

TEDH - SENTENCIA DE 28.09.2010 (GRAN SALA),
MANGOURAS C. ESPAÑA, 12050/04 - ARTÍCULO 5.3
CEDH - PROPORCIONALIDAD DE MEDIDAS
CAUTELARES EN DELITOS ECOLÓGICOS¹

LAS SENTENCIAS «AMBIENTALISTAS» DEL TEDH

JESÚS VERDÚ BAEZA*

- I. EL HUNDIMIENTO DEL *PRESTIGE*. INTRODUCCIÓN.
- II. RESPUESTAS PROCESALES. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROCEDIMIENTOS.
- III. ANTECEDENTES DE HECHO DE LA SENTENCIA.
- IV. POSICIONES DE LAS PARTES.
- V. APRECIACIONES DEL TRIBUNAL.
- VI. OPINIÓN DISIDENTE COMÚN.
- VII. VALORACIÓN FINAL.

I. EL HUNDIMIENTO DEL *PRESTIGE*.
INTRODUCCIÓN.

El hundimiento del buque *Prestige* en aguas cercanas a la costa gallega el 19 de noviembre de 2002, días después de tener una vía de agua, y después de partirse en dos, puede considerarse una de las catástrofes ecoló-

* Profesor Contratado Doctor de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales, Departamento de Derecho Internacional Público, Derecho Penal y Derecho Procesal, Universidad de Cádiz, España.

¹ TEDH, *Mangouras c. España*, [GC], n.º 12050/04, 28 de septiembre de 2010, ECHR 2010.

gicas más grave de las que han tenido lugar en las costas españolas². Tal catástrofe produjo una cantidad importante de afectados por la contaminación que desde Galicia se extendió al litoral de Asturias, Cantabria, el País Vasco español para alcanzar después las playas francesas de Las Landas y la Girona y finalmente más de doscientos kilómetros de litoral atlántico francés hasta la isla de Yeu con efectos que según diversos estudios científicos pueden durar más de veinticinco años³.

Tal catástrofe puso de manifiesto, una vez más, como ya había pasado previamente con los siniestros de los buques *Torrey Canyon* (1967), *Amoco Cadiz* (1978), *Exxon Valdez* (1987) y el *Erika* (1999), la inadecuación del marco jurídico tanto internacional como europeo tanto para la prevención de accidentes de esta naturaleza, como *a posteriori* para hacer frente tanto a las labores de reparación y regeneración como para hacerse cargo de la responsabilidad civil derivada del siniestro, de enormes proporciones, por cierto, en este caso. Como ha indicado el profesor Juste Ruiz⁴ las iniciativas internacionales para elaborar un marco jurídico adecuado de protección del medio marino han tenido un carácter reactivo, esto es, siempre después de un accidente o episodio grave de contaminación, abordando generalmente los problemas de una forma parcial, incompleta y la mayoría de las veces, ineficaz.

De alguna manera, el accidente del *Prestige* sirvió como un importante acicate tanto para la revisión de las normas internacionales en vigor en relación con la contaminación marina por hidrocarburos, en concreto el tratado MARPOL⁵ en lo relativo al calendario de retirada de buques mono-

² Sobre cómo sucedió el accidente véase CONSELLERÍA DE PESCA Y ASUNTOS MARÍTIMOS, XUNTA DE GALICIA, *Prestige: la fuerza de los hechos. Relato y primer análisis de cómo se encaró el accidente*, Santiago de Compostela, 2005. Se trataba de un buque de gran antigüedad, de casco único, que navegaba bajo un pabellón denominado de conveniencia, Bahamas, y perteneciente a una sociedad liberiana, operando bajo un complejo entramado societario, y en cuyo interior transportaba unas 77.000 toneladas de fuel pesado.

³ Sobre los efectos del siniestro, INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS DE GALICIA, *El impacto del Prestige: análisis y evaluación de los daños causados por el accidente del Prestige y dispositivos para la regeneración medioambiental y recuperación económica de Galicia*, A Coruña, 2003. LABARTA, U., ARIAS, P., LAMELA, C. (Coords.), *La huella del fuel: ensayos sobre el Prestige*, Fundación Santiago Rey Fernández-Latorre, La Coruña, 2003.

⁴ JUSTE RUIZ, J., *Derecho Internacional del Medio Ambiente*, Madrid, 1999, pp. 131 y ss.

⁵ MARPOL es un Convenio que intenta regular todas las posibles formas de contaminación marina relacionada con las actividades de los buques, procedentes de cualquier tipo de buque, salvo lo relativo a vertidos de desechos en el mar regulado por el Convenio de

casco⁶, en el contexto de la OMI, así como un estímulo para la aceleración del proceso de entrada en vigor de las normas englobadas en los paquetes de medidas en el seno de la Unión Europea denominados Erika I y II y para el desarrollo de un nuevo paquete de medidas bajo el nombre de Erika III con el doble objeto de proteger las costas europeas al prevenir los accidentes marítimos así como la mejora de la gestión coordinada de sus consecuencias, si a pesar de todo, la catástrofe tuviera lugar.

No obstante, en el momento de ocurrir el accidente del *Prestige* las enormes deficiencias jurídicas existentes en la fecha del siniestro se hicieron fuertemente patentes. Por un lado, al mostrarse con claridad la incapacidad del ordenamiento vigente para prevenir un accidente derivado del hundimiento de un buque monocasco que pudiera perfectamente calificarse como subestándar así como la falta de estrategias de búsqueda de un puerto seguro. Por otro lado, la incapacidad de que los mecanismos de compensación resarcieran la totalidad de los daños causados de una forma rápida y efectiva.

En materia de responsabilidad civil, la regulación básica en materia de siniestros de contaminación marina por hidrocarburos se encuentra básicamente regulada en el Convenio de Bruselas sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a la Contaminación Marítima por Hidrocarburos, de 29 de noviembre de 1969 (CLC)⁷. Este Convenio supone un compromiso entre

Londres sobre vertidos de 1972. Su objeto es prevenir la contaminación por descargas procedentes de las operaciones normales de los buques y reducir los riesgos en caso de un siniestro. Las disposiciones del Convenio afectan tanto a la introducción de mejoras de carácter técnico aplicable a los buques y a las instalaciones portuarias, como al perfeccionamiento de la cooperación internacional para su aplicación y control. OMI; «MARPOL 73/78» en *Focus on IMO*, octubre de 1997, p. 13.

⁶ Se trata de la enmienda aprobada el 4 de diciembre de 2004, cuya entrada en vigor ha sido por el procedimiento de aceptación tácita, y prevé un calendario de retirada de buques petrolero monocasco ante la presión de determinados Estados, entre ellos España, que han sufrido catástrofes ecológicas en sus costas por este tipo de buques. La enmienda supone una revisión de los calendarios de retirada previstos por la enmienda de 1992 y establecidos en la regla 13 G del Anexo I y supone un adelanto de la retirada de petroleros denominados de categoría I (petroleros pre-MARPOL) con fecha límite en 2005 en vez de 2007. La fecha de retirada de monocascos de las categorías 2 y 3 (petroleros MARPOL y buques pequeños) se adelanta a 2010, frente a la fecha inicial de 2015.

⁷ Para España, Instrumento de ratificación de 15 de noviembre de 1975, publicado en el *BOE* n.º 58 de 8 de marzo de 1976. Esta norma fue completada mediante el Convenio sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización por daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND 71) de 18 de diciembre de 1971 que regula un esquema

dos intereses enfrentados: los intereses de los Estados por garantizar las indemnizaciones en supuestos de contaminación y los intereses de las industrias marítimas y petroleras para reducirlas al máximo. Fruto de este compromiso es el establecimiento de una limitación económica de la responsabilidad⁸.

Se trata en definitiva, de un sistema de responsabilidad objetiva (sin culpa o negligencia), selectiva (responde sólo el propietario del buque), legal (es necesario la aplicación íntegra del Convenio), asegurada (el propietario debe haber suscrito un seguro que garantice la responsabilidad) y como hemos visto limitada (en el momento de producirse la catástrofe del *Prestige* hasta un máximo de 200 millones de euros)⁹. Ciertamente las cantidades máximas garantizadas mediante este sistema resultarán a todas luces insuficientes para cubrir las responsabilidades que se derivan del naufragio del *Prestige* con una cantidad importante de afectados por la contaminación¹⁰.

II. RESPUESTAS PROCESALES. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PROCEDIMIENTOS.

La principal respuesta jurídica ante el siniestro fue la incoación de un procedimiento penal figurando como imputado el capitán del buque, un ciudadano griego llamado Apostolos Ioannis Mangouras¹¹. No parece que

complementario de indemnización mediante un fondo aportado por las empresas petroleras (se asegura mediante un gravamen practicado en todas las operaciones de importación de hidrocarburos por mar en los estados parte.

⁸ Los armadores han organizado por su cuenta unos mecanismos de reparación de daños muy eficaces (90% de ellos) TOVALOP 69 *Tanker Owner's Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution* y CRISTAL 71 *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*, que se aplican conjuntamente con los Convenios citados.

⁹ En Estados Unidos, en virtud de la *Oil Pollution Act* de 1990, los buques que naveguen por sus costas deben garantizar la responsabilidad civil total y completa en caso de accidente y se produzca contaminación por hidrocarburos.

¹⁰ HUERTA VIESCA, M. I., *Responsabilidad civil por contaminación marina por vertido de hidrocarburos: a propósito del Prestige*, Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo, 2004.

¹¹ Se trata de las Diligencias previas n.º 960/2002 seguidas en el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción n.º 1 de Concurbión (A Coruña). Los presuntos delitos por lo que ha sido imputado el capitán son tres: 1.º) el llamado «delito ecológico» en su modalidad imprudente (art. 325 del Código Penal vigente a la fecha de los hechos, en relación con el art. 331), 2.º) el delito de daños en un espacio natural protegido también en su versión imprudente (art. 330 en relación con el art. 331) y 3.º) delito imprudente de daños (art. 267).

un proceso penal, habida cuenta de todas las circunstancias de un caso extremadamente complejo¹² sea el cauce procesal adecuado al añadir dilaciones e incertidumbres en su resultado, interfiriendo además en la aplicación de los mecanismos de responsabilidad civil derivada del CLC¹³.

Efectivamente, a los nueve años después de haberse incoado las Diligencias Previas todavía se desconoce la fecha del juicio oral¹⁴. Los datos del procedimiento nos muestran con claridad las enormes dificultades procesales: el procedimiento consta de 266.650 folios y en él hay personadas 2.090 partes¹⁵, incluyéndose los Estados español y francés, un número importante de municipios de ambos países, así como unos 2.300 perjudicados¹⁶.

Parece interesante reseñar un original enfoque procesal intentado por el Estado español. Se trató de determinar la responsabilidad de la agencia de clasificación americana, denominada *American Bureau of Shipping*, ABS, que había certificado las condiciones de navegabilidad y seguridad del buque reclamando mil millones de dólares ante la justicia ordinaria estadounidense. Como quiera que el Código Penal vigente a la fecha de los hechos no permitía la imputación de delitos a personas jurídicas¹⁷ y ante la dudosa solvencia del entramado empresarial titular del *Prestige*, en 2003 España interpuso una demanda contra la entidad ABS ante un Tribunal Federal de Nueva York, finalmente desestimada¹⁸. Cerrado este procedi-

¹² Sobre el análisis jurídico del accidente desde la perspectiva del Derecho Internacional véase JUSTE RUIZ, J., «El accidente del *Prestige* y el Derecho Internacional: de la prevención fallida a la reparación insuficiente» en *R.E.D.I.*, vol. LV (2003), I, pp. 15-42, «La catástrofe del *Prestige*: implicaciones internacionales» en *Política Exterior*, 92, marzo/abril 2003, pp. 151-164.

¹³ Sobre el procedimiento penal MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, C., *Crónica penal del Prestige y otros relatos jurídico-penales*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2005.

¹⁴ El Auto de apertura del juicio oral es de fecha 30 de junio de 2010.

¹⁵ Los imputados son, además del capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial del buque, que se encuentran en la actualidad en situación de búsqueda y captura y el Director General de la Marina Mercante a la fecha del siniestro, figurando por otra parte diversos responsables civiles, directos y subsidiarios.

¹⁶ No es de extrañar que el propio presidente del Tribunal Superior de Justicia de Galicia, M. Á. Cadenas, haya reconocido públicamente que el procedimiento está «varado coyunturalmente» y que en el mejor de los casos el juicio podría celebrarse en 2012, «El juicio del caso *Prestige* se celebrará en el 2012 en el mejor de los casos», *La Voz de Galicia*, 8 de julio de 2011.

¹⁷ En la actualidad la reforma del Código Penal operada mediante la Ley Orgánica 5/2010 que entró en vigor el pasado 23 de diciembre de 2010 sí prevé la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

¹⁸ En primera instancia, en 2008 el Tribunal dictaminó la falta de jurisdicción americana para conocer el litigio al aceptar el argumento de la sociedad clasificadora demandada en el

miento judicial, que con todo, aportó un enfoque novedoso y original que de haber prosperado podría haber implicado una profunda transformación del sistema de las prácticas mercantiles marítimas, la única vía procesal abierta en relación con la catástrofe del *Prestige* es el proceso penal, quizás el mayor y más complejo instruido en España en relación con una causa ambiental.

III. ANTECEDENTES DE HECHO DE LA SENTENCIA.

Del citado procedimiento penal deriva la sentencia objeto de este Comentario. Por Auto de 17 de noviembre de 2002 el juez de instrucción decretó el ingreso en prisión provisional del capitán Mangouras fijando el importe de la fianza para la libertad provisional del imputado en tres millones de euros al considerar que de los hechos de la causa se desprendían indicios suficientes para justificar el inicio de una investigación penal. Los recursos interpuestos por la defensa de Mangouras fueron desestimados por la Audiencia Provincial (AP) de La Coruña estimando que existían suficientes elementos para una eventual condena al capitán¹⁹. Tras ochenta y tres días en prisión, el 7 de febrero de 2003, el Sr. Mangouras salió en libertad al haber depositado la fianza la compañía aseguradora del armador

sentido que el CLC, suscrito por España y Bahamas, prevé que las controversias en supuestos de contaminación marítima por hidrocarburos sean resueltas en las jurisdicciones de los Estados parte, siendo que los Estados Unidos no es parte en el CLC. No obstante, el Tribunal de apelaciones aceptó el recurso español obligando al Tribunal a declararse competente y conocer sobre el fondo del asunto. En una segunda resolución, de 4 de agosto de 2010, desestimó la demanda española afirmando que la responsabilidad última de los derrames y de los grandes desastres económicos ambientales es exclusivamente de los propietarios de las embarcaciones. La resolución establece que una agencia de clasificación como es ABS que presta sus servicios en nombre de un armador no puede ser responsable de un accidente como el del *Prestige* por mucho que se probase la imprudencia o negligencia a la hora de otorgar el certificado de navegabilidad. Continúa la resolución afirmando que aliviar a los armadores de su responsabilidad última sobre los buques certificados sería incompatible con el deber indelegable del propietario del buque de garantizar la navegabilidad, un deber que es del armador por estar en última instancia al cargo de las actividades a bordo del buque

¹⁹ La AP descartó el motivo basado en la aplicación del art. 230 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, uno de los principales argumentos de la defensa, porque dicha disposición concernía a infracciones administrativas relativas a la contaminación del medio marino por buques extranjeros fuera de las aguas territoriales, susceptible tan solo de penas pecuniarias, y no de actos dolosos graves de contaminación cometidos en aguas territoriales.

del buque²⁰ que se hizo cargo de forma «excepcional, espontánea y humanitaria» tal y como hizo constar al expresamente al Juzgado al momento del depósito.

La defensa del capitán presentó recurso de amparo ante el Tribunal Constitucional español alegando que el importe de la fianza era excesivo y desproporcionado con respecto a su situación económica y hacía imposible la obtención de la libertad provisional. Tal recuso fue inadmitido el 29 de septiembre de 2003 citando lo dispuesto en el artículo 531 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y caracterizando la fianza «como freno suficiente para descartar toda idea de fuga» aludiendo a la situación catastrófica de alcance internacional que ha originado el accidente del buque, la extraordinaria repercusión en la comunidad social, la extraordinaria gravedad de los daños ocasionados y la condición de extranjero del Sr. Mangouras y la absoluta falta de arraigo en España.

De esta forma, el Sr. Mangouras presentó demanda ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos el 25 de marzo de 2004 en virtud del artículo 34 del Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales (CEDH) alegando que el importe de la demanda satisfecha con el fin de obtener su libertad provisional era excesivamente elevado y que se había fijado sin tenerse en cuenta su situación personal e invocando la violación de lo dispuesto en el artículo 5.3 del Convenio²¹. El 8 de enero de 2009 la Sala designada enmarcada en la sección tercera, dictó sentencia en la que se concluía por unanimidad que no había existido violación del artículo 5.3 del Convenio²². En dicha sentencia la Sala estimó que la gravedad de

²⁰ La compañía aseguradora *London Steamship Owner's Mutual Insurance Association Limited, London P&I Club*, junto a otras asociaciones profesionales marítimas y de armadores, participó como parte interesada en el proceso escrito y presentando alegaciones en virtud de lo dispuesto en los artículos 36. 2 del Convenio Europeo de Derechos Humanos y el art. 44.2 de su Reglamento.

²¹ «Toda persona detenida preventivamente o internada en las condiciones previstas en el párrafo 1.c) del presente artículo deberá ser conducida sin dilación a presencia de un juez o de otra autoridad habilitada por la ley para ejercer poderes judiciales, y tendrá derecho a ser juzgada en un plazo razonable o a ser puesta en libertad durante el procedimiento. La puesta en libertad puede ser condicionada a una garantía que asegure la comparecencia del interesado en juicio».

²² *Mangouras c. España* n.º 1250/04, de 8 de enero de 2009. Sentencia comentada en *Revista de Administración Pública*, núm. 179, Madrid, mayo-agosto (2009), pp. 265-279, por el profesor B. ARIÑO y en *Revue Générale de Droit International Public* (Paris), «Cour Européenne des Droits de l'Homme. Arrêt du 8 janvier 2009. Mangouras c. Espagne, n.º 12050/04», *Chronique de Jurisprudence Internationale*, n.º 2, 2009, pp. 446-452 por C. TIDIANI.

los hechos justificaba la preocupación de las jurisdicciones internas de establecer las responsabilidades de cada uno en una catástrofe ambiental. Consideró la Sala que habían sido razonables al asegurar la presencia del capitán del buque en el proceso fijando una fianza elevada pero no desproporcionada teniendo en cuenta el interés jurídico protegido, la gravedad del delito en cuestión y las consecuencias catastróficas que el vertido de la carga hubiere tenido para el medio ambiente y la economía. Habiendo sido desestimada pues, la demanda, el demandante solicitó el reenvío del asunto ante la Gran Sala en virtud de lo dispuesto el artículo 43 del Convenio y del artículo 73 del reglamento. El 5 de junio de 2009 la Gran Sala admitió dicha solicitud.

IV. POSICIONES DE LAS PARTES.

Una de las principales alegaciones de la defensa de Mangouras en su escrito era que no se tuvo suficientemente en cuenta su situación personal y financiera, sus ingresos, su situación familiar y su avanzada edad. Igualmente se mantuvo que el importe de la fianza se fijó basándose en la situación financiera, no del imputado, sino de la compañía aseguradora del armador y que ésta ya había anunciado que había depositado la fianza a título espontáneo, excepcional y humanitario, ya que no estaba obligada al pago de la fianza. En cualquier caso, el contrato de seguro vinculaba al armador del buque y a la aseguradora, pero no al capitán.

Llama la atención la argumentación utilizada por la defensa²³. En cualquier caso, la apelación estima que la Sala se ha basado en consideraciones inapropiadas y en Directivas europeas que no estaban en vigor en el momento del accidente así como en informes que contienen declaraciones de intenciones puramente políticas desprovistas de alcance jurídico. También sostuvo de nuevo el apelante que el artículo 230.1 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM) prohíbe la imposición de una pena de prisión en circunstancias como las del accidente²⁴. Finalmente considera que estamos en presencia de un caso de discriminación por razón de nacionalidad.

²³ Al mantener que «es inaceptable fijar el importe de la fianza exigida para la liberación de un empleado de un armador basándose en el enfado y la indignación que las compañías marítimas suscitan en la opinión pública incluso antes de que se haya resuelto a quién incumbe la responsabilidad de la catástrofe», § 61 de la sentencia.

²⁴ Las argumentaciones de la defensa están brillantemente resumidas por el abogado del capitán Mangouras, José María Ruiz Sorolla, en artículo titulado «No tirar sobre el marino» publicado en el diario *EL PAÍS* el 23 de noviembre de 2002.

Por su parte, el representante del Gobierno español²⁵ puso de manifiesto en primer lugar que el alto importe exigido no impidió al interesado depositar la fianza y que tal medida de caución pretende fundamentalmente garantizar la presencia del acusado privado de libertad al juicio, presentándose en este caso un elevado riesgo de fuga, como fue identificado en su día por el Juzgado de Instrucción. Se alegó también por parte del Gobierno que las circunstancias personales del Sr. Mangouras sí fueron tenidas en cuenta ya que los tribunales valoraron su nacionalidad extranjera, su total ausencia de vinculación con España y la facilidad con la que podría haber salido del territorio nacional para sustraerse de la acción de la justicia precisamente como elementos que determinaban el riesgo de fuga. En definitiva, en relación con la fianza sostiene que ésta no tenía un carácter arbitrario y que se justificaba suficientemente conforme a los criterios establecidos por el Tribunal²⁶. Respecto al artículo 230 de la CNUDM, el Gobierno español alegó que esta norma no es aplicable al presente caso²⁷. Finalmente, en relación con la fianza, el Gobierno mantuvo que el importe de la indemnización debida en concepto de responsabilidad civil no fue determinante para la fijación de la fianza, esgrimiendo como prueba que ésta representa menos de un 1 % del importe de las indemnizaciones potencialmente exigibles. Para el Gobierno, la fianza tan sólo pretende garantizar la presencia del acusado y no garantizar la responsabilidad civil dimanante del presunto ilícito penal. La base de la fijación de la cuantía de la medida cautelar fue fijado en su día, defiende el Gobierno, considerando la nacionalidad, el hecho de que reside en el extranjero, su falta de vinculación con España, su estatus y su medio profesional, las personas susceptibles de pagar la fianza en su lugar —criterio seguido por el Tribunal en la sentencia *Neumeister*²⁸— así como el complejo marco jurídico que

²⁵ El Gobierno español estuvo representado por su agente, don Ignacio Blasco, jefe del servicio jurídico de Derechos Humanos del Ministerio de Justicia español.

²⁶ Se cita las sentencias *Neumeister c. Austria*, n.º 1936/63, de 27 de junio de 1968, serie A, n.º 8 y *Iwanczuk c. Polonia*, n.º 25196/94, de 15 de noviembre de 2001, que no obstante, el Tribunal reconoce que se diferencian del asunto tratado por ciertos aspectos importantes.

²⁷ En cuanto que esta disposición solo afecta a las infracciones a las leyes y reglamentos destinadas a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino cometida por buques extranjeros fuera de aguas territoriales, infracciones que llevan tan solo acarreadas penas pecuniarias, no de actos intencionados graves de contaminación en aguas territoriales. El Gobierno español señaló que la CNUDM no prevé inmunidad para los delitos contra el medio ambiente y los recursos naturales.

²⁸ Sentencia *Neumeister c. Austria*, n.º 1936/63 *cit.*

rige las actividades del buque y el tipo de actividad empresarial. Considera el Gobierno que la Sala tuvo razón al señalar²⁹ la existencia de una relación jurídica contractual entre el armador y la aseguradora del buque. A este respecto, señala que la fianza fue pagada por el asegurador del empleador del capitán Mangouras conforme a una práctica habitual en las actividades de transporte marítimo, siendo la compañía aseguradora quien, eventualmente en caso de una sentencia condenatoria en el orden penal, asumiría el pago de las indemnizaciones que correspondieran a la responsabilidad civil. Por todo ello, el Gobierno español mantuvo que no ha existido violación alguna de lo dispuesto en el artículo 5.3 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales.

Resulta especialmente interesante la aportación de terceros interesados en el procedimiento, y personados de acuerdo con el artículo 36.2 del Convenio y artículo 44.2 del reglamento, básicamente la representación de las llamadas «gentes del mar», esto es, las principales asociaciones profesionales de la actividad marítima y compañías aseguradoras³⁰. Sus argumentaciones giran en torno a tres convenios internacionales, CNUDM, MARPOL³¹ y CLC³². Destaca en la intervención de terceros en el procedimiento

²⁹ § 39 de la Sentencia de Sala.

³⁰ Véase nota 13 de este trabajo. Se personaron en este procedimiento bajo la misma dirección jurídica las siguientes asociaciones: *International Transport Workers Federation*, *International Chamber of Shipping*, *International Shipping Federation*, *Baltic and International Maritime Council*, *International Association of Independent Tanker Owners*, *Hong Kong Shipowner's Association*, *International Association of Dry Cargo Shipowners*, *International Ship Manager's Association*, *Greek Shipping Cooperation Committee*, *Asian Shipowner's Forum*, *International Group of P&I Clubs*, *International Maritime Employer's Committee Ltd* y *European Community Shipowner's Association*.

³¹ En relación con el CNUDM coincide la línea de argumentación con el demandante en el sentido de defender que en virtud del artículo 230 las privaciones de libertad por actos de contaminación cometidos más allá del mar territorial están prohibidos además de señalar que el CNUDM prevé un dispositivo de solicitud de pronta liberación de un buque y su tripulación. El Tribunal Internacional del Derecho del Mar ha conocido de tres asuntos de pronta liberación, alega la representación de terceros. Se trata de los asuntos *Camouco* (Panama c. Francia, n.º 5), *Monte Confurco* (Seychelles c. Francia, n.º 6) y *Volga* (Federación Rusa c. Australia, n.º 11), en dichos procedimientos el Tribunal dispuso la puesta en libertad de su tripulación.

³² En relación con el CLC y el Convenio sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos se recuerda que la responsabilidad civil del armador, aunque no concorra culpa por su parte, debe estar cubierta forzosamente por una aseguradora pero no incluye el concepto de fianza para la puesta en libertad provisional del capitán de un buque, ni siquiera de forma excepcional, como pudiera tratarse de ciertos gastos.

su preocupación por la creciente criminalización en el marco del Derecho Internacional de los actos de las gentes del mar³³.

V. APRECIACIONES DEL TRIBUNAL

Como principios generales, el Tribunal en su apreciación empieza considerando la función de la fianza tal y como ha quedado definida por el propio Tribunal en jurisprudencia anterior, básicamente citando la mencionada sentencia *Neumiester*³⁴. Se alega que solo puede exigirse una fianza durante el tiempo que se mantengan las razones que justifiquen la prisión del interesado³⁵ y si el riesgo de fuga puede evitarse mediante otra garantía, el acusado debe de ser puesto en libertad, siendo que si puede anticiparse una pena más leve, ello reducirá el riesgo de fuga³⁶. Igualmente se alega que las autoridades deben considerar de la misma manera la imposición de una fianza adecuada como si es indispensable o no el mantenimiento de una persona en prisión provisional³⁷. El Tribunal continúa en sus principios generales recordando que el importe de la fianza debe de estar debidamente justificado en la resolución que lo determine y tener en cuenta los recursos del interesado,

³³ Desde hace algunos años se viene observando efectivamente una inclinación hacia el derecho penal en relación con los accidentes marítimos con efectos contaminantes, podemos citar el Convenio sobre la Protección del Medio Ambiente a través del Derecho Penal de 1998 (que todavía no está en vigor) en el marco del Consejo de Europa o la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y el Consejo de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, *DO L 255 de 30.9.2005*, y la Directiva 2008/99/CE del Parlamento Europeo y el Consejo de 19 de noviembre de 2008, relativa a la protección del medio ambiente mediante el derecho penal, *DO L 328 de 6.12.2008*.

³⁴ En la que se mantiene que el importe de una fianza debe fijarse «en relación al interesado, a sus recursos, a su vinculación con las personas que deban prestar las fianzas y en definitiva a la confianza que pueda obtenerse de que la perspectiva de pérdida de la fianza o de la ejecución de las fianzas en caso de incomparecencia en el juicio serán un impedimento suficiente para descartar cualquier riesgo de fuga» §14 de la sentencia citada en la nota a pie número 26 de este trabajo.

³⁵ El TEDH ha mantenido este argumento en las sentencias *Musuc c. Moldavia*, n.º 42440/06, § 42, de 6 de noviembre de 2007, y *Aleksandr Makarov c. Rusia*, n.º 15217/07, § 139, de 12 de marzo de 2009.

³⁶ Sentencia *Vrencev c. Serbia*, n.º 2361/05, §76, 23 de septiembre de 2008.

³⁷ Sentencias *Bojilov c. Bulgaria*, n.º 45114/98, § 60 de 22 de diciembre de 2004; *Skrobol c. Polonia*, n.º 44165/98, § 57, 13 de septiembre de 2005; *Hristova c. Bulgaria*, n.º 60859/00, § 110, 7 de diciembre de 2006 y *Georgeva c. Bulgaria*, n.º 16085/02, § 30, 3 de julio de 2008.

siendo que la falta de evaluación por los tribunales internos de la capacidad económica del reo para depositar la cantidad solicitada como fianza ha sido constatada como una violación del Convenio³⁸. No obstante, siendo pues el criterio general para la fijación de la fianza como medida cautelar de garantía las circunstancias personales y económicas del reo, el Tribunal recuerda en determinadas circunstancias pudiera también considerarse como uno de los elementos esenciales tenidos en cuenta para la fijación de la fianza, la amplitud de los daños y perjuicios causados por la actividad presuntamente delictiva, así como el riesgo de fuga³⁹.

En lo que respecta a la aplicación de los principios al asunto objeto del recurso, el Tribunal constata que las jurisdicciones nacionales han partido, además de las circunstancias personales del imputado, de la gravedad y alcance del presunto delito, confirmando en consecuencia al asunto un carácter excepcional. El Tribunal recurre a la sentencia *Neumeister* para considerar que siempre se ha estimado que los «vínculos del interesado con las personas llamadas a depositar las fianzas» figuran entre los criterios a tener en cuenta para fijar el importe de la fianza.

Una de las consideraciones más destacables de la sentencia en nuestra opinión y que le proporciona una cierta singularidad es la que figura en el apartado 86 en relación con la consideración excepcional de la catástrofe ecológica con implicaciones internacionales derivada del accidente del *Prestige* por parte de las jurisdicciones internas españolas, manifestando que no se puede ignorar la creciente y legítima preocupación que existe tanto a nivel europeo como internacional respecto de los delitos contra el medio ambiente, constatando además la tendencia a recurrir al derecho penal como medio de llevar a la práctica las obligaciones medioambientales impuestas por el derecho europeo e internacional. Considera el Tribunal que estas nuevas realidades deben tenerse en cuenta en la interpretación de las exigencias del artículo 5.3 del Convenio en relación con la fijación de la fianza. Así pues, se recuerda que los hechos relativos a la catástrofe del *Prestige* revisten un carácter excepcional y tienen consecuencias muy importantes tanto en el ámbito de la responsabilidad penal como la civil.

Así pues, el Tribunal estima adecuadas las motivaciones alegadas en España tanto en el Auto de fijación de la fianza como garantía personal

³⁸ En este sentido, sentencia *Toshev c. Bulgaria*, n.º 56308/00, § 68 y siguientes, 10 de agosto de 2006.

³⁹ Así, sentencias *Moussa c. Francia*, n.º 28897/95, de 21 de mayo de 1997 y *Kudla c. Polonia*, n.º 30210/96, de 26 de octubre de 2000, CEDH 2000-XI.

como en la sentencia del Tribunal Constitucional que además de las circunstancias personales y económicas del Sr. Mangouras hicieron igualmente referencia a la amplitud catastrófica del siniestro y sus amplias responsabilidades civiles que califican el supuesto de hecho como de excepcional.

En este orden de ideas, el TEDH recurre a la jurisprudencia del Tribunal Internacional del Derecho del Mar que ha tenido la oportunidad de pronunciarse sobre si una fianza reviste o no carácter razonable considerando además de las infracciones alegadas las sanciones previstas⁴⁰, constando que utiliza criterios similares para la determinación del importe de la fianza. En principio, el Tribunal se cuida de prejuzgar el fondo del asunto, que corresponde a las jurisdicciones internas. No obstante, el Tribunal considera que nada le impide dictar resoluciones que puedan tener repercusiones sobre el fondo cuando éstas sean necesarias para apreciar la cuestión de saber si la fianza solicitada es o no razonable.

Del análisis de la jurisprudencia del tribunal Internacional del Mar, el TEDH deduce que se deben tener en cuenta tres elementos para pronunciarse sobre la razonabilidad de la cuantía de una fianza: i) la gravedad de las infracciones alegadas, ii) las sanciones impuestas o quien puedan imponerse en virtud de la legislación del Estado que ha procedido a la retención, siempre y cuando sean razonablemente proporcionales a la gravedad de las infracciones alegadas, y iii) el valor del buque retenido y del cargamento incautado.

Nos llama la atención que siendo la interpretación del artículo 230 de la CNUDM un elemento central en la posición de las partes —coincidiendo en gran parte en su análisis tanto la defensa del capitán Mangouras como la de los terceros intervinientes y dando un sentido diferente la representación jurídica del Gobierno español—, el Tribunal en sus apreciaciones no haya entrado a valorar la norma citada, ni la interpretación sobre su aplicación al supuesto de hecho concreto del presente asunto. En nuestra opinión hubiera sido de enorme interés que la sentencia hubiere incluido algunas valoraciones sobre el mencionado artículo para apreciar la interrelación existente entre la CNUDM y el CEDH y su posible utilización como antecedente ante eventuales supuestos similares que pudieran plantearse en el futuro.

⁴⁰ §§ 46 y 47 de la sentencia que cita y resume el asunto *Hoshimaru* (Japón c. Federación Rusa, n.º 14), sentencia de 6 de agosto de 2007 que sintetiza y cita otros pronunciamientos anteriores del Tribunal Internacional del Mar (asuntos «*Camouco*», «*Monte Confurco*», «*Volga*» citados en nota 31 y «*Juno Trader*», San Vicente y las Granadinas c. Guinea Bissau, n.º 13).

El Tribunal parte también de un dato relevante y posiblemente clave en la sentencia: la fianza fue desembolsada en un plazo relativamente breve por la aseguradora del armador del buque (*London Steamship Owner's Mutual Insurance Association*), empleador del capitán. Por ello, a pesar del carácter excepcional, espontáneo y humanitario alegado por la aseguradora a la fecha del desembolso de la fianza, deduce en la corrección del criterio utilizado por las instancias españolas al identificar como medio profesional del marino su vinculación con la aseguradora.

En definitiva, concluye la sentencia que se considera que los tribunales internos han tenido en cuenta suficientemente la situación personal del capitán Mangouras, especialmente su condición de trabajador del empleador, el armador, y su privilegiada vinculación con las personas llamadas a depositar la fianza, el asegurador, además de su nacionalidad y domicilio así como su falta de vinculación con España y su edad en el momento de la determinación de la cuantía de la fianza.

No obstante, en nuestra opinión nos parece lo más relevante de la sentencia⁴¹ que ésta tiene en cuenta para confirmar la inexistencia de violación del artículo 5.3 del Convenio el contexto particular del asunto y las consecuencias medioambientales y económicamente catastróficas del vertido del cargamento del buque, justificando en consecuencia, que las jurisdicciones internas hayan tenido en consideración la gravedad de las infracciones en cuestión y la amplitud del perjuicio causado al interesado. En este sentido la defensa de Mangouras ha considerado que la sentencia dictada es eminentemente *ambientalista*, estableciendo que los crímenes de contaminación del medio ambiente son tan odiosos y preocupan tanto a Europa que en estos casos los derechos humanos del imputado son interpretados con flexibilidad, pues lo importante es garantizar que esos crímenes se castigán⁴².

VI. OPINIÓN DISIDENTE COMÚN

Si en primera instancia la sentencia fue adoptada por unanimidad, en la sentencia de la Gran Sala el Tribunal adoptó su decisión por votación

⁴¹ § 92.

⁴² Califica por ello la defensa del imputado que la sentencia que venimos comentando es más propia de un eventual Tribunal Europeo de los Derechos del Medio Ambiente que del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, YOLDI, J., «Estrasburgo avala la prisión y fianza que se impuso al capitán del *Prestige*. Mangouras tuvo que depositar tres millones de euros para quedar en libertad», *EL PAÍS*, 9 de enero de 2009.

de diez votos contra siete, manifestando los jueces discordantes su opinión disidente común⁴³, precisamente alejándose en gran parte de ese carácter «ambientalista» de la sentencia, especial característica que le proporciona una cierta especificidad.

Parte la Opinión disidente común del hecho de que a la hora de fijar una fianza tan elevada no se valoraron en absoluto las circunstancias personales del interesado, tal y como sentencias anteriores de Tribunal habían venido confirmando como principio básico para una interpretación adecuada del artículo 5.3 del Convenio. Se alega que las únicas excepciones en que pudiera fijarse una fianza más elevada considerando la magnitud de las pérdidas imputadas al acusado eran exclusivamente en situaciones relativas a delitos de estafa o abuso de confianza existiendo indicios de que el acusado podría tener ingresos ocultos⁴⁴, no siendo éste el caso.

La Opinión disidente igualmente se manifiesta contraria a las dos características del asunto recogidas en la Sentencia que le otorgan cierta excepcionalidad en la interpretación de los requisitos del artículo 5.3 del Convenio: la relación del imputado con aquellos que efectuarían el pago de la fianza⁴⁵ y la gravedad de los delitos presuntamente cometidos⁴⁶.

⁴³ Se trata de los jueces Rozakis, Bratza, Bonello, Cabral Barreto, David Thor Bjorgvinsson, Nicolau y Bianku.

⁴⁴ *Moussa c. Francia*, núm. 28897/1995, Decisión de la Comisión de 21 de mayo 1997, DR 89-A, p. 92 y *Skrobol c. Polonia*, núm. 44165/1998, 13 septiembre 2005.

⁴⁵ En relación con el primero de ellos, se alega que los tribunales españoles nunca hicieron alusión a otras personas eventualmente llamadas al pago de la fianza, armador o aseguradora, tan sólo se encuentra una referencia calificada como «sibilina» en el Tribunal Constitucional en la que se tiene en cuenta «el entorno mercantil» del demandante. La opinión disidente considera que a la hora de determinar la fianza se basaron en la suposición, a la suma gratuita, de que el armador o la aseguradora se sentirían moralmente obligados a ayudar al demandante pagando la fianza, en lugar de dejarlo languidecer en prisión preventiva (§ 7 de la Opinión disidente común). Se insiste en que no se procedió a identificar posibles obligaciones jurídicas, no existentes por otra parte, sobre obligación de pago de la fianza por terceras personas que pudieran permitir la liberación del capitán siendo, en definitiva, esta consideración como elemento de determinación de la cuantía de la fianza inconciliable con las responsabilidades que el artículo 5.3 del Convenio hace recaer en los tribunales internos.

⁴⁶ En relación con la gravedad del delito presuntamente cometido por el capitán Mangouras, la Opinión disidente parte de la idea central compartida con la mayoría, sobre la creciente y legítima preocupación que existe en Europa respecto a los delitos medioambientales y la creciente tendencia a recurrir al Derecho Penal para asegurar el cumplimiento de las obligaciones medioambientales que impone el Derecho Internacional. No obstante, difiere en el sentido de que considera que la gravedad del delito o daño medioambiental pueda ser un factor de determinación de la cuantía de la fianza así como tampoco el grado de indignación

VII. VALORACIÓN FINAL

En definitiva, la Sentencia comentada considera que los tribunales españoles tuvieron suficientemente en cuenta la situación personal del capitán Mangouras y que, habida cuenta de las excepcionales y catastróficas consecuencias medioambientales y económicas del accidente medioambiental, tales tribunales tuvieron en cuenta acertadamente la gravedad de los delitos presuntamente cometidos y la magnitud del perjuicio que se imputaba al interesado. Por el contrario, la Opinión disidente común que hemos citado considera que las circunstancias tenidas en cuenta por los tribunales españoles para determinar la cuantía de la fianza son incompatibles con los principios establecidos por el TEDH en relación con el artículo 5.3 del Convenio, cuya finalidad es asegurar que nadie sea privado de su libertad de forma arbitraria.

En resumen, parece evidente la sentencia que venimos comentando se aleja sutilmente de los principios tradicionalmente respetados por el Tribunal y propios de las técnicas del Derecho Penal en sentencias anteriores en relación con el papel de la fianza como garantía para la libertad provisional de un imputado y de la posición central del artículo 5.3 del Convenio como garantía última de la interdicción de la arbitrariedad en las privaciones de libertad. No obstante, la sentencia tiene la interesante virtualidad de realizar una interpretación de los requisitos para establecer una medida cautelar establecidos en el artículo 5.3 del Convenio con una decidida sensibilidad ante las consecuencias ambientales catastróficas del presunto hecho delictivo consistente en un grave episodio de contaminación que por supuesto no ha sido del agrado de la defensa del imputado, ni compartida por todos los jueces del Tribunal, pero que en nuestra opinión representa una modesta pero interesante aportación del Tribunal en la construcción de un sistema de garantías de protección del medio ambiente en la línea de la jurisprudencia que ha ido construyendo progresivamente una categoría es-

público suscitado por la magnitud del daño medioambiental causado por la catástrofe del *Prestige*. Se recoge en la opinión disidente un aspecto no incluido en el texto de la sentencia y es el hecho que el imputado ofreció unilateralmente la suma elevada de sesenta mil euros como fianza que no fue aceptada por los tribunales españoles que más allá de su nacionalidad griega y su falta de arraigo en España no indagaron sus ingresos, no tuvieron en cuenta la edad —67 años—, costumbres u otras circunstancias del capitán, ni se plantearon la combinación de otras medidas que pudieran asegurarse la presencia del imputado en el proceso penal.

pecífica de derecho fundamental⁴⁷, si de una manera tal vez algo ambiciosa pudiera considerarse así.

Tal construcción, aunque técnicamente ligada en principio al derecho al respeto a la vida privada y familiar del artículo 8 del Convenio⁴⁸, pudiera ir emergiendo como la base de un derecho específico: el derecho al medio ambiente suponiendo una protección indirecta de derechos no reconocidos expresamente en el Convenio por extensión, o por «efecto de rebote», ampliando la protección prevista en el Convenio al derecho al medio ambiente⁴⁹.

⁴⁷ Entre las sentencias de contenido ambiental del TEDH, *Powell y Rayner c. Reino Unido*, n.º 9310/81, de 21 de febrero de 1990, serie A, n.º 172; *Hatton c. Reino Unido* (Gran Sala), n.º 36022/97, de 8 de julio de 2003, CEDH 2003-VIII; *Deés c. Hungría*, n.º 2345/06, de 9 de noviembre de 2010; *Mileva y otros c. Bulgaria*, n.º 2345, de 25 de noviembre de 2010; *Dubestska y otros c. Ucrania*, n.º 30499/03, de 10 de febrero de 2011; *Öneryıldız c. Turquía* (Gran Sala), n.º 48939/99, de 30 de noviembre de 2004, CEDH 2004-XII; *Fadejeva c. Rusia*, n.º 55723/00, de 9 de junio de 2005, CEDH 2005-IV; *Giacomelli c. Italia*, n.º 599909/00, de 2 de noviembre de 2006, CEDH 2006-XII; *Guerra y otros c. Italia*, n.º 14967/89, de 19 de febrero de 1998; *Taskin y otros c. Turquía*, n.º 46117/99, de 10 de noviembre de 2004, CEDH 2004-X; *Tatar c. Rumania*, n.º 657021/01, de 27 de enero de 2009; *L'Erablière c. Bélgica*, n.º 49230/07, de 24 de febrero de 2009; *Hamer c. Bélgica*, n.º 21861/03, de 27 de noviembre de 2007, CEDH 2007-V; *Kyrtatos c. Grecia*, n.º 41666/98, de 22 de mayo de 2003, CEDH 2003-VI. Especialmente relevante la sentencia *López Ostra c. España*, sentencia de 9 de diciembre de 1994, serie A, n.º 303 – C, 51, pero también *Moreno Gómez c. España*, demanda n.º 4143/02 de 16 de noviembre de 2004, CEDH 2004-X.

⁴⁸ «1. Toda persona tiene derecho al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de su correspondencia 2. No podrá haber injerencia de la autoridad pública en el ejercicio de este derecho, sino en tanto en cuanto esta injerencia esté prevista por la ley y constituya una medida que, en una sociedad democrática, sea necesaria para la seguridad nacional, la seguridad pública el bienestar económico del país, la defensa del orden y la prevención del delito, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y las libertades de los demás».

⁴⁹ CARRILLO SALCEDO, J. A., *El Convenio Europeo de Derechos Humanos*, Madrid, Tecnos, 2003. p. 107.

TEDH - SENTENCIA DE 28.09.2010 (GRAN SALA), MANGOURAS C. ESPAÑA,
12050/04 - «ARTÍCULO 5.3 CEDH - PROPORCIONALIDAD DE MEDIDAS
CAUTELARES EN DELITOS ECOLÓGICOS»

LAS SENTENCIAS «AMBIENTALISTAS» DEL TEDH

RESUMEN: El Sr. Mangouras era el capitán de un buque, el *Prestige*, que naufragó en noviembre de 2002 cerca de la costa española arrojando al Océano Atlántico las 70.000 toneladas de combustible que transportaba. Fue incoado un procedimiento penal decretándose su prisión provisional con una fianza de 3.000.000 de euros. Después de 83 días en prisión fue puesto en libertad al ser pagada su fianza por la compañía aseguradora del buque. Recurrió alegando que la fianza impuesta era excesivamente alta y había sido fijada sin tener en cuenta su situación personal. El Tribunal ha constatado que en la interpretación de los requisitos del art. 5.3 del CEDH tienen que considerarse nuevas realidades en relación con la creciente y legítima preocupación internacional y europea por delitos medioambientales y la tendencia a aplicar el Derecho Penal como vía de cumplimiento de las obligaciones derivadas del Derecho Europeo e Internacional. El Tribunal concluyó que dada la naturaleza excepcional del presente caso y el enorme daño ambiental causado por la contaminación marítima, de una gravedad excepcional, no ha sido extraño que las autoridades judiciales hayan adaptado la cuantía de la fianza de las responsabilidades civiles que se han incurrido, de tal forma que se asegure que los responsables no eludirán la acción de la justicia, por lo que no se viola lo dispuesto en el artículo 5.3.

PALABRAS CLAVE: T.E.D.H., *Prestige*, contaminación marítima, fianza, delitos ambientales.

ECtHR – JUDGMENT OF 28.09.2010 (GRAND CHAMBER), MANGOURAS V.
SPAIN. 12050/04 – «ARTICLE 5§3 ECHR - PROPORTIONALITY OF BAILS IN
ENVIRONMENTAL OFFENCES»

ECtHR «ENVIRONMENTAL» JUDGMENTS

ABSTRACT: Mr Mangouras was formerly the captain of a ship, the *Prestige*, which in November 2002, while sailing off the Spanish coast, released into the Atlantic Ocean the 70,000 tons of fuel oil it was carrying. A criminal investigation was opened and the applicant was remanded in custody with bail fixed at 3,000,000 euros (EUR). Mr Mangouras was detained for 83 days and released when his bail was paid by the *Prestige* owner's insurers. He complained that the amount of bail required was excessively high and had been fixed without regard for his personal situation. The Court found that new realities had to be taken into consideration when interpreting the requirements of Article 5 § 3, namely the

growing and legitimate concern both in Europe and internationally in relation to environmental offences and the tendency to use criminal law as a means of enforcing the environmental obligations imposed by European and international law. The Court concluded that, given the exceptional nature of the applicant's case and the huge environmental damage caused by the marine pollution, which had seldom been seen on such a scale, it was hardly surprising that the judicial authorities had adjusted the amount required by way of bail in line with the level of liability incurred, so as to ensure that those responsible had no incentive to evade justice. No violation of Article 5 § 3.

KEY WORDS: ECHR, *Prestige*, marine pollution, bail, environmental offences.

CEDH – ARRÊT DU 28.09.2010 (GRANDE CHAMBRE),
MANGOURAS C. ESPAGNE, 12050/04 – «ARTICLE 5§3 CEDH -
PROPORTIONNALITÉ DE CAUTIONS DANS DES DÉLITS CONTRE
L'ENVIRONNEMENT»

ARRÊTS «ENVIRONNEMENTALES» DE LA CEDH

RÉSUMÉ: M. Mangouras était le capitaine du *Prestige*, un navire qui, en novembre 2002, alors qu'il naviguait au large des côtes espagnoles, libéra dans l'océan Atlantique les 70 000 tonnes de fioul qu'il transportait. Une instruction pénale fut ouverte et l'intéressé fut mis en détention, avec une caution fixée à 3 millions d'euros. M. Mangouras fut détenu pendant 83 jours puis élargi lorsque sa caution fut payée par les assureurs du propriétaire du navire. Il estime que le montant de la caution exigée était excessivement élevé et avait été fixé sans tenir compte de sa situation personnelle. La Cour a constaté que des nouvelles réalités doivent être prises en compte dans l'interprétation des exigences de l'article 5 § 3, à savoir la préoccupation croissante et légitime à l'égard des délits contre l'environnement, ainsi qu'une tendance à recourir au droit pénal comme moyen de mise en œuvre des obligations environnementales imposées par le droit européen et international. La Cour a conclu que, eu égard au caractère exceptionnel de la présente affaire et aux énormes dégâts environnementaux engendrés par une pollution maritime d'une rare ampleur, il n'est pas étonnant que les autorités judiciaires aient adapté le montant de la caution au niveau des responsabilités encourues, de telle sorte que les responsables n'aient pas intérêt à se dérober à la justice. Non-violation de l'article 5 § 3.

MOTS CLÉS: C.E.D.H., *Prestige*, pollution maritime, caution, délits contre l'environnement.

