2012 y julio de 2013. La sentencia del tribunal se dictó el 13 de noviembre de 2013. El tribunal determinó que el capitán y otros demandados no eran responsables en lo penal por daños al medio ambiente. Se condenó al capitán por desobedecer a las autoridades españolas durante la crisis, pero el tribunal determinó que ello no fue la causa de la contaminación.
- 2.2 Los fundamentos y los antecedentes de la decisión del tribunal se resumieron en una nota de la Secretaría de fecha 1 de abril de 2014 (documento [IOPC/MAY14/3/3](#), párrafo 4.3.3.). Entre otras cosas, el tribunal determinó que la debilidad estructural del buque no era visible y que no había pruebas de que el capitán o la tripulación podrían haber tenido conocimiento de ello.
- 2.3 En cuanto a los daños derivados del siniestro, el tribunal de lo penal determinó que podía declarar responsabilidad civil solamente por las consecuencias de un delito penal. Debido a que se absolvió a los demandados de toda responsabilidad penal por daños al medio ambiente y la desobediencia del capitán no fue la causa del daño, el tribunal no podía conceder indemnización alguna a los reclamantes. Las reclamaciones por indemnización se deberían por lo tanto llevar adelante en los tribunales civiles.

## **3 Sentencia del Tribunal Supremo**

- 3.1 El 29 de setiembre de 2015, el Tribunal Supremo celebró una vista que duró menos de un día. No se escuchó a ningún demandado ni a otros testigos y solamente se permitió presentar observaciones orales breves. La sentencia del tribunal de fecha 14 de enero de 2016 se publicó el 26 de enero de 2016.
- 3.2 En su sentencia, el Tribunal Supremo ha invocado reglas procesales españolas que le exigen observar, al tratar veredictos de absolución, las conclusiones de una cuestión de hecho hechas por la Audiencia Provincial de la Coruña y que restringen los motivos para presentar un recurso a cuestiones de derecho. Ha hecho luego varias conclusiones que difieren en diversos aspectos de, y son directamente contrarias a, aquellas de la Audiencia Provincial de la Coruña. En virtud de estas nuevas conclusiones, el Tribunal Supremo sostuvo que:
- al acometer la travesía el capitán cometió un delito imprudente contra el medio ambiente;
  - el siniestro fue causado por mala conducta del capitán que le privó de inmunidad contra responsabilidad civil en virtud del CRC de 1992;
  - los propietarios incurren responsabilidad civil subsidiaria por las consecuencias del delito del capitán;
  - el siniestro fue causado por mala conducta de los propietarios que les privó del derecho a limitar la responsabilidad por daños debidos a contaminación en virtud del CRC de 1992;
  - el London Club es directamente responsable no solamente en virtud del CRC de 1992 sino también en virtud de otras leyes, hasta el límite de cobertura de mil millones de dólares estadounidenses, independientemente de la regla “pay to be paid”, con la cual obró de manera incongruente al pagar el fondo de limitación del CRC de 1992 al tribunal.
- 3.3 La conclusión del Tribunal Supremo que el capitán cometió un delito imprudente contra el medio ambiente se fundamenta en nuevas conclusiones en cuanto a –
- factores que en la opinión del Tribunal hicieron que acometer la travesía fuese imprudente o riesgoso;
  - factores que en la opinión del Tribunal proporcionaron motivos para criticar la gestión del siniestro por parte del capitán tras haber ocurrido el fallo estructural;

- la función causal que en la opinión del Tribunal estos factores podrían haber desempeñado para contribuir al siniestro o para agravarlo o para afectar la capacidad del capitán para responder a este;
- la concienciación respecto de estos asuntos a ser imputada al capitán y/o a los propietarios;
- la culpabilidad a atribuirles a la luz de tal conocimiento.

3.4 El Tribunal Supremo afirmó que “todas las partes concluyen que [el capitán] cometió un delito imprudente contra el medio ambiente, por acometer la travesía en las condiciones en las que lo hizo”. No está claro en base a cuáles fundamentos el Tribunal hizo esta declaración, dado que ni el capitán, ni los propietarios, ni la Audiencia Provincial de la Coruña ni los expertos cuyas pruebas aceptó compartían esta opinión. Si bien no dijo esto expresamente, el tribunal podría haber tenido la intención de indicar que todas las partes acusadoras hicieron una alegación a tal efecto. De ser así, no está claro por qué el tribunal consideró que ello era pertinente cuando la alegación había sido rechazada por la Audiencia Provincial de la Coruña debido a falta de pruebas.

3.5 Al revocar la absolución del capitán de ese cargo, el Tribunal Supremo se ha basado en la teoría que el buque estaba sobrecargado cuando navegó. Una alegación a tal efecto se disputó durante el juicio como una aplicación incorrecta de la normativa sobre las líneas de carga, que implica no haber tenido en cuenta diferencias en la densidad del agua en diferentes zonas por las cuales el buque navegó tras la carga en el Mar Báltico. En los informes de la investigación oficial no se cuestionaron los cálculos preliminares del capitán ni se sugirió que el buque había sido sobrecargado. Las pruebas presentadas en apoyo de esta teoría fueron una opinión sugerida en uno de los informes de expertos presentados en juicio. En su sentencia la Audiencia Provincial de la Coruña observó que no se habían dado documentos probatorios en apoyo de esta opinión y concluyó que “el informe es simplemente teórico”. El Tribunal Supremo ha citado una sección anterior de la sentencia de la Audiencia Provincial de la Coruña en la cual se hace referencia a esta alegación y en la cual podría parecer haber sido aceptada en primera lectura; sin embargo, está claro a partir de secciones posteriores en la sentencia de la Audiencia Provincial de la Coruña que de hecho fue rechazada por ser una teoría sin fundamentos.

3.6 El Tribunal Supremo comentó adversamente respecto de la decisión del capitán de ordenar que la tripulación evacuase el buque mediante salvamento aéreo-marítimo, dejando a bordo solamente al propio capitán y otros dos oficiales. Si bien reconoce que “cabe la posibilidad de que la evacuación fuera adecuada” con el objetivo de poner a salvo las vidas humanas, el Tribunal observa que ello dejó al buque con insuficiente tripulación para operar el dispositivo de remolque de emergencia de popa del buque. La Audiencia Provincial de la Coruña determinó que las acciones del capitán fueron totalmente correctas.

3.7 El Tribunal Supremo ha hecho una serie de otras conclusiones que parecen contradecir la evaluación de las pruebas por la Audiencia Provincial de la Coruña. Su sentencia está sujeta a nuevos procedimientos de apelación como se explica *infra*.

#### **4 Consecuencias de la sentencia**

4.1 Varios aspectos de la sentencia del Tribunal Supremo plantean inquietudes. Aparte de aquellas que afectan a la gente de mar, y al Capitán Mangouras en particular, hay varias consecuencias más amplias que parecen afectar al régimen de indemnización.

##### *Procedimientos penales*

4.2 En 2014, tras la sentencia de la Audiencia Provincial de la Coruña, el Director expresó la opinión que los procedimientos habían mostrado que un tribunal penal no era el foro apropiado para tratar una indemnización en cuanto a la contaminación por hidrocarburos (documento [IOPC/MAY14/10/1](#), párrafo 3.4.18). El International Group concuerda con esta opinión, que considera igualmente válida ya sea que los demandados sean absueltos o condenados. En un caso, el tribunal de lo penal no puede conceder indemnización pese a la insatisfacción de múltiples partes con reclamaciones financieras; en

otro, no siempre es fácil tener confianza de que un veredicto de culpabilidad no se vio influido por la preocupación de evitar la insatisfacción de este tipo.

- 4.3 Naturalmente, esta confianza es aún más problemática si la condena se basa en una opinión sobre los hechos que es contraria a aquella del Tribunal que examinó las pruebas, y en bases que para personas familiarizadas con el ámbito de lo marítimo resultan difíciles de comprender y un tanto superficiales.
- 4.4 Como afirmara anteriormente el Director, no hay necesidad de que las concesiones de indemnización dependan de una condena penal, dado que los Convenios de 1992 establecen responsabilidad objetiva por daños debidos a contaminación independientemente de la culpa. El régimen internacional funciona mejor si los tribunales civiles tratan las reclamaciones de indemnización.
- 4.5 La condena del capitán por el Tribunal Supremo parece sentar un precedente para imponer responsabilidad penal en la gente de mar en circunstancias en que simplemente han estado haciendo su trabajo. El Tribunal Supremo criticó al Capitán Mangouras por acometer la travesía a la luz de la antigüedad del buque y del hecho de que no cumplía con los criterios de fletamento de dos empresas petroleras. Los criterios de este tipo varían de una empresa a otra y otros operadores importantes han más recientemente aprobado el uso del buque. Debido a que estaba realizando operaciones legítimamente, estaba totalmente certificado y en la opinión de la Audiencia Provincial de la Coruña no había razones visibles para dudar sobre su navegabilidad, no parece realista sugerir que el capitán no debería haber navegado y mucho menos que era penalmente imprudente al hacerlo. Comentarios similares son aplicables a las críticas de su respuesta al siniestro, que los peritos y la Audiencia Provincial de la Coruña convinieron que fue completamente profesional.
- 4.6 Habiendo condenado al capitán por responsabilidad en lo penal por daños al medio ambiente, el Tribunal Supremo dictaminó que debería recibir varias sanciones, con inclusión de prisión durante un plazo de dos años. El Tribunal no hizo ninguna referencia al Artículo 230 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar (CNUDM) que estipula que:

"Las infracciones de las leyes y reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros en el mar territorial, sólo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias, salvo en el caso de un acto intencional y grave de contaminación en el mar territorial." (Artículo 230.2).

- 4.7 Aunque el Tribunal Supremo condenó al capitán por imprudencia, más no concluye que cometió un acto intencional de contaminación. España es parte en el CNUDM y no está claro sobre qué base se impuso una pena privativa de libertad.

#### *Responsabilidad civil*

- 4.8 En 2005, tras la decisión del juzgado de instrucción en Corcubión de remitir las reclamaciones de indemnización así como los cargos penales a juicio penal, el entonces Director del Fondo de 1992 expresó su preocupación de que ello no conformaba con el CRC de 1992. Señaló que parecía no respetar tampoco la inmunidad de enjuiciamiento del capitán (en virtud de las disposiciones de encausamiento) ni la exclusión de responsabilidad del propietario salvo bajo el CRC de 1992. Durante la 29ª sesión del Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 ([92FUND/EXC.29/6](#), párrafo 3.2.28-35) varias delegaciones se hicieron eco de estas inquietudes.
- 4.9 La sentencia de la Audiencia Provincial de la Coruña en noviembre de 2013 significó que esas inquietudes no se materializaron en ese momento. Sin embargo, la decisión del Tribunal Supremo ahora las pone de manifiesto – su enfoque de los Convenios tiene mucho en común con aquel del Tribunal Supremo de Venezuela en el siniestro del *Nissos Amorgos*, salvo que en este caso el CRC de 1992 es de aplicación, con su prueba de conducta más rigurosa supresora de la limitación y disposiciones de encausamiento más extensivas.
- 4.10 El Tribunal parece haber interpretado esta prueba a la luz del derecho penal español y también ha hecho referencia a la Directiva de 2005 de la UE sobre sanciones penales por contaminación procedente de

buques. El Tribunal observó que esto crea responsabilidad penal debido a contaminación causada por “negligencia grave” y parece haber tratado dicha conducta como suficiente para prohibir la inmunidad en virtud del CRC de 1992 o el derecho de limitación. Este razonamiento parece ser contencioso por diversas razones.

- 4.11 Las consecuencias de la sentencia para los aseguradores y para el correcto funcionamiento del régimen de indemnización son naturalmente una inquietud. En el propio caso del *Prestige* la sentencia contra el London Club no debería ser ejecutable en el Reino Unido ya que el Tribunal Superior inglés ha previamente dictaminado, en procedimientos en los cuales tanto España como Francia participaron, que cualquier reclamación contra el Club fuera del CRC de 1992 solamente se podía hacer de conformidad con las reglas del Club, que estipulan arbitraje en Londres y están sujetas al principio de “pay to be paid”. Sin embargo, la sentencia del Tribunal Supremo español es no obstante un precedente preocupante que podría socavar seriamente el régimen de indemnización si se sigue en el futuro. Las posibles consecuencias se están considerando y podrían ser objeto de nuevo comentario más adelante.

## **5 Otros procedimientos de apelación**

- 5.1 En su sentencia el Tribunal ha expresado la opinión que sus conclusiones eran un análisis jurídico permisible de los hechos determinados por la Audiencia Provincial de la Coruña. Se anticipan ahora procedimientos de apelación con motivo de que el tribunal ha, al contrario, excedido sus poderes al llevar a cabo una amplia reevaluación de los hechos del caso; al sustituir la evaluación de la Audiencia Provincial de la Coruña de las pruebas por su propia opinión de los hechos y al revocar la absolución del capitán sin volver a examinar las pruebas.
- 5.2 De acuerdo con los reglamentos procesales españoles el capitán ha presentado una solicitud al Tribunal Supremo para que reconsidere su decisión. Dependiendo del resultado de esta solicitud se podrían iniciar otros procedimientos de apelación ante el Tribunal Constitucional español y, si fuese necesario posteriormente, ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (en virtud de las disposiciones sobre proceso equitativo y otras disposiciones de la Convención Europea de Derechos Humanos).
- 5.3 Si se tiene éxito con los procedimientos de apelación y la condena del capitán impuesta por el Tribunal Supremo debido a delito imprudente contra el medio ambiente se invalida, se tiene entendido que también se anulará la responsabilidad civil basada en esa condena.

## **6 Medida que ha de adoptarse**

### Comité Ejecutivo del Fondo de 1992

Se invita al Comité Ejecutivo del Fondo de 1992 a que tome nota de la información recogida en el presente documento.

---