

Universidad Nacional de San Luis
Facultad de Ciencias Económicas, Jurídicas y Sociales
Diplomatura en Derecho y Justicia Ambiental

Derecho Penal y Procesal Penal ambiental

Prof. Dr. Gustavo E. Aboso

a) *Caso Prestige*

El desastre ecológico producido el 13 de noviembre de 2002 por el naufragio del barco Prestige es por lejos uno de los más conocidos por la gravedad y el alcance de la contaminación marítima de la franja costera de Galicia y el Cantábrico, considerada hasta la fecha como la peor catástrofe medioambiental sufrida por España. En términos sencillos, la nave sufrió una avería como consecuencia de su crítico estado estructural que determinó la pérdida de maniobrabilidad, junto a la demora del capitán de dar aviso sobre la situación de emergencia y solicitar la ayuda respectiva, lo que derivó en el naufragio de la embarcación y el derrame consiguiente de más de 63.000 toneladas de crudo.

En el proceso penal originado por la contaminación marítima fueron acusados el capitán de la nave, de nacionalidad griega, el primer oficial y el jefe de máquinas. Según los hechos probados, la embarcación fue construida en Japón en 1976 y llevaba 26 años de servicio activo. Si bien la nave contaba con los certificados y requisitos de seguridad exigidos a la fecha, empresas del sector habían prescindido de sus servicios por la comprobación de ciertas deficiencias, lo que la convertía en una embarcación insegura. Pese a ello, el buque continuó prestando servicio de transporte de hidrocarburos y en el último viaje que desencadenó la tragedia ambiental, había partido de la ciudad puerto de San Petersburgo con una carga de fuel que fue completada en otro puerto de Letonia. Se acreditó que la carga final excedía el límite autorizado para el transporte en función de su capacidad, circunstancia que podría influir en su gobierno al mismo tiempo de que comprometía la seguridad del barco. Cuando se encontraba surcando el corredor marítimo frente a la costa de Fisterra sufrió una avería consistente en la brecha de su casco, lo que produjo una explosión, seguida de una pronunciada escora, la paralización de los motores y, finalmente, la pérdida del gobierno de la nave y su posterior hundimiento.

De acuerdo a un informe elaborado por la Universidad de Santiago Compostela, el vertido de hidrocarburo al mar provocó la contaminación de 2.980 km de litoral costero, 1.137 playas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental, entre otras consecuencias dañinas para el ecosistema.

b) *Caso Pte. Arturo Humberto Illia*

Entre el 25 y 26 de diciembre de 2007 se produjo el vertido de hidrocarburo durante una maniobra de deslastre y carga de petróleo entre una monoboya y el buque "Pte. Arturo

Humberto Illia” en la costa norte de Caleta Córdova ubicada a casi 20 km al norte de la ciudad de Comodoro Rivadavia (Chubut). El hecho produjo una mancha de hidrocarburo de más de 5 km de extensión y afectó la fauna ictícola y su explotación local, siendo considerado como un desastre ecológico. La acusación pública formuló imputación contra el capitán, el primer oficial y el tercer oficial de la embarcación. La conducta de los imputados fue subsumida en la figura de contaminación dolosa, en los términos empleados en el art. 55 de la Ley 24.051, en calidad de coautores. También se formularon cargos criminales contra otras dos personas por contaminación imprudente.

La descarga de hidrocarburo desde la embarcación y su conexión con la monoboya demandó la participación de varias personas. Previo al amarre en la monoboya, es condición necesaria que el personal encargado haya dado el visto bueno y para ello debe realizarse un control del cargamento. Esta función está a cargo de un capitán operativo, el inspector de tanques y dos o más empleados que hacen guardia. Toda la operación es coordinada desde un remolcador que lo asiste por la popa. El capitán operativo evalúa los riesgos inherentes a la operación de descarga, entre ellos, las condiciones meteorológicas, es decir, viento y marea.

Una vez que el capitán operativo aprueba el amarre, la descarga de combustible se realiza a través de una línea subacuática que se conecta con la monoboya, actividad que requirió la intervención de terceras personas, entre ellas, los buzos, cuya misión es la de conectar el dispositivo de extracción de crudo. Durante toda la operación de descarga, se practican controles espaciados para verificar que el hidrocarburo sea descargado en tiempo y forma a los fines de evitar fugas o vertidos accidentales.

Objetivos:

Analizar ambos casos y establecer coincidencias y diferencias desde el punto de vista de la responsabilidad penal.

Para ello, será menester tomar en cuenta lo siguiente:

1) Para el momento de los hechos, ambas legislaciones no establecían responsabilidad penal de la empresa, es decir, sólo existía una responsabilidad individual. ¿Cuál es su opinión sobre la necesidad o no de una forma de responsabilidad colectiva?

En el caso argentino, la Ley 24.051 contiene dos preceptos que sancionan la contaminación dolosa y la imprudente (arts. 55 y 56). No se prevé actualmente responsabilidad para la persona jurídica.

2) Analizar cuál o cuáles serían los intereses jurídico-penales protegidos en el ámbito del derecho penal ambiental (teorías antropocéntrica, ecocéntrica o mixta) desde la perspectiva de la ley argentina (Ley 24.051). ¿Cuál sería el concepto de contaminación?

3) Analizar los problemas de relación causal que se presentan en ambos casos judiciales.

4) Analizar la responsabilidad individual del capitán del barco y los oficiales en ambos casos.

5) Conjeturar sobre la eventual responsabilidad penal de los funcionarios en materia ambiental orientado hacia el deber de control de la embarcación, sus condiciones de uso y flotabilidad, y demás aspectos que podrían influir en la determinación de una

responsabilidad dolosa del funcionario. ¿Cuál sería su opinión sobre una regulación específica de la responsabilidad penal del funcionario ambiental? Pro y contra.