

MARTINEZ-BUJÁN PEREZ, Carlos, "<<Prestige Kasu>>aren ustezko erantzukizun penalak", *IeZ (Ingurugiroa eta Zuzenbidea-Derecho y Ambiente)*, Bilbo, 2003, 11-36 [Traducción del original LANDA GOROSTIZA, JON MIRENA "Las posibles responsabilidades penales en el <<caso Prestige>>", *IeZ (Ingurugiroa eta Zuzenbidea-Derecho y Ambiente)*, Bilbao, 2003, pp. 11-32].

“PRESTIGE KASU”AREN USTEZKO ERANTZUKIZUN PENALAK

Carlos Martínez-Buján Pérez. Zuzenbide Penaleko Katedraduna. *Coruña*ko Unibertsitatea *

(TRAD. JON MIRENA LANDA GOROSTIZA)

AURKIBIDEA. I. SARRERA. II. ESPAINIAKO GOBERNUAREN ERANTZUKIZUNA. III. GAINERAKO ERANTZUKIZUNAK: KAPITAINARENA ETA ITSASUNTZIAREN JABETZAREKIN ETA USTIAPENAREKIN LOTURA DUTEN PERTSONENA. III.1. Kapitainaren erantzukizuna. III.2. Itsasontziaren jabetzarekin eta ustiapenarekin lotura duten pertsonen erantzukizunak.

I. SARRERA

Hurrengo orrialdeetako helburua, modu laburrean bada ere, *Prestige* kasuan egon litezkeen erantzukizun juridiko-penalak ezartzen ahalegintzea izango da, betiere fuel-olioa isurtzeari dagokionez¹ eta une honetan ezagutzen ditugun datuen eta aztarnen arabera.

Horretarako, batetik Espainiako Gobernuari legozkiokeen erantzukizun penalak eta, bestetik, gainerako esku-hartzaileen erantzukizunak (kapitainarenak batez ere kontuan hartuz) ezberdinduko ditut. Azpimarratu beharra dago lehenik eta behin (eta beste kasuetan baino sakontasun handiagoz) Gobernuak eduki lezakeen erantzukizuna aztergaia izango dela eta hori, nire ustez, ikuspegi penaletik Estatuko Administrazioa *Prestige* hondamendiaren erantzule nagusia baita. Orain aurkeztuko diren aztarnak baieztatuz gero, Estatuko Administrazioak izan zuen jarduera gaitzespenik handiena merezi duena dela esan ahal izango dugu, gainontzeko esku-hartzaileek egin zutena baino larriagoa delakoan.

* Itzultzailea Jon-Mirena LANDA GOROSTIZA doktorea, Zuzenbide Penaleko Irakasle Titularra, Zuzenbide Fakultatea, Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV-EHU).

¹ Hortaz aipatu kasuarekin lotura izan dezaketen beste delituak nire azterketatik at gertatzen dira. Adibidez ez da kontuan hartuko Galiziako Legebiltzarrak *Prestige* kasuan jazo zena aztertzeko sortu zuen ikerketa-batzordeak deitu eta horretara joan ez zirenen ustezko erantzukizun penala. *La Voz de Galicia* egunkarian azaldu ziren zenbait (2003ko otsailaren 2,6,9 eta 16ko baita ere 2003ko martxoaren 2ko) artikuluren bitartez frogatzen saiatu naizen bezala, Galiziako Gobernuaren Ordezkaría, Administrazio Zentralaren beste zenbait funtzionario eta Administrazioarentzat lan egiten duten hainbat pertsona aipatu batzordera azaldu ez izanak delitua osa dezake, hain zuzen ere Zigor Kodearen 502.1 artikuluko delitua. Kontuan eduki behar da ikerketa-batzordera legezko eran deitu zirela aipatutakoei. Halaber esandako egunkariko artikuluetan hurrengo konklusiora ere iritsi nahi izan dut: aztarna ageri-agerikoak egon badaudela Administrazio Publikoetako Ministeriokoa den Lurralde-Antolakuntzako Estatu-idazkaría inductorea izan zitekeela, batzordera ez azaldutako pertsonen egindako delituen inductorea alegia.

2002ko azaroaren 13ko hondamendia jazo ondoren, 2002ko azaroaren 15ean Guardia Zibileko agenteek *Prestige* petrolio-untziaren *Apostolos Mangouras* kapitaina atxilotu zuten *Alvedro* Aireportuan (*Coruña*ko *Culleredo* izenekoan kokaturik dagoenean). *Coruña*ko 4. Instrukzio-epaitegiak hilaren 17an *auto* bat eman zuen (2002/2787 Aurretiazko Eginbideetan) *Mangouras* Jaunaren aurkako behin-behineko presoaldia ezartzen zuena.

Beste epaitegien aldeko *inhibizio*-ekintzak gertatu ondoren, (*Coruña*ko) *Corcubió*neko *I.go Epaitegiak*, Instrukzio eta lehenengo Instantziakoak, eskuduntza onartzen du eta aurretiazko eginbideei ekiten die (2002/969 zenbakia duen prozedura laburtuan) fuel-olioaren isurketagatik egon litezkeen erantzukizunak argitzeko. Aipatu eginbideak orrialdeok idazten ari naizen unean bertan ez dira bukatu eta instrukzioak aurrera jarraitzen du.

2002ko abenduaren 12an Gaspar Llamazares Trigo Jaunak, Ezker Batuaren izenez eta ordezkartzan, Estatuko Fiskaltza Orokorrari salaketa aurkeztu zion Prozedura Kriminaleko Legearen 264 artikularen babesaz baliatuz. Salaketa Espainiako Gobernuak Sustapen-Ministroaren eta Ingurumena-Ministroaren aurka zuzendurik zegoen *Prestige* Itsasontziaren hondamendian izan zuten ustezko erantzukizunagatik. Estatuko Fiskaltza Orokorrak salaketa *Corcubió*neko epaitegira igorri ondoren, hainbat talde eta pertsona salaketari ere atxiki zitzaizkion.

Geroago *Nunca Más* plataformak baita Ezker Batuak berak ere kereila kriminala tartekatu zuten *Corcubió*-eko epaitegian.

Nunca Más taldearen kereila, 2003ko urtarrilaren 28koa, bi pertsona-multzoren aurka aurkeztu zen. Batetik Itsasontziaren jabetza, ustiapena eta gobernuarekin lotura duten pertsona-multzoaren aurka zuzendu zen kereila. Eta, bestetik, Espainiako Estatu-Administrazioko pertsonen aurka aurkeztu zen, krisialdiak kudeatzeko batzordea eratua zutenak eta hondamendia gertatu ondoren ontziak nora joan behar zuen erabakitakoak (Merkataritza-Nabigazioko Zuzendari Orokorra, Gobernuak Galizian duen Ordezkarria eta *Coruña*ko Itsas Kapitaina). Eta hori guztia, kereilan bertan esaten den moduan: “ikerketa aurrera joan ahala beste pertsonak eduki dezaketen erantzukizunari kalterik egin gabe”.

Nunca Más taldeak bere kereilan aipatu pertsonen gain, Ezker Batuak beste talde bat espresuki gaineratzen du: *Remolcanosa* enpresaren erantzule-taldea. Enpresa honek atoi-ontzien jabeak, *Prestige* itsasontzia kostaldetik urruntzeko prozesuan esku hartu zuen.

Orrialdeok idazten ari naizen une honetan *Corcubió*-eko epaileak honez gero Espainiako Estatuko aipatu agintariei *egotziak* gisa deklaratzera deitu die. Horiei *Mangouras* Kapitaina gehitu beharra dago, behin-behineko askatasunez diharduena, hasiera batean ezarri zen behin-behineko presoaldia saihesteko fidantza ordaindu ondoren.

II. ESPAINIAKO GOBERNUAREN ERANTZUKIZUNA

Ezker Batuak hasiera batean egin zuen salaketa Sustapen-Ministroaren eta Ingurumena-Ministroaren aurkakoa zen hurrengo delituengatik: “delitu ekologikoagatik, prebrikazio ekologikoagatik, landareen aurkako kalteengatik, babespeko naturagunearen aurkako kalteengatik eta arriskuengatik”. *Nunca Más* taldearen kereilak eta Ezker Batuak geroago aurkeztu zuenak delitu ekologikoa eta babespeko naturagunearen aurkako kalteak barnera biltzen dituzte.

Baina, benetan aztarnarik al dago Espainiako Gobernuaren zenbait agintariek egindakoagatik ikerketa penala hasteko? Erantzuna baiezkoa izanez gero, zeintzuk izan dira egindako delituak eta noren aurka zuzendu beharko da aipatu ikerketa?

Ezagutzen ditugun datuen arabera aipatu diren delituak egin direla baieztatzeko aztarnak egon badaude, hain zuzen ere zuhurtziagabekeriak gauzatutako delituak². Berez doa Espainiako Gobernuakideei istripua sortu izanagatik erantzukizuna leporatu ezin zaiela (istripua gertatzea, hortaz, egotzi ahal izango litzaieke Itsasontziaren jabeen edo armadoreen edo, hala denean, kapitainari); baina horrek ez du inolaz ere esan nahi erantzukizun penala eskatu ezin zaienik hasierako istripuak ondorioztatzen den arrisku-iturriaren kontrola bere gain hartu ondoren egin zutenagatik. Istripua gertatu ondoren izan zuten esku-hartzeagatik erantzukizuna eskatu ahal izateko, ordea, Gobernuak hartu zuen neurria arduragabekeria izan zela baieztatu beharko da. Beste hitzetan, baieztatu beharko da itsasontzia kostaldetik urruntzeko norabide ezezagunera bidaltzeak zuhurtziagabekeria “astuna” osatu zuela, Espainiako Zigor Kodean deskribatzen den delituzko egiteren bat eragin zuena.

Arrazoibide hau zuzenbide penaleko funtsezko arau interpretatiboetan oinarritzen da: kirurgilariak gaixo bati ebakuntza egiten dionean, zuhurtziagabeko giza hilketa bati aurre egin beharko dio esku-hartzerakoan arduragabekeriak jokatu bazuen. Medikuari ez zaio leporatuko gaixoak alde aurretik jasan zuen eraso. Eraso horrek hasierako lesioa eragin bazuen ere (horregatik eraso egin zuenak erantzun beharko du), ez du oinarririk ematen medikuaren aurka jotzeko. Medikuari, hortaz, egotzi ahal izango zaio erantzukizuna arretarik gabe jardun bazuen nahiz eta ebakuntza egiterakoan sendatzeko asmoz aritu. *Prestige* kasuan antzeko zerbait gertatzen da: Espainiako agintariek itsasontzia urruntzeko erabakia hartu zutenean, isurketaren ondorioz gerta zitezkeen kalteak gutxiagotzeko asmoz jardun izan balute ere, une horretatik aurrera gauzatutako emaitzengatik zigor-zuzenbidearen arabera erantzun beharko dute, baldin eta arduragabekeriak jokatzegatik istripuak eragin zuen hasierako arriskua (arrisku juridiko-penala) areagotu bazen.

Orain arte esandakoaren arabera, beraz, azter ditzagun zeintzuk izan zitezkeen Espainiako agintariei egotzi ahal izango litzaizkiekeen ustezko delituak.

² Esandako aztarnak dagoeneko aipatu nituen, 2002ko abenduaren 18ko *La Voz de Galicia* egunkarian argitaratu zen artikulu batean eta geroago horri jarraipena eman zitzaion beste artikulutan (2002ko abenduaren 22koan, 24koan eta 29koan baita 2003ko urtarrilaren 3koan ere). Artikulu hauen laburpena, zenbait datu gehiagorekin, *El País* egunkarian argitaratu zen, 2003ko urtarrilaren 3ko artikuluan aurkitu ahal dena. Beste lankide batek, Joan J. QUERALT-ek, Bartzelonako Unibertsitateko katedradunak, tesi berbera defendatu du *El Periódico de Catalunya* egunkarian 2002ko abenduaren 30ean. Egun horretan argitaratu zen “La cara oculta del chapapote” izeneko artikuluan Espainiako agintariek zuhurtziagabekeria astunaren ondoriozko erantzukizuna izan dezaketela aldarrikatzen du.

Ezker Batuak hasiera batean salatu zituen delituen artean batzuk, nire ustez, badira eginbide penalak zabaltzeko oinarri gabekoak: adibidez prebarkazio ekologikoaren delitua (Zigor Kodearen 329 artikulua), landare eta animalien aurkako delituak (332 artikulua eta hurrengoak) edo "arrisku"en delitua (horren pean 341 artikulua eta hurrengoetan aurreikusten den edozein ulertu behar delarik). Beste batzuek, ordea, eginbide penalak zabaltzeko oinarri nahikoa badute eta horiek badira bai *Nunca Más* taldeak bai Ezker Batuak berak beranduago tartekatu zituzten kereila kriminaletan aipatutako delituak: alegia, Zigor Kodearen 325 eta 330 artikuluetan tipifikatzen diren delituak, ingurumenaren aurkakoak (331 artikuluaekin harremanetan jarri behar direnak). Horiei, nire ustez, beste bat gehitu behar zaie: zuhurtziagabekeria egindako kalte-delitua (267 artikulua). Kalte-delitu hau ez zen kereiletan aipatu arrazoi argi batengatik: jarduera deliktibo hori alderdiaren ekimenez besterik ezin delako jazarri eta horren ondorioz laidotuak aldeztu aurretik salatu ezean ez dago prozedura penala martxan jartzerik.

Ikus ditzagun, hortaz, aipatu delituen osagaiak.

Lehenengoa "delitu ekologiko"aren izenez ezaguna den delitua dugu, 325 artikulua eta hurrengoetan definitzen dena eta hemen aztertzen ari den arazoi dagokionez zera xedatzen duena: sei hilabetetik lau urte arteko espetxealdi-zigorra ezarriko zaio, bai eta zortzi hilabetetik hogeita lau arteko isuna eta lanbide edo ogibidean aritzeko desgaitasuna berezia ere, urtebetetik hiru artekoa "ingurumena babesteko legeak edo izaera orokorreko beste xedapenak urratuz isurketak (...) itsasoko uretan (...) zuzenean edo zeharka, egin edo eragiten dituenari izadiko sistemen orekari kalte larria egin diezaioketenak"³. Edonola ere, esandakoari gehitu behar zaio, 331 artikulua gradu bat gutxiagoko zigorra aurreikusten duela, egitateak zuhurtziagabekeria astunaren ondorioz gauzatu direnean.

Aipatu delitua, ikusiko dugunez, armadoreari eta jabeari (baita, hala badagokio, kapitainari ere) ezarri behar zaiona da. Baina, aldi berean, delitu berbera Espainiako agintariei ere ezarri ahal izango litzaieke, zeren eta isurketak jarraitu ez ezik modu ikaragarrian areagotu ere baitziren, agintariak arrisku-iturriaren kontrola beren gain hartu ondoren. Gainera delituaren egiturak aurkezten dituen bi berezitasun kontuan hartu behar dira egitateak 325 artikuluko delituan sartzen direla argitzerakoan. Batetik delituaren burutzea ez da une jakin batean agortzen: delitua burutzen dihardu

³ Goian idatzitakoa 325 artikulua lehenengo lerrokadaren testua da, oinarriko tipoari dagokiona. Artikulu berberaren bigarren zatia, tipo kualifikatuari dagokiona, ez litzateke kasu honetan aplikagarria. Azken honek "pertsonek osasunaren aurka kalte larria gertatzeko arriskua badago" espetxealdi-zigorra goiko erdian ezartzen du.

Beste alde batetik argitu beharra dago 325 artikulua ingurumena babesten duen lege edo izaera orokorreko beste xedapen bat urratzea eskatzen duenez gero "zuriz egindako delitua" dela. Zuriz egindako delituaren ereduak tipo penaltan eta ingurumenari buruzko administrazio-antolamenduaren arteko harremanak koordinatzeko "arau-erantsitasuna"ren sistema (*accesoriedad de norma*) jarraitzen du eta ez "ekintza-erantsitasuna"rena (*accesoriedad del acto*). Hortaz delitua egon dadin administrazio-arau bat urratzea (eta ez administrazio-ekintza bat desobeditzea) beharrezkoa da (cfr. SILVA, 1999, 57 orrialdea. Erantsitasun eredu ezberdinei buruz vid., guztien ordez, GONZÁLEZ GUITIÁN, 109 orrialdea eta hurrengoak; DE LA MATA, 1996, 61 orrialdea eta hurrengoak). *Prestige* kasuan administrazio-erantsitasuna baieztatzeak ez dakar inongo arazorik, izan ere horrek zerikusia baitu, ageri-agerikoa den bezala, itsasoko uretara fuel-olioa isurtzeko debekuaekin.

ekosistemen orekarentzako arrisku-egoerak irauten duen bitartean⁴. Bestetik, azpimarratu beharra dago zigortzen den jarduera ez dela, besterik gabe, isurketak "egitea". Horrez gainera isurketak "eragitea" ere debekatzen da eta horren ondorioz xedapenak "egiletzari buruzko kontzeptu hedatzailea" berea egiten du delituaren aplikagarritasun-eremua neurri ez ohikoan handituz⁵.

Nunca Más taldeak aurkeztutako kereilan Zigor Kodearen 326 e artikuluaen tipo kualifikatua ere gure kasura aplikagarria gerta daitekeela defendatzen du. Aipatu artikuluaen arabera 325 artikuluko zigorra baino gradu bat gehiagokoa ezarriko da, baldin eta "lehengoraezinezko narriadura edo hondamena izateko arriskua gertatzen bada". Ez dago batere zalantzarik gertatu den kaltea hondamendi mailakoa eta lehengoraezinezkoa denik: areago arriskua ez ezik mota horretako **kaltea** ere gertatu dela esatea badago. Baina hori gorabehera, 326 artikuluko edozein tipo kualifikatu ezarri ahal izateko dolozko jarduerak⁶ izan beharko luke. Horren ondorioz kualifikazioak ezin dira erabili, horiei dagokien egitatea (esku artean dugun gure kasuan den bezala) zuhurtziagakeriaz gauzatu bada. Eta arrazoi berberari helduz iritzi berekoa naiz 338 artikuluan jasotzen den "superkualifikazioa" 325 eta 331 artikuluen zuhurtziagabeko delitura eraman ezin dela esaten dudanean. Aipatu 338 artikulua xedatzen duen moduan XVI. tituluan azaldutako jokabideek "babespeko naturagunea ukitzen dutenean, kasuan-kasuan ezarritako zigorrak baino gradu bat gehiagokoak" ezarriko dira⁷.

Bigarrenik ingurumenaren aurkako beste delitu bat egongo litzateke, aurrekoan esandakoarekin guztiz bateragarria dena: alegia, "babespeko naturaguneari" kalteak egitean datzana betiere zuhurtziagakeriaren ondoriozkoa (330 artikulua 331 artikuluaekin ere harremanetan jarri beharrekoa). 330 artikuluaen arabera "babespeneko naturagune bat horrela kalifikatzeko erabili diren osagaietako bati kalte larria egiten dionari" urtebetetik lau arteko espetxealdi-zigorra ezarriko zaio, bai eta hamabi hilabetetik hogeita lau arteko isuna ere. Honela idatzita dagoen delitu honek arau penalari eremu oso zabala ere irekitzen dio zeren eta, 325 artikuluaen delituaren aldean, tipoa osatzeko ez baita beharrezkoa ingurumenari buruzko administrazio-xedapenik urratzea (administrazio-erantsitasuna) ezta "delitua egiteko modu" berezirik

⁴ Burutzeari buruzko berezitasun honi dagokionez *vid.*, guztien orde, SILVA, 1999, 55 orrialdea eta hurrengoa. Jurisprudenziaren alorrean *vid.* 1999ko maiatzaren 5eko Auzitegi Gorenaren Epaia.

⁵ Gehiengoak jarraitzen duen iritziaren arabera Zigor Kodearen 325 artikulua egileari buruzko kontzeptu hedatzailea jasotzen du: *vid.*, esaterako, CARMONA, P.E. [Zati Berezia], 57 orrialdea; SILVA, 1999, 34 orrialdea eta hurrengoa. Jurisprudenziari dagokionez 1995eko urtarrilaren 18ko Kordobako Probintzia-Auzitegiaren Epaia.

⁶ *Vid.* horren inguruan SILVA, 1999, 123 orrialdea eta hurrengoa. Egile hau konklusio berberera iristen da horretarako indarrean dagoen Zigor Kodearen bi xedapen oinarri harturik. Batetik tipo errakuntzari buruzkoa den 14.2 artikuluaen xedapenak zera ezartzen du: "arau-haustea kualifikatzen duen egitateari edo inguruabar astungarri bati buruzkoa bada okerra, orduan, egitate edo inguruabar hori ez da aintzat hartuko". Honen arabera argi dago tipo kualifikatuen kasuetan egitate kualifikatzaileari buruzko oker gaindigarriak, oker gaindiezinak izango lukeen tratamendu berbera jasotzen duela: alegia, zuhurtziagabeko jarduera balitz bezala zigortu beharrean absoluzioa gertatzen da. Beste alde batetik, Zigor Kodearen 65.2 artikuluaen xedapena dugu. Honen arabera izaera objektiboa (edo inpersonala) duten inguruabar astungarriek bakarrik balioko dute, ekintza edo laguntzaren anean inguruabar horien berri izan dutenen erantzukizuna astuntzeko.

⁷ Dena dela kontuan hartu beharra dago, lan honetan oraintxe bertan esango den bezala, babespeko edozein naturaguneri egin dakioken kaltea dagoeneko zigortzen dela Zigor Kodearen 330 artikuluko delituaren arabera.

ere. 330 artikuluan zehatzen dena *emaitza* jakin bat sortzea da (babespeko naturaguneari egiten zaion kalte larria alegia, oraingo honetan bere balio ekologikoa suntsitzearekin identifikatzen dena; balioa, ordea, ez da ulertzen, hortaz, ondarearentzat funtzionala den balio bezala). Aipatu emaitza sortzeko edozein bide, egitezkoa edo ez-egitezkoa, posible da. Beste alde batetik azpimarratu behar da, jarduera babespeko naturagunetik kanpo gauzatu daitekeelari buruz zalantzarik ez dagoela, betiere azkenik kaltea aipatu naturagunearen barruan gertatzen bada⁸. Halaber 330 artikuluko delituari arestian aipatu 338 artikuluko tipo superkualifikatua ezarri ezin zaiola argi dago bi arrazoiengatik. Batetik atxikitasun printzipioagatik⁹. Eta, bestetik, tipo superkualifikatua doloz baizik ezin delako gauzatu. Azkenik 325 eta 330 artikuluetako egitura eta izaera zein den zehaztu ondoren zera gaineratu beharra dago: bi figura deliktiboan arteko delitu-pilaketa egiteko inongo oztoporik ez dagoela¹⁰.

Esanik esanda, aipatu berri dugun bigarren delitu hau gertatzea *guztiz funtsezkoa* dela azpimarratu behar da, izan ere Sustapen-Ministerioak hasierako istripuaren arriskua kontrolatzea onartu zuenetik¹¹ babespeko naturagunearentzako arriskurik oraindik ez baitzegoen. Hau da, babespeko naturagunearentzako arriskurik, bereziki *Islas Atlánticas* izeneko naturagunearentzako arriskurik ez zegoen edo, egon arren, bete-betean agintarien esku zegoen arriskua zen. Arriskua ez zegokion jadanik armadorearen edo kapitainaren kontrolatzeko gaitasunari. Beraz, ikuspegi juridiko-penaletik, horrek zehatz-mehatz esan nahi du *itsasontzia kostaldetik urruntzeko erabakia hain zuzen ere izan zela delitu berri hau gertatzeko arriskua sortu (edo modu nabarian handitu) zuena*. Esandakoak ez dio, gainera, kalterik egiten, armadoreari ere delitu honen araberako zigorra ezartzeari, baldin eta armadoreak, geroago *Prestige* ontziaren norabidea aldatzean egin zuenari esker, delituzko egitatea sortzeko arriskua areagotzen lagundu zuela baieztatzen baldin bada. Eta hori guztia ez da aldatuko, Sustapen-Ministerioaren agintariak arrisku penala beste behin batean handitu izan balute ere, ontzia urruntzerakoan zeukaten zaintzeko obligazioaren aurrean arretarik gabe jarduteagatik.

Hirugarrenik, zuhurtziagabekeriaren ondorioz egindako kalte-delitu bat (267 artikulua) gertatzen da, marea beltzak balio ekologikoa (gizarte osoaren interes juridikoa) ez ezik pertsonen ondare indibiduala ere eragiten duen neurrian¹². Gogora

⁸ 330 artikulua egiturari buruz *vid.*, bereziki, CARRASCO, 2001, 1059 orrialdea eta hurrengoak; DE LA CUESTA ARZAMENDI, 1998, 303 orrialdea eta hurrengoak; SILVA, 1999, 137 orrialdea eta hurrengoak.

⁹ *Cfr.* SILVA, 1999, 135 orrialdea.

¹⁰ Delitu-pilaketa izatearen aldeko arrazoiak ageri-agerikoak dira, izan ere bata arrisku-delitua (325 artikulua) eta bestea lesio-delitua (330 artikulua) baitira. 330 artikuluko delituak aurreikusten duen zigorrak ez du agortzen jarduera arriskutsuari dagokion gaitzespena, alegia babespeko naturagunea ez den beste objekturen gaineko jarduera arriskutsuaren gaitzespena. Ildo honetatik *vid.* argudio sendoetan oinarria duen arrazoibiderako SILVA, 1999, 135 orrialdea eta hurrengoak: egile honentzat delitu-pilaketa "ideala" da (77 artikulua). Delitu-pilaketa idealaren irtenbidearekin ados *vid.* MUÑOZ CONDE, P.E. [Zati Berezia], 2002, 569 orrialdea eta hurrengoak; CARRASCO ANDRINO, 1097 orrialdea eta hurrengoak. Dirudienez iritsi berekoa ere MATEOS, 114 orrialdea.

¹¹ Zuhurtziagabeko delituaren egitura geroago jorratuko badut ere une honetan aurreratu ahal da *Prestige* kasua "onartutako kulpa" adibide argia dugula, Sustapen-Ministerioaren agintariak jarduterakoan arrisku-iturria kontrolatzeko konpromisoa berea egiten duten momentutik. Honi dagokionez eta ingurumenaren aurkako delituekin harremanetan *vid.* SILVA, 1999, 33 orrialdea eta hurrengoak.

¹² Ulertu behar da, hortaz, kalte-delituetan babesten den ondasun juridikoa eta ingurumenaren aurkako delituetan babestu nahi dena izaera ezberdinetakoak direla. Kalte-delituaren babestu nahi den objektua ondarearen balioari dagokion ikuspegi indibidualarekin lotu beharrekoa da eta beste baten jabetzak

ditzagun, besteak beste, txanel, araztegi, arrain-haztegi, arrantzarako baliabide, eta abarrentzako kalteak. Jarduera honek dakarren zigorra hiru hilabetetik bederatzi arteko isuna da baldin eta "zuhurtziagabekeria astunaren ondorioz eragindako kalteak 60.101,21 euro baino gehiagokoak badira" (267 artikulua 1.go lerrokada). Aipatu delitu honek eta ingurumenaren aurkako delituek delitu-pilaketa osatuko lukete¹³.

Beste behin batean azpimarratu beharra dago aipatu delitu hau ez zegoela Ezker Batuak ezta *Nunca Más* taldeak aurkeztutako kereiletan. Erabakia zuzena da, zeren eta beste delituak publikoak diren bitartean (hortaz edonork salatu ahal dituenak) zuhurtziagabekeriak egindako kalte-delitua jazartzeko "laidotuaren edo beraren legezko ordezkararen salaketa, aldez aurretikoa" beharrezkoa baita (267 artikulua bigarren lerrokadak xedatzen duen moduan). Horren ondorioz jabetzaren aurkako lesioa jaso duenak besterik ez du prozesua hasteko legitimaziorik dagokion salaketaren bitartez. Harritzekoa da, ordea, arrantza-kofradiek esandako arau-hauste penalarengatik kereilarik aurkeztu ez izana.

Orain arte esan eta aurkeztu den guztia kontuan harturik hurrengo konklusiora iritsi daiteke: egitateak Zigor Kodearen aipatu xedapenetan deskribatzen direnetarikoak ditugu. Eta hori ukaezina da, oraindik datu objektibo batzuk arau penal jakin batzuetan sartzen direla edota datuoi aipatu arauak ezartzekoak direla besterik ez garelako esaten ari. Kasu honi dagozkion gertakarien subsuntzioa ageri-agerikoa da. Ez dago zuzenbide penaleko zientzialaririk kontrakoa esan duenik. Aitzitik abokatu batek *Coruña*ko egunkari batean artikulua luze bat idatzi eta izenpetu zuen eta horretan irakurri ahal izan nuen egitateen subsuntzioa auzitan jartzekoa omen dela. Horren aurrean esan behar da deskribatutako egitateen "tipikotasun" objektiboa ukatzea burugabekeria hutsa besterik ez dela.

Beste gauza bat da, guztiz bestelakoa, ea aipatu egitateak, Zigor Kodearen esandako artikuluetan zalantzarik gabe sartu arren, pertsona jakin batzuei egotzi ahal zaizkien: alegia, ea Gobernuak jakin batzuei edota Estatuaren zerbitzura dauden zenbait pertsoneri, edo armadorea edo kapitaina bezalako beste pertsoneri, edo horiei guztiei leporatu ahal zaizkien.

Arestian erabili dugun medikuaren adibideari berriro ere helduz gero, bi dira orain arte esandakoaren ondorioz argi eta garbi atera ahal ditugun aldi baterako konklusioak: batetik, gorpu bat badagoela jakin badakigu eta, bestetik, jakin ere badakigu Kode Penalak zuhurtziagakeriaren ondorioz gauzatzen den giza hilketa zigortzen duela. Oraindik, ordea, argitzeko falta dena zera da: ea heriotza kirurgilariak egindako arduragabekeriaren ondorioz gertatu zen.

Azter dezagun, hortaz, Sustapen-Ministerioko "kirurgilariek" zer egin zuten.

jasotzen duen murrizketan gauzatzen da (*vid.*, guztien ordez, ORTS, P.E. [Zati Berezia], 535 orrialdea eta hurrengoa; MUÑOZ CONDE, P.E. [Zati Berezia], 459 orrialdea eta hurrengoa).

¹³ Ildo honetatik *vid.* SILVA, 1999, 140 orrialdea eta hurrengoa. Egile honek taxuz zehazten duen moduan "lesioak, giza hilketa, ondarearen aurkako kalteak, eta abar, sortzea...delitu-pilaketaren arau orokorrek xedatzen dutenaren arabera kalifikatu beharko dira" (140 orrialdea). Delitu-pilaketa motari dagokionez egile honek pilaketa idealaren aldeko apustua egiten du, zuhurtziagabekeriaren ondorioz gertatzen diren emaitzak direla kontuan harturik.

Ezker Batuak bere hasierako salaketan hurrengo argudioa erabili zuen: itsasontzia kostaldetik urruntzeko erabakia "ez zen irizpide teknikoetan oinarritu, izaera sozio-politikoa zuten irizpideetan baizik". Gobernuak era horretan jardutean "interes orokorretik aldendu zen itsasontzia portu edota erreka baten barrura eramateagatik gerta zitekeen kostu politikoa bere gain hartu nahi izan ez zuenean". Beste alde batetik *Nunca Más* taldeak tartekatu zuen kereilan hurrengo argudioak erabiltzen dira. Espainiako agintariak aurkezten dituzten aztarnek, alegia erantzukizun penala edukitzeko aztarnek, hurrengo oinarria dute: "erabakia hartzerakoan agintariak ez zuten jardun erabakia bidezkozteko beharrezkoak ziren irizpide teknikoen arabera, nahiz eta kaltetutako itsasontziak osatzen zuen ikaragarritzko arriskuaren jakitun egon". Horrezaz gain, "ez ziren behar bezala aztertu ezta balioetsi ere hasiera batean itsasontziak aurkezten zituen kalteak eta matxurak. Ez zen aintzat hartu ezta ikuspegi tekniko batetik behar bezala aztertu ere, ontzia babesleku batera eramateko aukera, barruan zeraman karga ontziz alda zezaten. Itsasontzia kostaldetik urruntzeko erabakiak zein ondorio edota arrisku ekar zitzakeen ere ez zen ikuspegi teknikotik modu egokian neurtu, are gutxiago kontuan hartzen bada ontzia baita itsasoa ere zein egoeratan aurkitzen ziren". Gainera "ez zen behar bezala aztertu aipatu egoeran zein izan beharko zuen ontziaren norabide eta helmuga zuzenak. Fuel-olioa solidotzeko aukeraz ere ez zen pentsatu, honez gero ontzia hondatuko zela ageri-agerikoa eta halabeharrez gertatu beharrekoa bazen ere. Azkenik ez zen aintzat hartu itsas korranteak eduki zezakeen eragina, ezta sasoi hartan haizeak eduki beharko zuen norabidea, ezta itsasorako fuel-isurketa gero eta handiagoa izango zela krisialdi-gabinetekideek baimendu zuten norabide alderraiaren ondorioz". Bukatzeko kereilan Sustapen-Ministerioaren agintariei buruzko hurrengo konklusioetara iristen da: "agintariak haien erabakiaren ondorioak aurreikusita eduki beharko zituzketen baita ontziak Galiziako kostaldean zehar hainbat egunetan izango zuen ibilbide alderraia baimentzearen ondorioak ere. Ondorioak isurketa ikaragarria, hondatzea eta kutsadura hainbat tokitara nabarmen zabaltzea izango ziren. Esandakoaz gainera, horretarako inongo arrazoi teknikorik egon gabe, agintarien urruntzeko erabakiak kalteak eragin zituen, bestela inolaz ere eragingo ez ziratekeenak".

Berez doa, epailea konklusio horietara iritsiz gero, esandako delituen egileak Sustapen-Ministerioaren agintariak zalantzarik gabe izango zirela. Salaketak egiten duen aipatu delituen egozpen hura frogatzeko, ordea, izaera ezberdinetako datuak balioetsi beharko liriateke eta hori gainera egin, juridiko-penalak diren interpretazio-irizpideen arabera hain zuzen ere. Hori behar bezala egiterik ez dago lan honen testuinguruan. Nahikoa izan beharko da, orduan, zera zehaztearekin: norbaitek "**kontuz (edo arretaz) aritzeko betebeharra**" urratu behar du, zigorra merezi duen zuhurtziagabekeriako jarduera egiteko. Betebeharra urratzen da, jarduera deliktibo jakin bat (gure kasuan, ondarearen eta ingurumenaren aurkako kalteak) saihesteko behar den arretaz jardun ezean. Kontuz aritzeko betebeharrak aldi berean zenbait osagai aurkezten ditu¹⁴.

Arriskutsua gerta daitekeen erabaki bat hartu baino lehen, norbanakoak *aldez aurretiko informazio- eta prestamen-neurriak* hartu behar ditu, are beharrezkoagoa dena

¹⁴ Zuhurtziagabekeriako delitu osoaren teoriari buruzko bibliografia zabal-zabala da. Eskuliburu eta tratatuetan aurkitu ahal diren oinarritzko kontzeptuak alde batera utzirik, nahikoa izan behar da azken aldi honetako zenbait monografia aipatzearekin, *infra* bibliografian ematen direnak: alegia, CORCOY BIDASOLO; FEIJÓO SÁNCHEZ; HAVA GARCÍA; PAREDES CASTAÑÓN; SERRANO GONZÁLEZ DE MURILLO-renak.

tartean izaten baldin badira hondamendi mailako arriskua ekarri ahal duten kasuak. Horrek aztertzen ari garen kasuan zera ekarri beharko zukeen: itsasoko segurtasunari buruzko adituei beharrezkoak ziren txosten guztiak eskatzea, aldi berean “kanpoko” adituei ere kontsultatzea ekarri beharko zukeena, aztergai dugun *Prestige* kasu honetan, aitzitik, inoiz egin ez zena¹⁵. Alderdi hau guztiz funtsezkoa da, hemendik alde zuzenetik informatzeko betebeharra urratu dela dagoeneko ondorioztatu ahal delako. Aipatu urratzea, hortaz, Sustapen-Ministerioko agintariei jadanik leporatu ahal izango litzaieke, geroago une horretan zituzten datuen araberrako erabaki zuzena hartu izan balute ere, zeren eta giltzarria da-eta ea frogatu ahal den adituen txostenak ezagutuz gero, har zezaketen erabakia bestelakoa izan zitekeen eta, horren ondorioz, emaitza kaltegarria saihestu.

Adituen txostenak edukitzen diren unetik subjektuak *irizpide juridiko-penalen arabera* “zuhur” jardun behar du. Edonola ere, zuhurtasuna neurtzeko irizpideok ez datoz bat Sustapen-Ministerioak pentsatzeko duen modu bitxiarekin, zeinak aitortu besterik ez baitu, egin duen errakuntza bakarra “profeta ona ez izatean datzana” dela. Irizpideak, ordea, *ex ante* epaiketa, ez *ex post*, ekarri behar du. Eguneroko jardueran epaileek erabili ohi duten formula teorikoa erraza da: “aurreikuspen objektibo”an oinarritzen den epaiketari heltzen zaio eta horren arabera epaileak, Sustapen-Ministerioko agintariek erabaki behar izan zuten unera atzera egiten du. Ontziarekin zer egin behar den erabakitzerakoan hurrengo galdera hau egin ohi da: zer egin zukeen zuhurra eta zentzuzkoa den edozein adituk. Adituak aldi horretako jakintza-maila

¹⁵ 2002ko azaroaren 13an, Madrilgo Salbamendu-koordinaziorako zentrotik armadoreen kontsignatarioari 20:30ean bidali zitzaion fax batean jasotzen den moduan, itsasontzia kostaldetik urruntzeko erabakia egun horretan bertan (azaroaren 13an) hartu zuten Sustapen-Ministerioko agintariek. Erabaki hau, hortaz, Serafín Díaz ikuskatzaileak petrolio-untziaren egituraren egoera balioetsi aurretik hartu zen (14ko egunean goizez egin zena) eta atotian eramatea behin betiko ezartzea lortu baino lehen.

Esan beharrik ez dago erabakia hartu zela *Smit*-en adituen iritzia ezagutu aurretik (*Smit* izenekoa Holandako enpresa bat da karga salbatzeko pleitarien kontratatu zutena). Datu hau hurrengo zeratik ondorioztatzen da: Sustapen-Ministerioari fuela ur lasaietan lekuz aldatzeko maniobrari buruzko zehaztasun teknikoaren gaineko interesa piztu zitzaion hain zuzen ere ontzia hondatu ondoren (zehatz-mehatz azaroaren 20an). Hori gertatu baino lehen Espainiako Gobernuak Holandako enpresari maniobra egitea ukatu zion ontzia hondatu gabe aritu zen sei egunetan zehar. Azaroaren 20an Itsasoko Trafiko, Segurtasun eta Kutsadura zuzendariorde orokorra *Smit*-en adituekin bildu zen. Bilera honetara, esan beharra dago, *Smit*-en adituek txosten bat ekarri zutela zera zioena: karga aldatzeko lanak lau egun gehienez iraun zukeela eta “ez zegoela inongo arazorik” fuela berotzeko ezta egokia zen ontzi bat aurkitzeko, izan ere Vigoko portuan atrakatuta zegoen Txinako *De da* atoi-ontzi indartsuaren laguntza baitzuten. Aipatu adituek gaineratu zuten fuela ez zela solidotuko (*vid.* 2003ko urtarrilaren 20ko *La Voz de Galicia*, 7 orrialdea; *vid.*, baita 2003ko martxoaren 2ko *La Voz de Galicia* ere). Esan beharrik ere ez dago aipatu txostenak izugarritzko garrantzia duela Sustapen-Ministerioak egin zuen zuhurtziagabekeria zehazteko orduan, izan ere, *Coruña*ko itsas kapitainak berak epailearen aurrean deklaratu zuenez, fuela ontziz aldatzea lehenengo unetik baztertu zen-eta, *Prestige* ontziaren antzeko ezaugarriak zituen beste bat ez zegoelako.

Vigoko CSIC Itsas Ikerketarako Institutukoa den Fiz Fernández ozeanografo kimikoak, *Nautila* batiskafoan joan zenak, irimotasunez zera esan du: *Prestige* kasuaren antzekoetan halaber beharrez “arlo ezberdinetako adituek ematen dituzten txostenak behar dira edozein erabaki hartu baino lehen”. Bere ustez “aurreikuspena egiterakoan errakuntzak egin dira egokia zen informazio falta zelako” eta hori “*Prestige* ontzia urruntzeko erabakiari dagokionez edota sakonera handiko uretan fuela flotatzeko lodiegi bihurtuko zelako iragarpenari dagokionez edota, azkenik, itsasoko hondoa korrosio ez egoteari dagokionez” (*vid.* 2003ko urtarrilaren 17ko *El País*).

ohikoa duela irudikatzen da, agintariak une horretan zeuden moduan, haiek zituzten baliabideekin eta zuten ezaguerarekin erantzun beharko duelarik¹⁶.

Datuok eskuan edukirik epaileak bere buruari honako galderak egingo lizkioke: zein izango litzateke, orduan, interes orokorrarentzat kalte gutxien ekarriko zuen irtenbidea?, irtenbiderik onena izango zen itsasontzia kostalderantz hurbiltzea orduan fuela ontziz aldatzeko ala itsas barrenerantz ontzia urruntzea? Galdera hauei erantzuteko kalteak haztatu beharko ditu: batetik erreka jakin bat kutsatzeko arriskua edo portu baten jarduera geldiarazteko arriskua; eta; bestetik, Galiziako itsasertzaren zati oso handi bat kutsatzeko arriskua. *Azken kasu honetan, ordea, badago berezitasun erabakigarria: aipatu bigarren arriskuak beste bat sortzen duela, alegia zuzenbide penalak babesten duen beste interes batentzako arrisku bat (babespeko naturaguneari kalte-delitua sortzeko arriskua, 330 artikuluan jasotzen dena)*. Delitu hau, gainera, Kode Penalean ezartzen den zigorra kontuan harturik, 325 artikuluko delitu “ekologikoa” baino larriagoa da. Baina hori guztia gutxi balitz badago beste alderdi bat kalteak neurtzerakoan ahaztu ezin dena: alegia, ontzia hondatzeko probabilitateak zeintzuk izango ziren kasu batean eta bestean¹⁷.

¹⁶ Kontuzko betebeharraren urratzea balioesteko kontuan hartu behar diren “arreta-arau jakin”ei dagokienez zera argitu beharra dago: aipatu arauak batez ere jarduera-esparru arriskutsuei buruzko legeek eta erregelamenduek jasotzen dituztela (gure kasuan jarduera-esparru arriskutsua itsasoko salbamenduari eta segurtasunari buruzkoa delarik). Baina horrezaz gain bestelako arauak, idatzizkoak ez direnak, ere beharrezkoak izango dira: hala nola, gizakiaren sen onaren eta eskarmentuaren ondoriozkoak edota adituen jardueretan edo jarduera zientifikoetan ohikoak direnak, horiek guztiek jarduera arriskutsuaren aurrean kontuz, arretaz, zuhur jokatzeko laguntzen duten neurrian (*vid.*, adibidez, LUZON, P.G. [Zati Orokorra], 499 orrialdea). Azkeneko alderdi hau azpimarratzekoa da, Sustapen-Ministerioko agintariak *Prestige* kasuaren aurrean honako defentsa argudiatu dutelako: atzerriko beste Antolamendu Juridikoren aldean Espainiakoan ez omen legokeela itsasontzia babeslekura eramateko inongo araudirik. Horrelako betebeharrak bereziaren aitortzearen espresurik ez egoteak ez du inolaz ere esan nahi, kasu jakin batean zuhurtziagabekeriarena berezkoa den kontuzko betebeharraren urratzerik egon ezin denik. Izan ere behin eta berrito esan behar baita, Espainiako agintariei ez zaiela ikuspegi juridiko-penaletik egotzen sorosteko betebeharrak urratu izana ezta hondatutako ontziari laguntza ukatu izanagatik delitua, baizik eta jarduera zuhurtziagakeriazkoa. Zuhurtziagakeria honek bere eragina zabaltzen du geroago beste pertsonen ondasun juridikoek jasan beharko zituzten emaitza kaltegarrien gainean. Pertsona horiei eta kalte horiei dagokienez oraintxe bertan testuan aipatzen den [kalteen] haztatzeari heldu behar zaio.

¹⁷ Bitxia gertatzen da, Espainiako agintariak haien erabakia bidezko erabili duten hurrengo argudio hau: ontzia urrundu behar omen zela aterpera atoian eramateko maniobraren ondorioz hondatzeko arrisku biziagatik. Horren aurrean, beste behin batean kontsultatuak izan diren aditu gehienek iritzia jasota, zera erantzun behar da: istripua gertatu bezain laster ontzia hondatzeko *ex ante* arriskua oso-oso txikia zela, hasiera bateko kaltea gertatu ondoren ontziak zuen “hondakin-indarra” zalantzarik gabe nahikoa zelako. Horren frogak argia itsasontzia istripua eta geroko hurrengo sei egunetan zehar hondatu gabe egotea dugu, nahiz eta itsasoko baldintzak oso zailak izan. Baina horrezaz gain agintariak erabilitako argudiok azkenik haien kontra jotzen du. Aterpera eramateko maniobraren ondorioz hondatzeko arriskua bazela benetan uste bazuten agintariak, *a fortiori* itsas zabalean ontzia erditik apurtzeko askoz aukera gehiago bazirela jakin behar izan zuten eta apurtzea gainera gertatzeko zorian egongo zela. Konklusio honetara hain zuzen ere Frantziako Gobernuak ikerketa ofizialak iritsi dira baita Bahametako itsas agintaria ere (*vid.* aipatu txostenak 2003ko martxoaren 7ko *El País* eta 2003ko martxoaren 6ko *La Voz de Galicia* egunkarietan). Azken honen ikerketak zehatz-mehatz zera argudiatzen du: hasierako istripuak eragindako okertzea gertatu ondoren karga-tankeetan ez zela oraindik batere kalterik gertatu (hasierako isurketa tankeen estalkietatik zetorren-eta). Egoerak zenbait ordutan horrela iraun zuen, olatu handiek Itsasontziaren aurka jotzearen ondorioz karga-tanke baten txapa kaltetu zuten arte.

Egoera azaldu dena izanik, alternatibari irtenbidea ematekotan, hautatu beharrekoak ez zuen zalantzarako aukerarik ematen, kontsultatutako aditu ugari argi asko esan duten moduan¹⁸.

Areago: nire ustez salbamendu-ekintza baten testuinguruan Sustapen-Ministerioko agintariek itsasontzia portu edota erreka batera eramango balute¹⁹ eta

¹⁸ Esandakoa oinarritzeko asmoz gogora ditzagun oso argigarriak diren zenbait testigantza. Batetik horra hor dugu Espainiako 422 zientzialarik *Science* aldizkarian argitaratu zuten gutuna (tartean 32 Unibertsitateko zientzialari eta ospe handiko beste sei erakundeetakoak zeudela, besteak beste, CSIC edo Espainiako Ozeanografia Institutukoak). Gutunaren arabera ontzia urruntzea hartu ahal izan zen erabakirik txarrena izan zen eta, zalantzarik gabe, fuel-orbana ikaragarri zabaltzea eragin zuena. Beste alde batetik José Manuel Martínez Mayán merkataritza-nabigazioko kapitainak baita *Coruña*ko Unibertsitateko Irakasleak, Itsas Segurtasunekoak ere egin zituen adierazpenak ditugu. Sustapen-Ministerioak ontzia urruntzeko erabakia hartu aurretik biri ahoz aholkatzeko eskatu zien eta bi horietatik bat aipatu kapitaina da. Espainiako agintariek kontsulta bakarra egin ziotela aitortzen du kapitainak: “itsas zabalean karga ontziz aldatu ahal izango ote zen”, zeren eta agintariek “ez zuten pentsatzen ontzia portura edota babeslekura eramatea”. Martínez Mayán kapitainaren ustez “ez dago zalantza izpirik ere” hartu beharreko lehenengo erabakia, lehenestekoa, *Prestige* atoian eramatea izan zatekeela. Eraman beharko zatekeen Corcubión erreka aldera horren babesean presarik gabe gertatutako kalteak balioetsi, ontzia berriro ere nabigatzeko moduan jarri, eta fuela ontziz aldatzeko bidea zein izan zitekeen erabaki ahal izateko. Kapitainaren ustez fuela ontziz aldatzea *Corcubió*neko errekan bertan edo beste portu batean egin zitekeen. Beste alde batetik Martínez Mayán “irrotasun osoz” ontzia kostaldetik urruntzeko erabakiaren aurka azaltzen da eta horrez gainera zera dio: “ez dut uste planetan profesional bakarra ere egon daitekeenik zintzo jokatu nahi eta ontzia itsasoan barrena eramateko aholkua eman dezakeena” (*vid.* 2003ko martxoaren 6ko *La Voz de Galicia*, 13 orrialdea). Martínez Mayán irakaslearen iritzi hau *Ferrole*ko Unibertsitate-eskolako ontzi-injineruenarekin bat dator (*vid.* ontzi-injinerutzako P.B. González irakaslearen artikulua hurrengo izenburua daukana: “Una cadena de errores fatal”, 2002ko abenduaren 12ko *La Voz de Galicia*). Irakasle honek ere esaten du Gobernuak ontzia urruntzeko erabakia hartu zuenean “ahal zen erabakirik txarrena” gertatu zela. Hobeia izan zitekeen, bere ustez, “ontzia lehorreratzea hondarrezko hondoa duen hondartza batean” eta horrekin aipamen espresua egin nahi zien “*Finisterre* Lurmuturraren hegoaldean kokaturik dauden hondartzei”. Horrez gainera irakasleak zera esaten zuen: “itsas kontuei buruz ez jakiteak edota okerra egiteko beldurrak besterik ezin dute azaldu agintarien lan batzuek dakarten arrisku handiko erabakiak hartzeko izua, geldiezin bihurtzen duen izua hain zuzen ere. Ziur asko hidrokarburu isurketa handia gerta zitekeen baita kostaldeko zenbait milietako narriadura ere. Hori guztia garbitu beharko zen eta horien kaltea konpentsatu ere. Erabaki hau, ordea, gaitz gutxien zekarrena zenez gero hartu beharrekoa zen”. Ildo beretik Joan Zamora Itsas eta Logistika Zerbitzuen Zentroaren erantzuleak adierazpen batzuk egin zituen 2003ko martxoaren 19an Europako Legebiltzarrean. Espainiako Gobernuak egin zuen istripuaren kudeaketa “guztiz deitoragarria eta tamalgarria” izan zela esan ondoren zera gaineratu zuen: “*Prestige* itsasontzia ez nukeen *Arousa* errekarera eramán baina segur aski bai, ordea, *Corcubió*nekora”. Orain arte esandakoa guztia gutxi balitz oraindik ere badago beste agiri bat, Sustapen-Ministerioak egindakoa, Petrolio-untzi baten istripuaren aurreikuspena egiten zuena. Aipatu agiria (“Kutsaduraren aurkako borrokari eta salbamendu-ariketari buruzko konklusioak. Coruña, 2001”) *Prestige* hondamendia gertatu aurretik egin zen eta bertan aurreikusten da ustezko istripua jasan duen ontzia ainguratzeko leku batera eramán beharra dagoela horrela karga ontziz aldatu ahal izateko.

¹⁹ Dena dela azpimarratu beharra dago salbamendu-ekintza ez zetzala, besterik gabe, itsasontzia portu baten barrura eramatean. Aurreneko oharrean zehaztu berri den moduan zirudien irtenbiderik onena izan zitekeen ontzia erreka batean ainguratzea (lehen aipatutako adituen ustetan horretarako errekarik egokiena *Corcubió*nekoa izan beharko zitekeen). Azkeneko proposamen hau Sustapen-Ministerioak berak onartutakoa zen bere jarduteko protokoloan esaten zen moduan. Ildo honetatik, oraindik, badago beste faltsutasun bat, aldi honetan ez egitearen bitartez Espainiako Gobernuak aurrera eramán zuena, hain zuzen ere Ezker Batuaren koordinatzaileak Legebiltzarrean interpelazio bat egin zionean gauzatu zena. Alegia, aipatu agiria aztertzen ari zela Gobernuak esan zuen ustezko istripuaren aurrean ontzia portu batera eramateko irtenbidea baztertzen zela baina, maltzurkeriaz, ez zuen aipatu horren ordez erreka batera eramatea egokiena zela (*vid.* G. Llamazares jaunaren adierazpenak 2003ko martxoaren 18ko *La Voz de Galicia* egunkarian, 15 orrialdea).

bertan hondatuko balitz, ez legoke erantzukizun penalik, "baimendutako arriskua"²⁰ izango litzatekeelako edo beharrian egoeraren salbueslea gertatuko litzatekeelako (Zigor Kodearen 20.5 artikulua)²¹.

Esan dugunarekin, oraindik ere, ez dago dena esanda. "Behar bezala jarduten duen profesionalaren" erabakia ontzia urruntzekoa izango zela onartu arren, kontuz aritzeko betebeharrak beste ondorio hauek ekarri beharko zituen: alegia, arrisku gutxien ekarriko zuen norabidea aukeratzea eta ontziaren ibilbidea begipean edukitzea²². Horrek

Dena dela gaineratu beharra dago kontsultatutako aditu gehienen esanetan, *Corcubió*neko errekarren irtenbidea lehenetsi arren, beste irtenbideak izan bazirela, hala nola, *Ares* errekarrena edota ontzia portu batera eramatearena. Horiek guztiek *ex ante* lehenetsia izango lukete kostaldetik urruntzeko hartutako erabakiaren aurrean. Ontzia jasotzeko modukoak diren Galiziako portu handien artean *Coruña*koa, *Vigoko* edota *Ferrole*koa ditugu. Alderdi honi dagokionez kontsulta tekniko bakarra egin zen *Coruña*ko portuan dagoen Praktikoari egin zitzaion galdera baten bitartez. Praktikoak berak dienez galdera ahaz besterik ez zioten egin eta horri erantzuteko ez zuen ontzia jasotzearen aurka egin. Maniobrak ekarri behar zituen zailtasunak, ordea, bai nabarmendu zituela eta horregatik zera argitu nahi izan zuen: "ontzia sartzea onartzen zuela idatziz erantzukizunaz salbuesten baldin bazuten, mota guztietako egoerak nire aseguruak estaltzen ez zituelako" (*vid.* bere adierazpenak 2002ko abenduaren 17ko *El País* egunkarian).

²⁰ Egile batzuen ustez baimendutako arriskua emaitza objektiboki egozteko irizpideetako bat izan daiteke; beste batzuen ustez, ordea, bidezko-kausak. *Vid.*, batez ere, hurrengo monografia: PAREDES CASTAÑÓN, 1995, 80 orrialdea eta hurrengoak.

²¹ Zigor Kodeak dakarren beharrian egoerari buruzko arauketa zabalean aipatu hipotesia, zalantzarik gabe, sartzekoa izango litzateke, zeren eta *beharrian egoera benetakoa (propioa)* eta *beste baten beharrian egoera edo laguntza beharrezkoa* barnera biltzen dira-eta, beste pertsonentzako edo komunitate osoarentzako arriskuaren aurreko egoerari buruz ari garela kontuan harturik (*vid.* guztien ordez LUZON, P.G. [Zati Orokorra], I, 620 orrialdea eta hurrengoak). Beste alde batetik, arestiko orrialdeetan esanenez argi eta garbi ondorioztatzen da salbamendu-ekintza objektiboki handiagoa den beste kalte bat saihestera zuzendurik zegoela. Hau da, itsasontzia babesleku batera eramatearen bitartez (salbamendu-ekintza) ontzia bitan zatitzeko aukerak murriztu nahi ziren (kalte objektiboki handiagoa) eta aldi berean hori gertatzea kostaldetik oso urrun, marea beltza eremu handiagora zabaltzeko arriskuarekin. Horrek, hortaz, ekologiarentzat eta ondarearentzat kalte gehiago ekarri zituen eta beste arrisku bat ere: beste delitu berri bat gertatzeko arriskua hain zuzen ere, alegia, 330 artikuluko delitua, hasiera batean gauzatu zen delitua --325 artikuluko-- baino larriagoa dena.

Egindako zehaztapenak egin beharrekoak eta garrantzi handikoak dira Sustapen-Ministeriotik erabili den defentsarako argudio-modu zentzugabekoari aurre egiteko, alegia, itsas salbamenduari buruzko araudiak aterperako portua eskaintzeko obligazio jakina aurreikusten ez omen duelakoan datzan arrazoibide funtsa gabekoari aurre egiteko. Horrelako argudio baten aurka zera esan beharra dago: ikuspegi juridiko-penaletik Sustapen-Ministerioko agintariei ez zaie egozten sorospen egin beharra ez betetzeko edo laguntza ukatzeko deliturik (zalantzarik gabe, aitzitik, horrelako delitu bat leporatu beharko litzateke, baldin eta aterpea eskaintzeko obligazio juridikoa egongo balitz). Agintariei gaitzesten zaizkienak, orduan, hasiera batean gauzatutako egitate kriminala gertatu eta kapitaina atxilotu **eta gero** delitu batzuk dira, zuhurtziagabekeriaren ondorioz egindakoak. Beraz, ikuspegi juridiko-penaletik Sustapen-Ministerioko agintariak izan dezaketen erantzukizuna argitzeko garrantzitsua den gauza bakarra hurrengo hauxe dugu: agintariak arrisku-iturriaren kontrola haien gain hartu zutela eta horren ondorioz Espainiako ingurumenarentzat eta Espainiako hiritarren ondare-interesentzat are kalte handiagoak gauza ez zitezen obligazioa bazutela. Arriskua saihesteko edo gutxitzeko obligazioa zuten.

²² Sustapen-Ministerioak modu ofizialean eta idatziz *Smit*-i agindu bat eman zion 15 eguneko egunsentian: alegia, itsasontzia 120 milietaraino urrundu behar zela. Aginduan, ordea, ez zen zehazten zein izan beharko zen ontziaren norabide zehatza. *Finisterre*ko kontrol-dorreak eta *Prestige (Mangouras)* Kapitainaren agindupean oraindik ontziaren artean gertatutako eta grabatutako elkarrizketetatik ondorioztatzen denez, Espainiako agintariak alde aurretik norabide jakin bat ezarri zioten: ipar mendebalderantz 320 gradu (*vid.* grabatutakoaren edukia 2003ko urtarrilaren 23ko *El País* egunkarian).

Smit-en salbamendu-taldea untziratu ondoren eta bertan ikuskapen sakona egin eta gero, salbamendu-ontzi holandarrak motor nagusia gelditzeko erabakia hartu zuen ("helikopteretik" ikuskatu eta gero Serafín Díaz ikuskatzaileak martxan jarria zuena 14ko egunean). Horren bitartez dardarek egindako

ere esan nahi du, ontzia itsaso zabalean egonik aztarnak egon badaudela, agintariak arrisku berriaren kontrola bere gain hartzerakoan onartu zuten kontuzko betebeharra (begipean edukitzekoa) urratu zelari buruzkoak²³.

Beste alde batetik, zuhurtziagabekeria delitu mailakoa izan dadin "larri"tzat jotzeko modukoa izan behar du. Horrek ez du zerikusirik zuhurtziagabekeriaren egitura psikologikoarekin eta ulertu behar da, hortaz, kontuzko araua urratzeko modu larriarekin harremanetan. Hori balioesteko irizpide juridiko-penalak beste behin batean ezinbestekoak dira, besteak beste, kaltea gertatzeko aukera-kopurua, kontrolatzeko neurrien urritasuna, eta, batez ere, sortu den arrisku-mota eta horren tamaina²⁴. *Prestige* kasuan gertatu diren inguruabarrek (hondamendi kasu ageri-agerikoari dagozkionek) zuhurtziagabekeriaren larritasuna auzitan jartzeko zalantza gutxi eragiten dute.

Ikusirik ikusita honako konklusiora iritsi liteke. Fuela gehiago zabaltzea eta babespeko naturaguneei eragindako kalteak, ontzia kostaldetik urruntzeko erabakiari "objektiboki egozteko" aztarnak ageri-agerikoak dira.

Orain zehazteko falta dena da ea nortzuek parte hartu zuten aipatu erabakian. Hau da, egozpen penala nori leporatu behar zaion banan-banan aztertu beharra dago.

kalteak ez areagotzea lortu nahi zen, izan ere honez gero egon baitzegoen "15 metroko zulo luzea istriborreko aldean, xafla bat erori bailitzan". Ipar mendebalderanzko hasierako norabideari helduta *Smit*-ek Sustapen-Ministerioari zera eskatzen dio: agintariak untzira daitezen bertan egituran gertatutako kalte larriak ikus ahal izan ditzaten eta orduan onar dezaten *Prestige* ontzia atoian eraman beharra edo Vigoko portura edo, hala denean, Gibraltarreko portura. Sustapen-Ministerioak, ordea, ez du untzira ikuskatzailerik bidaltzen eta *Smit*-ek egindako eskaera berria ukatzen du horretarako arrazoi teknikorik batere egon barik. Bai, ordea, mahai gaineratzen dena zera da: Kanariak uhartearen hegoaldera ontzia eramateko aukera, bertan fuela ontziz aldatzeko (*vid. Smit*-en adierazpenak 2003ko urtarrilaren 10eko *El País* egunkarian).

Geroago eta Sustapen-Ministerioak ezetz esan ondoren *Smit*-ek *Ría de Vigo* atoi-ontziari agindu bat ematen dio: norabidea aldatzeko. Ipar mendebalderanzko hasierako norabidearen ordez hegoalderanzko norabidea ezartzen zaio, dirudienez Cabo Verde-k ontzia jasotzea onartua baitzuen. Sustapen-Ministerioak ez du aipatu agindu horren aurka egiten (Erresuma Batuak edo Frantziak egindako presioen ondorioz dela, beste edozein arrazoi baten ondorioz dela, horrek ez du inolaz ere eragina izaten zuhurtziagabeko erantzukizun penala ezartzeari begira). Gauzak horrela, Sustapen-Ministerioak bederatzi ordutan zehar hegoalderanzko norabidez (180 gradu) *Smit*-en agindupean *Prestige* itsasoan ibiltzea baimendu zuen, Galiziako kostaldearekiko paralelo. Sustapen-Ministerioak azkenik esku hartu zuenean petrolio-untzia 120 milietaraino urruntzeko agindua berresteko besterik ez zen izan. Horregatik azken buruan ontziak bere norabidea hego mendebalderantz zuzendu zuen eta *Finisterre*ko kostaldetik 130 milietara hondatu zen (*vid. 2002ko abenduaren 31ko La Voz de Galicia*). Hondatzeko lekua "banco de Galicia" izenez ezagutzen dena zen, alegia, leku guztien artean txarrena (*vid. 2003ko urtarrilaren 17ko El País* egunkariari Fiz Fernandez ozeanografoak, *Vigoko CSIC Itsas Ikerkuntza Institutukoak*, egin zizkion adierazpenak).

²³ Dena dela, Pablo Serret *Vigoko* Unibertsitateko irakasleak eta *Science* aldizkarian argitaraturiko aipatu gutuna sustatu zuenariok adierazi duenez "ontziak iparralderantz erritmo berberari eutsiz jo izango bazuen ere berdin-berdin txarto egongo zen, Bizkaiko golkora arazoa eramango zuten-eta eta fuela modu berean Galiziaraino iritsiko zen" (*vid. 2003ko martxoaren 13ko La Voz de Galicia*, 11 orrialdea). Beste alde batetik ez da batere ulerterraza Sustapen-Ministerioko agintariak adierazi dutena: hau da, itsasontzia urruntzearekin lortu nahi omen zena zela, hain zuzen ere, ur lasaietan fuela ontziz aldatzea. Orduan nola uler daiteke hasierako ipar mendebalderanzko norabidea baimendu izana, kalte larritz utzitako ontziaren kroskoa ekaitzari aurre egin beharrean zegoela?

²⁴ *Vid. guztien ordez CEREZO, P.G. [Zati Orokorra], II, 175 orrialdea; LUZON, P.G. [Zati Orokorra], I, 516 orrialdea eta hurrengoak; MIR, P.G. [Zati Orokorra], L. 11/10 bazterreko zenbakia eta hurrengoak.*

Erantzuna, hasiera batean, ikuspegi teorikotik erraza da: Sustapen-Ministerioko agintariak lehenengo momentutik arrisku-iturriaren kontrolaren erronkari eutsi ziotenez gero eta erabakiak haiek hartu zituztenez gero (Ministerio honek zorigaiztoko ontzia nora zuzendu behar zenari buruzko eskumena zuen-eta), egozpen penala haiei halabeharrez dagokie. Hortaz, hasiera batean Ezker Batuak egin zuen salaketan Ingurumena-Ministerioko agintariei aipamena egiten bazitzaie ere ustezko egileen esparrutik at hasiera batetik gertatu beharko lirateke. Eta hauek bezala beste Ministeriotako agintariak, Gobernuko lehenengo Presidenteordea ere barne, aipatu egile esparrutik kanpo hasiera batetik ere gertatu beharko lirateke, ezagutzen ditugun datuen arabera, arrisku-iturriaren kontrola onartu ez zutelako, egitateetan modu materialean parte hartu ez zutelako eta, azkenik, legezko eskumena ez zutelako.

Baina aipatu dena oinarri harturik, egitateak gauzatu zituzten agintari jakinak zehatz-mehatz zein izan ziren aztertu beharko du epaileak, horretarako irizpide artezkaria honako hau izan beharko delarik: Espainiako zuzenbide penalean erantzukizuna indibiduala besterik ez dela.

Arazoak ez du konponbide erraza, hierarkiaren arabera funtzionatzen duten egitura "konplexuen"²⁵ barruan egiletza zehaztu behar delako, hainbat aldiz eztabaidatu dena eta Ministerio baten organigramaren kasuari guztiz dagokiona. Kasuotan erantzukizun penala ezartzeko irizpideetako batzuk besterik ez ditut hurrengoetan jorratuko.

Lehenik eta behin erabakigarria ez da ea pertsona jakin bat Ministerioko organigramakoa denentz. Aipatu delituen egilea izateko batez ere kontuan hartu behar dena zera da: ea subjektuak kostaldetik urruntzeko erabakian²⁶ benetan parte hartu zuenentz.

Beste alde batetik, kasu honetako irizpide erabakigarria "eskuordetze"ari²⁷ dagokiona da. Sustapen-Ministerioak herriaren aurrean zera aldarrikatu du: nahiz eta "itsasontzia kostaldetik urruntzeagatiko erantzukizun politikoa onartu, erabakia adituen eskuetan guztiz egon zen". Adierazpen honen aurrean esan beharra dago Ministroak jatorrizko eskumenerako norbait eskuordetuz gero, orduan lehenengo begiratu batean aipatu Ministerioko aditu horiei dagokiela erantzukizun penala. Alegia, 2002ko azaroaren 13an *ad hoc* sortu zen "Jarduerak koordinatzeko zentro" ("Centro de Coordinación de operaciones")-koei legokieke erantzukizuna; edo, hala denean, "Itsas kutsaduren kasuetarako nazio-plan" ("Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina")-eko erantzuleei, merkataritza-nabigazioko zuzendaripean jardun zutenei hain zuzen ere. Gauzak azaldu diren moduan, agintari hauek eskuordetzearen ondorioz jatorrizko eskumena onartu badute, delituen erantzuleak izango dira, aldi berean hauek eskumenerako beste aditu laguntzaileak eskuordetu dituztela baieztatzen ez bada behintzat.

²⁵ Gai honi buruzko bibliografia bukaezina da. *Vid.* guztien ordez PAREDES, 1995, 137 orrialdea eta hurrengoak; SILVA, 1997, 11 orrialdea eta hurrengoak; MARTINEZ-BUJÁN, P.G. [Zati Orokorra], 1998, 192 orrialdea eta hurrengoak; NÚÑEZ CASTAÑO, 2000, *pássim*; RAGUÉS, 2001, 243 orrialdea eta hurrengoak.

²⁶ Ingurumenaren aurkako delituei dagokienez, *vid.* SILVA, 1999, 28 orrialdea eta hurrengoak, jurisprudentzia-aipamen ugariekin.

²⁷ Ingurumenaren aurkako delituei dagokienez, *vid.* SILVA, 1999, 39 orrialdea.

Eskumena ezarri ondoren, gauzatutako zuhurtziagabeko delituen egileak (edo egilekideak) honako hauek izango ziren: ingurumena arriskuan jartzen lagundu duten guztiak edo ekologiarentzako kalteak edo ondare-kalteak sortzen lagundu duten guztiak, baldin eta haien ekarpenak "ibilbide faktikoa modu objektiboan eta positiboan moldatzen lagundu badu"²⁸. Areago: 325 artikulua (arrisku-delituak denak) "egiletza kontzeptu hedatzailea" barnera biltzen duen neurrian, delitu horren bitartez *egile* bezala zigortzekoa izan liteke partaidetza hutseko jarduera egin duen oro. Subjektu hori (partaide bezala jardun duena) bestela, alegia, "egiletzaren kontzeptu hertsia" baten arabera, zigorrik gabe gertatuko beharko zen orduan [partaide baten] zuhurtziagabeko jarduera besterik ez zelako izango izango²⁹. Esandakoari helduta, zalantzarik gabe zigortu beharko lirarteke, besteak beste, honako jarduerak: Itsasontziaren sakonera neurtzerakoan errakuntzak egitea, edo itsas zabalean ontzia ez zela erdibituko esatea, edo fuela itsas hondoran ez zela solidotuko esatea, eta abar³⁰.

Azkenik, egiletzari dagokion beste galdera bat egin beharra dago: eskuordetzeak eskuordetu dutenentzat beti eta automatikoki erantzukizunez salbuestea al dakar (hau da, Sustapen-Ministroarentzat edo, hala denean, merkataritza-nabigazioko zuzendari orokorarentzat)? Erantzunak ezezkoa izan behar du, eskuordetu duenarentzat "hondakinezko erantzukizuna" ("responsabilidad residual") oraindik ere egon litekeelako. Eskuordetu ondoren erantzukizunaren hondakina gerta liteke, hain zuzen ere arrisku-iturria kontrolatzeko egoera jatorrizkotik ondorioztatzen dena³¹. Horrelako erantzukizuna 325 artikuluko delituaren kasuan ez ezik, 330 eta 267 artikuluetako delituen kasuetan ere gerta liteke, eskuordetzea egin duena erantzulea izango litzatekeelako, ez egin duenagatik baizik eta jatorrizko egoeratik zuzenean ondorioztatzen diren kontrolatzeko betebeharrak berezi batzuei aurre egin ez zielako (ezegitearengatik egitea). Kasu horietan, orduan, epaileak frogatu beharko luke eskuordetu duenak betebeharrak berezi horiek *urratu dituela*, adibidez, urratu duela eskuordetua izan denari informazioa emateko obligazioa edo baliabide ekonomikoak emateko obligazioa, edo eskuordetuak izan direnen jarduera-esparru ezberdinen arteko

²⁸ Vid. PAREDES, 1995, 153 orrialdea. Hortaz, zuhurtziagabeko delituen egiletzari dagokionez lan honen abiapuntua zera da: ezinbestekoa dela "egitatea objektiboki (eta emaitza-delituen kasuan modu positiboan ere) zehaztea" (cfr. LUZON, P.G. [Zati Orokorra], I, 509 orrialdea). Irizpide honi buruz vid. lehenago LUZÓN, 1989, 889 orrialdea eta hurrengoak; DIAZ Y GARCÍA-CONLLEDO, 1991, 625 orrialdea eta hurrengoak eta 690 orrialdea eta hurrengoak; azken aldi honetan vid. zabal-zabalean ROSO CANILLAS, 202, 338 orrialdea eta hurrengoak eta 532 orrialdea eta hurrengoak.

²⁹ Vid. DE LA CUESTA ARZAMENDI, 1999, 39 orrialdea; SILVA, 1999, 39 orrialdea.

³⁰ Ageri-agerikoa da testuan aipatu ekarpen modukoek eragin erabakigarria zabaldu zutela ontzia urruntzea erabakitzerakoan. Orain eta hemen azpimarratu nahi dut bakar-bakarrik aipatu dudana azkeneko jarduera, zeren eta fuela solidotzearen inguruko hipotesiari Sustapen-Ministerioak hasiera batean eutsi baitzion. Eta hori halabeharrez gertatu behar zen, bestela ez baitago ulertzerik ontzia urruntzeko norabidea ipar mendebalderanzkoa izateko agindua. Hori ere esan zuen *Coruñako* itsas kapitainak *Corubiñoneko* Epailearen aurrean egin zituen adierazpenetan (vid. 2002ko abenduaren 30eko *La Voz de Galicia*, 5 orrialdea).

³¹ Cfr. SILVA, 1999, 30 orrialdea. Aipatu "hondakinezko erantzukizuna"-k benetako egiletza aldarrikatzeko aukera ahalbidetuko luke subjektuaren jarduerak egitatea objektiboki zehaztu izan ez balu ere, zeren eta (nire ustez arrazoi osoz) tesi hau defendatzen dutenek esaten baitute salbuespeneko kasu honetan zehaztapen objektiboa gertatzea beharrezkoa ez dela (vid. LUZON, P.G. [Zati Orokorra], I, 511 orrialdea).

koordinazioa egiteko obligazioa edo ikuskatzeko zein begipean edukitzeko betebeharraren obligazioa³².

Bukatzeko "delituaren ondorioz sorturiko erantzukizun zibila" deitutakoa aztertu beharra dago.

Zigor Kodearen arabera, delituen bat egin izanak kalteak eta galerak (materialak zein moralak), alegia, delituak berak sortutakoak (109 artikulua eta hurrengoak) konpontzeko obligazioa dakar. Betebeharrak hura izatera zibilekoa da eta delitua egin izanaren erantzule penalarik zuzen-zuzenean dagokio (116 artikulua) eta, hala denean, aseguratzaileei (117 artikulua)³³. Baina horrez gain Estatuaren erantzukizun zibil subsidiarioa badago (mugarik gabekoa aseguratzaileek dutenaren aldean), kasu-kasu, "doloz edo erruz egindako delituen" erantzule penalarik "agintaritzaren agente edo kontratadunak edota funtzionario publikoak" diren kasuetarako, "(...) betiere lesioa euren esku utzitako zerbitzu publikoen jardunbidearen zuzeneko ondorioa denean" (121 artikulua).

Azkeneko xedapen honek garrantzia ikaragarria izan dezake *bai Galiziaren kasuan bai Prestige kasuaren ondorioz eragina jaso duten gainerako Erkidegoen kasuetan*, zeren eta, epaileek aipatu subjektuetarikoren bat kondenatuz gero, *Espainiako Estatuak sorturiko kalteak eta galerak konpondu beharko baititu*: kalte-galera guztiak, "ingurumenaren aurkakoak" ez ezik, itsasoan jarduten duten gure langileei eragindako "ondarearen aurkakoak" ere³⁴.

Argitzea merezi du "ondarearen aurkako" kalteengatik erantzukizuna ez dela bakar-bakarrik jaioko, (aldez aurretik laidotuak egin behar duen salaketaren ondoriozko) 267 artikuluko kalte-delituagatik kondenatzen denean. 325 eta 330 artikuluetako delituak, ingurumenaren aurkakoak, ezartzearekin nahikoa izango da aipatu erantzukizuna jaiotzeko. Eta hori hala izango da, gure itsasgizonak azken delituotako biktimak, zentzu teknikoan, ez izan arren, "kaltetuak" zalantzarik gabe direlako eta horrek prozedura penalarik barruan akzio zibila egikaritzeko legitimazioa ahalbidetzen du baita, horren ondorioz, kalte-ordaina jasotzeko ere³⁵.

³² Cfr. SILVA, 1999, 31 orrialdea. Betebeharraren urraketa buruz *vid.* zabal-zabalean LUZÓN, 1989, 900 orrialdea eta hurrengoak.

³³ 117 artikulua zera zehazten du, aseguratzaileek duten erantzukizun zibil zuzenekoari dagokionez, beraiek erantzukizuna izango dutela "legearen bidez ezarritako edo hitzarmenaren bidez itundutako kalte-ordainaren mugaraino".

³⁴ Espainiako Gobernuak egin dituen zenbait adierazpenei aurre egiteko asmoz, Estatuak eduki dezakeen erantzukizun zibil subsidiarioa kontu handiz aztertu beharra dago. Izan ere, aseguratzaileek duten erantzukizuna mugarik gabekoa ez denez gero, arriskua egon badago-eta, kalte-galerak konpontzeko jaso litekeen zenbatekoa urri-urria izatekoa, marea beltzen beste kasuetan gertatu den moduan. Zehatz-mehatz *Prestige* kasuaren ondorioz gertatu diren kalte ekologiko zein ekonomikoek buruz egin den neurketa "Fidac (Hidrokarburoen kalteak konpontzeko Nazioarteko Fondoa)-ek eta aseguratzaileek egiten duten aurreikuspenaren bost halakoa" dugu gaur egun. *Vid.* Vigoko Unibertsitateko Ekonomia-Irakaslea den A. Prada-k egindako adierazpenak 2003ko martxoaren 9ko *La Voz de Galicia* egunkariari. Aipatu adierazpenak Santiagon martxoaren lehenengo astean izan zen adituen mintegi zientifiko eta nazioarteko baten testuinguruan egin zituen irakasleak. Mintegi horretan aho batez onartu zen marea beltza bezalako hondamendientzako erantzukizun zibilei buruzko legeria, Batasun Europarrekoa, aldatzeko proposamena. Proposamen horretan Estatu Batuetako ereduak, mugarik gabeko erantzukizunena, jasotzen da, herrialde horretan onartu zena, Exxon Valdez inguruko hondamendia Alaskan 1989an gertatu ondoren.

³⁵ *Vid.* SILVA, 1999, 147 orrialdea eta hurrengoak; *vid.*, baita ere, JORDANO FRAGA, 2001, 298 orrialdea. Aitzitik eztabaidagaia izan daitekeena zera da: ea ekologiaren aldeko elkarteek legitimazioa ote

Zertan etzan beharko luke gure kasuan delituaren ondorioz sorturiko erantzukizun zibilak? "Ekologiaren aurkako" kalteei dagokienez, "erabateko konpentsazio"aren printzipioa ("compensación integral") ezarriko litzateke. Horrek delitu egin aurretiko egoerara atzera jotzea dakar³⁶. Gure arrantzaleei eta itsaskiak harrapatzen dituztenei eragindako ondare-kalteei dagokienez, kalte-galerak ordaintzeko obligazioak "sortutako kaltea" ez ezik, batez ere irabazi gabe gertatu dena, alegia "lortu gabeko irabazia" ere estali beharko litzuzke.

Azkeneko alderdi bat azpimarratzea merezi du. Ingurumenaren aurkako delituetara xedapen jakin bat (339 artikulua) aplikagarria da eta horren arabera epaileak "kautela" (prozedurari dagokion zentzuan ulerturik) neurria ezarri ahal izango du: hau da, epaileek "neurriak hartzeko agin dezakete nahasitako oreka ekologikoa berrezartzeko, egitatea gauzatu duenaren kontura". Horren bitartez kaltea konpontzea *aurreratuko* zen oraindik ere kondena penalik ez balego³⁷.

III. GAINERAKO ERANTZUKIZUNAK: KAPITAINARENA ETA ITSASUNTZIAREN JABETZAREKIN ETA USTIAPENAREKIN LOTURA DUTEN PERTSONENA

Arestian esan nuen moduan, funtzionario publiko jakin batzuek izan dezaketen ustezko erantzukizun penala zehaztu nahi izateak ez du esan nahi bestelako erantzukizunik ez dagoenik. Oraindik aztarnetan oinarria duten erantzukizun penala leporatu ahal izango litzaieke, Sustapen-Ministerioko agintariak esku hartu baino lehen haien jardueraren ondorioz hasierako istripua sortu zutenei.

Hortaz, baieztatuko balitz aipatu pertsonak zuten kontuz jarduteko betebeharrak pertsonala urratu zutela, zuhurtziagabekeriaren ondorioz sorturiko delituengatik erantzukizun penala izan ahal izango lukete.

Horretarako, ordea, kasuan-kasuan pertsona jakin bakoitzaren jarduera aztertzea ezinbestekoa da eta hori Espainiako agintarien kasuan aipatu ditugun hiru delituak edo horietakoren bat besterik gabe leporatu ahal zaizkien jakin ahal izateko asmoz. Beste alde batetik, aipatu urratzea ez den besteren bat gauzatu ote duten aztertu beharra dago.

Ildo honetatik nire azterketa batez ere kapitainaren jarduerari buruzkoa izango da, zeren eta, hasierako istripua sortu zuten erantzule posibleen artean, kapitaina oraindik ere baita, *Corcubióneko* Epategiak erantzukizuna egotzi dion bakarria. Beste alde batetik, kapitainaren jarduerari dagokionez, berezitasun bat gertatzen da, alegia, ezagutzen ditugun delituak alde batera, beste delitu bat leporatzen zaiola.

duten kaltetu gisa akzio zibila egikaritzeko. SILVAren ustez (149 orrialdea) hori ez da posible (hauen egoera juridikoa ez baita parekatzeko modukoa, kaltetuen elkarrekin edota iruzur kolektiboen aurrean kontsumitzaileen elkarrekin izaten dutenarekin). SILVA-k, ordea, gogora ekartzen du Auzitegi Gorenak kasuren batean eztabaidatutakoa onartu duela (*vid.* 1993ko apirilaren 1eko Auzitegi Gorenaren Epaia, animalien aurkako delitu baten kasurako).

³⁶ *Cfr.* SILVA, 1999, 150 orrialdea; JORDANO FRAGA, 2001, 298 orrialdea.

³⁷ Neurri honen izaera juridikoari buruz, baita horrekin loturik dauden alderdien gaineko eztabaidari buruz ere, *vid.* SILVA, 1999, 172 orrialdea eta hurrengoak.

III.1. KAPITAINAREN ERANTZUKIZUNA

Mangouras kapitainari zera leporatzen zaio: hondamendiaren eragilea izan zen fuela isurtzen modu zuzenean lagundu izana, azaroaren 13 eta 14ko egun erabakigarrietan izan zuen jardueraren ondorioz (horrezaz gain baita ere leporatzen zaio ezinbesteko segurtasun-baldintzak ez zituen ontzi batean nabigatzea onartu izana³⁸). Delitu izateko aztarnak, dirudienez, aurkezten dituen jarduera honen oinarria bikoitza izango litzateke. Batetik, hasiera batean ontzia hainbeste ez okertzeko hartu ziren neurriak³⁹ eta gure kostaldetik hurbil norabiderik gabe ontzia uzteko erabakia⁴⁰ kontuan hartu beharko lirateke. Bestetik, salbamendu-maniobra oztopatzeko kapitainak egin zuena ere aztertu beharko litzateke⁴¹. Azken jarduera hau garrantzi berezikoa da, horren

³⁸ Akusazio hau, berez doa, lehenik eta behin zuzendu beharko litzaioke aipatu segurtasun-baldintzak bermatzeko zuzeneko obligazioa izaten duten pertsoneri. Horiei dagokienez, ordea, ez dago gaur egun inor egotzirik. Edonola ere, geroago izango dut aukera beste pertsona horiek izan dezaketen ustezko erantzukizunari buruz aritzeko. Une honetan nahikoa izan beharko du zera esatearekin: kapitainari zuhurtziagabekeria zigorgarria egotzi ahal izateko, ontzia ezinbestekoak diren segurtasun-baldintzarik gabekoa izateak ez luke oinarri nahikorik emango. Datu objektibo horrezaz gain, berez doa, beste baieztapen egin beharko litzateke: alegia, ea kapitainak aipatu segurtasun-baldintzak gertatzen diren ala ez baieztatzeko obligazioa urratu duen. Kapitainak baldintzen inguruko bere kontuzko betebeharrak berezia urratu (eta gainera modu "larrian" urratu) duen baieztatu beharko litzateke.

³⁹ 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan, kapitainaren defentsak behin-behineko presoaldiaren inguruko egoerari buruz aurkeztu zuen errekursoari erantzuna ematen zionean, zera esaten da: "*Prestige* ontzia bat-batean hutsik geratzeak areagotu zuen hark sortutako arriskua, arrisku-iturriaren kontrola berreskuratzeko egin beharreko maniobra azkarrak egiterik ez zegoelako" (4. Oinarria). Zehatz-mehatz kapitainari larrialdietan jarraitu beharreko protokoloa aurrera ez eramatea leporatzen zaio. Protokolo horren arabera gertatu diren kalteak zehaztasunez balioetsi behar ditu eta orduan ezinbestekoa ez den oro, besterik ez, untzitik kanpora bidali behar ditu (jazo zena, aitzitik, ontzia ia tripulaziorik gabe gertatu zela izan zen). Bigarrenik kapitainari leporatzen zaiona ontziaren tankeak lastatzeko erabakia hartzea da. Zenbait adituren ustez erabaki hura errakuntza besterik ez zen izan, horren ondorioz ontziaren erdiko aldean pilatzen diren luzera-ahaleginak (esfuerzos longitudinales) neurritz kanpoko bihurtu ziren-eta. Maniobra zuzena erdiko aldean dagoen 3. tanketik karga atera eta ababorreko 3. tankera pasatzea izango zen horrela aipatu ahaleginak murriztuko baitziren (*vid.* 2003ko martxoaren 6ko *La Voz de Galicia*, 13 orrialdean Martínez Mayán-ek egin zituen adierazpenak). Itsas istripuak ikertzeko Frantziako Bulegoak (BEA-Mer), Garraioen Estatu Idazkaritzaren menpekoak, ere txosten batean iritzi bera agertzen du, ababorreko tankeak lastatzea errakuntza delakoan (*vid.* 2003ko martxoaren 6ko *La Voz de Galicia*). Aipatu txostenaren arabera ontzia hondatzeari buruzko hurrengo konklusioa ateratzen da: hori gertatu zen bai Sustapen-Ministerioko jardueragatik, bai kapitainaren jardueragatik. Dena dela, beste adituen esanetan kapitainaren jarduera zuzena izan zen tankeak lastatu zituenean horren bitartez ontziaren okertzea zuzentzeko (*vid.* Aetinape delakoaren presidentea den J.M. Muñiz-en artikulua, 2003ko otsailaren 8ko *La Voz de Galicia* egunkarian).

⁴⁰ 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan tankera kritikoz alderdi honi aipamena egiten zaio (bertan sinesgarritasuna kentzen zaie *Mangouras* kapitainak emandako arrazoiei zera esaten duenean: "Muxian hondartzea azken unean saihestuko zen aingura askatzearen bitartez sinestezina den maniobra bati esker. Maniobra honek inolaz ere ez luke orduan bermatuko hondamendia galaraztea"). Alderdi hau autoan salbamendua aurrera eramateko laguntzarik ezarekin harremanetan jartzen da eta azken kontu honi buruz hurrengo oharrean arituko naiz (4. Oinarria).

⁴¹ *Mangouras* kapitainak aurrera eramane zituen jardueren artean hau auzitan gehien jar daitekeena du. Instrukzio-epailearen aurrean eginiko lehenengo adierazpenetan oinarria harturik, 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan zera jasotzen zen: azaroaren 13ko egunean 18:15etik 21:02ra artean "Espainiako agintariek emandako hainbat agindu behin eta berriro jaso ondoren" *Mangouras* kapitainak "erabat uko egin zion" ontzia atoian eramateari "armadorearekin egin beharreko kontsultaren aitzakiaz". Halaber aipamena egiten zaio petrolio-untzira igo zen itsas ikuskariak eginiko adierazpenari, zera esan zuena: "ontzia berreskuratzeko ahaleginen aurkako sabotaje-lanaren antzeko zerbait [gertatu zela]", batez ere *Mangouras* kapitainak motorra martxan jartzeari uko egin zionean (4. Oinarria). Horrezaz gain, autoan esaten da "21:02an atoian eramatea onartu ondoren, hura ez zen gauzatu *Prestige* ontzian tripulazio nahikorik ez zegoelako eta larrialdietarako atoa piztuta ez zeukalako, tripulazioa

oinarrian kapitainari beste delitu bat leporatzen zaion neurrian, Espainiako agintariei modu larrian desobeditzea den delitua hain zuzen ere, jasotako aginduak betetzeari uko egin ziolako (Zigor Kodearen 556 artikuluan definitzen den delitua)⁴².

Ikus ditzagun modu bereztuan egozpen hauek.

Azkeneko egozpenetik hasita, ohartarazi beharra dago hasiera batean instrukzio-epaileak atzeman zituen desobeditzearen inguruko aztarnak, gero [Probintzia-]Auzitegiak berretsi zituenak, batetik Sustapen-Ministerioko funtzionarioek eginiko adierazpenetan besterik ez zirela oinarritzen eta bestetik, oinarria aurkitzen zutela *Finisterreko* kontrol-zentroaren eta kapitainaren artean izandako eta grabatutako elkarrizketetan. Elkarrizketa hauen edukia gainera lehenengo transkripzio bat egin zen, arestiko desobeditzearen oinarria ematen zuena, baina aipatu transkripzioa ez zectorren benetan jazo zenarekin bat⁴³. Desobeditze-delitua, ordea, ez du ematen gauzatu denik, geroago egin zen eta *Corcubióneko* epaileari igorri zitzaion zinten transkripzioan⁴⁴, baita beste pertsona batzuek geroago egin zituzten zenbait adierazpenetan ere zer esaten zen kontuan harturik (bereziki kontuan hartu beharreko adierazpenak dira *Coruña*ko itsas kapitainarenak⁴⁵ eta *Sasemar*, *Smit* eta *Remolcanosa*-ren zuzendariek egindakoak, salbamenduari buruzko kontratu pribatuari dagozkionak hain zuzen ere⁴⁶). Beste alde batetik, aipatu grabazioei eta adierazpenei bestelako datu esanguratsuak gehitu behar zaizkie: hala nola, bereziki, itsas ikuskariak hartu zuen

ontzitik kanporatu aurretik hura pizteko eskatu bazioten ere...". Azken buruan, beste atoi-ontzi batzuen laguntzaz *Ría de Vigo* izenekoa izan zen, behin betiko atoian eramatea lortu zuena, azaroaren 14ko egunean 13:40an.

⁴² Zigor Kodearen 556 artikulua arabera espetxealdi zigorra ezarriko zaie, sei hilabetetik urtebete artekoa, "550. artikuluko kasuetatik kanpo daudelarik, euren funtzioetan ari diren agintariei edo agintaritzaren agenteei jarritzen bazaizkie edo horiei modu larrian desobeditzen badiete". Espainiako Zigor Kodeko 634 artikuluan falta hutsa bezala "modu arinean desobeditzea" ere zigortzen da.

⁴³ Esandakoaren frogara gisa eman dezagun honako adibidea: jatorrizko transkripzioan *Mangouras* kapitainari esaldi bat, desobeditze-delituaren akusazioari eusteko guztiz funtsezkoa, esleitzen zitzaion: "kapitainak erantzuten du bere armadorearen aginduak besterik ez dituela onartuko eta berarekin harremanetan jarriko dela". Baina grabatutakoan benetan dagoena zera da: *Mangouras* kapitainak erantzuten duela "atoi-ontziak jabeen aginduak jasotzen dituela eta ez nireak". *Vid.* 2003ko urtarrilaren 25eko *El País*.

⁴⁴ *Vid.* aipatu zinten transkripzioa 2003ko urtarrilaren 22ko *El País* egunkarian. Transkripzioetik zera ondorioztatzen da: *Finisterreko* kontrol-dorrearen arduradunek *Mangouras* kapitainari baimena eman ziotela bere armadorearekin atoian eramateari ekin aurretik hitz egin zezala eta *Prestige* ontziaren kapitainak inoiz ez ziola horri uko egin. Areago: *Finisterreko* funtzionarioek, Espainiakoek, ez zuten hori bakarrik baimendu; horrezaz gain elkarrizketan parte hartzera iritsi ziren eta *Mangouras* kapitainari esan zioten haren armadorea ados jarria zela *Ría de Vigo* izeneko ontziak *Prestige* atoian eramane zezan.

⁴⁵ Honek onartu zuen *Mangouras* kapitaina "agian ez zela ohartzen bere aginduak desobeditzen ari zenik". *Vid.* 2003ko martxoaren 26ko *La Voz de Galicia*.

⁴⁶ *Vid.* 2003ko otsailaren 11ko eta 14ko, baita martxoaren 4ko eta 22ko *La Voz de Galicia* eta 2003ko urtarrilaren 25eko eta martxoaren 22ko *El País*. Eragin izanak gertatu diren hiru alderdien ordezkariak eginiko adierazpenetan zenbait kontraesan egon arren, datu batzuei buruz, antza, ez dago iritzi-ezberdintasunik. Adosturiko datuak besteak beste honako hauek ditugu: Sustapen-Ministerioko agintariak *Coruña*ko aireportuan 12 orduz *Smit*-en adituak egotera behartu zituztela harik eta enpresa horrek Sustapen-Ministeriotik eman zioten agindua, ipar mendebalderanzko norabidez ontzia urruntzekoa, onartu zuen arte (*vid.* 2003ko martxoaren 21eko *La Voz de Galicia*). Bien bitartean *Sasemar* enpresak *Smit* enpresarekin negoziazio jakin bat itxi zuen: alegia, *Sasemar* enpresak kontratua baimendu zuen *Remolcanosa* enpresarena zen atoi-ontzia, *Ría de Vigo* izenekoa, *Smit* enpresak erabil zezan. Esan beharrik ere ez dago horrek guztiak *Prestige* ontzia salbatzeko ekintzari ematea nabarmen atzeratu zuela. Horren ondorioz *Prestige* ontziaren armadorea Sustapen-Ministerioaren aurrean arranguratu zen itsasontzia salbatzeko ekintzaren atzerapenaz (*vid.* 2003ko otsailaren 14ko *La Voz de Galicia*).

erabaki eztabaidagarria, motor nagusia martxan jarri zuenean⁴⁷; edo *Mangouras* kapitaina ez zela izan *Prestige* ontziaren norabidea ezarri zuena kostaldetik urruntzerakoan⁴⁸. Datu horiek kontuan hartuz gero, kapitainaren aurka hasiera batean zuzendu diren akusazioen larritasuna neurri handi batean gutxiagoturik gertatu ahal da.

Orain arte esandakotik abiatuz, fuela isurtzeagatik *Mangouras* kapitainari ustez legokiokeen erantzukizuna aztertuz gero, baieztatu behar da froga-oinarri berriari esker desobeditze-delitua egoteko aztarnarik, besterik gabe, desagertzen dela. Froga-oinarri berriak bere eragina beste bi alderdi garrantzitsuren gainera zabaltzen du. Alde batetik, kapitainari ezin zaio orduan berria eta larriagoa den delitua leporatu: alegia, babespeko naturaguneari kalte-delitua (Zigor Kodearen 330 artikulua); ezta, hala denean, 338 artikuluko tipo superkualifikatua⁴⁹. Kapitainaren erantzukizuna hortaz 325 artikuluko delitura murriztu beharko da. Beste alde batetik, aipatu delituaren ustezko egozpena ezingo da oinarritu dolozko erantzukizunean, zuhurtziagabekeriaren ondoriozkoan baizik.

Azter ditzagun aipatu arazoak banan-banan.

330 artikuluko delituaren egozpenari dagokionez, ezagutzen ditugun datu berriak kontuan harturik, esan daiteke, geroago gertatu ziren emaitzak ezin zaizkiola kapitainari berak sortutakoak balira bezala objektiboki egotzi. Aipatu emaitza ezin zaio kapitainari egotzi, "bere jarduerak sortzen duen arriskua gauzaten" ez delako: hau da, galdatzekoa

⁴⁷ Arestian dagoeneko esan dugu 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan jasotzen dela *Mangouras* kapitainak motor nagusia pizteko oztupoak jartzen zituela eta hori bazela "ontzia berreskuratzeko ahaleginen aurkako sabotaje-lanaren antzeko zerbait". Hala eta guztiz ere ez dago albo batera uzterik geroago zenbait aditu *Mangouras* kapitainarekin bat etorri direla. Adituen ustez itsas ikuskariak motorra pizteko hartu zuen erabakia auzitan jartzekoa izan daiteke, horrek ontziaren arrailak areagotzeko bidea erraztu zezakeelako, ontzia oso oker zegoela kontuan harturik. *Vid.* J.L. Velasco-ren adierazpenak, *Prestige* ontzia berreskuratzeko kontratatua izan zen *Tecnosub* enpresaren presidentearenak (2002ko abenduaren 17ko *El País* egunkarian). Azken buruan, gogora ekarri beharra dago *Smit*-en adituak untziratu zirenean motorra gelditzeko erabakia hartu zutela ontziaren dardarak saihesteko asmoz.

⁴⁸ 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan hasiera batean jasotzen zenaren arabera "15eko egunaren laurak inguruan egotziak *Ría de Vigo* ontziari abiatzeko agindu zion norabide [baten arabera]". Hala eta guztiz ere, egia da geroago jaso diren datu eta adierazpenen, guztien, arabera bestelakoa dela baieztatzen den ideia: alegia, merkataritza-nabigazioko zuzendaria izan zela 14ko egun horretako arratsaldean urruntzeko norabidea (ipar mendebalderantz 320 gradu) ezarri zuena. Hipotesi hori *Coruñako* itsas kapitainak berak, beste batzuen artean, baieztatu zuen, egotzi gisa deklaratzera joan zenean. Hortaz kapitainak "agindua jasotzea eta besteei ematea" besterik ez omen zuen egingo (*vid.* 2003ko martxoaren 27ko *El País*; 2003ko martxoaren 27ko *La Voz de Galicia*). Beste alde batetik, une horretatik aurrera ontzian hartu ziren gainerako erabakiak *Smit* salbamendu-enpresaren adituarenak izan ziren, *Prestige* untzira 15eko eguneko hiruretan igo zirenak. Era laburbilduan esateko, ontzian bertan oraindik ere egon zen ordu gutxietan *Mangouras* kapitainak ez zuen arriskuaren ibilbidean parte hartu. Hau da, kapitainak ez zuen lagundu, geroago babespeko naturagunearen eta ondare-interesaren aurkako kaltea, benetakoa, ekarriko zuen arriskua sortzen.

⁴⁹ Argitu beharra dago 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan, hasiera batean, aipatu delitu hau gerta zitekeela esaten zela. Baina autoaren 8. Oinarrian ñabardura bat gaineratzen zen: "baimendurik ez dagoen arriskua objektiboki egotzeko" baieztatzea komeniko zela "ea arrisku-aldaketa gertatzeko kasua ez ote den izango, Administrazioaren (Sustapen-Ministeriokoaren) inguruko norbaitek esku hartzearen ondorioz; edo, beharbada, ez ote den zailago bihurtuko *Mangouras* jaunaren dolo edo arduragabekeriari larriagoa den tipoaren egozpen objektiboa ezartzea". Horregatik, *Coruñako* Auzitegiaren hitzetan, "ez da zentzurik gabekoa izango (guztiz aurkakoa baizik) jakitea, eskumen jakin bati helduta, ontzia urruntzeko erabakia nork, non, nola, noiz, zergatik eta zein oinarritz hartu zuen eta ea, horren ondorioz, hasiera batean sortu zen arriskua areagotu ote zen. Jakin beharko da baita ere zergatik ontziak itsasoan zehar hain ibilbide alderrakoa izan zuen".

den kontuzko araua urratzearen ondorio zuzenekoa ez delako emaitza hura, "arauaren babes-helburu"arekin bat ez datorren neurrian. Laburbildurik: kapitainaren jardueraren eta 330 artikuluko emaitza kaltegarriaren artean egon behar eta ezinbestekoa den "arrisku-harremana" (edo "zuzenbidekontrakotasun-lokarria")⁵⁰ falta da. Zehatz-mehatz, esandakoaren arrazoa zera da: aipatu emaitzak "beste baten erantzukizun-esparru"ari⁵¹ egotzi behar zaizkiola, Sustapen-Ministerioko agintarien erantzukizun-esparruari hain zuzen ere. Agintari horien jarduerak jatorrizko arriskua **ordeztu zuen**: hau da, kapitainaren jarduerak eragin zuen arriskuaren ordeztu beste berri bat sortu zuten agintariak ontzia kostaldetik urruntzeko erabakia hartu zutenean. Azken erabaki hau agintarien erantzukizun-esparruan bete-betean sartzen da. Esandakoaren ildotik, ikusi dugun egozpen objektiboaren ereduari helduta, jatorrizko arriskuaren ordeztu beste arrisku berri bat azaltzean, geroago gauzatu ziren emaitza kaltegarriak kapitainaren jarduerari ez leporatzea litekeena da.

Egoera horrelakoa izanik, *Mangouras* kapitainari 325 artikuluko delitu ekologikoaren erantzukizuna besterik ezin zaio leporatu. Gainera, orain ditugun datu berrietatik abiatuz, beste ñabardura bat gehitu beharko genuke: alegia jarduera hori nekez "dolozko"tzat (hau da, asmoz egindakotzat) jo ahal izango genukeela. Gehien jota, orduan, zuhurtziagakeriaren ondoriozko jarduera⁵² besterik ez litzateke izango eta

⁵⁰ Ikusmolde sistematikoen aniztasuna edota bigarren mailako ñabardurak alde batera utzirik, adostasun zabala egon badago, gaur egun, aipatu "arrisku-harremana" gertatu behar izatearekin. "Arrisku-harremana" hurrengo zentzuan ulertu behar da: gertatzen diren emaitzak, kontuzko arauak galarazi nahi zituenak hain zuzen ere izan behar dira. *Vid.*, adibidez, CERESO, P.G. [Zati Orokorra], II, 179 orrialdea eta hurrengoak; LUZÓN, P.G. [Zati Orokorra], I, 382 orrialdea eta hurrengoak; MIR, P.G. [Zati Orokorra], L. 11/56 bazterreko zenbakia eta hurrengoak. GIMBERNAT (1966, 135 orrialde eta hurrengoak) egileak zuzenbide penaleko zientzian sartu zuen irizpide honi buruzko zehaztasun gehiagotarako kontsulta daiteke, esaterako, MARTINEZ ESCAMILLA (1992, 234 orrialdea eta hurrengoak eta 259 orrialdea eta hurrengoak). Azken aldiko doktrinan honako monografiak ikustekoak dira: ANARTE, 2002, 274 orrialdea eta hurrengoak eta *pássim*; eta HAVA, 2002, 174 orrialdea eta hurrengoak eta *pássim*, zeinetan, aldi berean, are bibliografia gehiago aurkitu ahal baita.

⁵¹ Hipotesi honen oinarrian emaitzaren egozpen objektiboaren falta dugu eta irizpide hori, aldi berean, zabalagoa den beste batean sartzen da: alegia, "arauaren babes-helburua" izenekoan. Horiei buruz, *vid.* guztien ordeztu ROXIN, § 11, 104 bazterreko zenbakia eta hurrengoak, bereziki 109. Gure doktrinan *vid.*, adibidez, LUZÓN (P.G. [Zati Orokorra], I, 384 orrialdea): egile honek azpimarratzen du "emaitza arriskuaren gauzatea" irizpideak "pilatutako kausalitate"aren kasuetan baita "bigarren kalte"aren kasuetan ere "arrisku-harremana" baztertzeko balio duela.

Beste alde batetik, nire ustez, arrisku-harremana baztertzeari begira, kapitainaren jardueran zera ere falta izango zen: "jarraian" aritzearen betekizuna alegia, betekizun hori PUPPE (2001, 85 orrialdea eta hurrengoak eta 119 orrialdea eta hurrengoak) egileak erabiltzen duen zentzu hertsian ulertu behar delarik. Sustapen-Ministerioko agintariak arrisku-iturriaren kontrola haien gain erabat onartzeak (geroago sortuko ziren lesio-emaitzak oraindik gertatzeko arrisku zuzenkorik ez dagoen unean hain zuzen ere) egoera debekatuz osaturiko kausa-katea, nire ustez, eten egingo zuen. Eta horren ondorioz jarraian aritzearen aipatu betekizuna ez zen gertatuko. Baina betekizun hura, esandakoaren aurka, ez litzatekeela desagertuko modu hipotetikoan onartu arren, nire iritziz, Sustapen-Ministerioko agintarien "lehetasuna duen kulpa" ("culpa preponderante") kasu argi baten aurrean geundeko (irizpide horri buruz *vid.* ROXIN, § 11, 110 bazterreko zenbakia). Horren arabera, hortaz, kapitaina, geroago gauzatu ziren emaitzen ondoriozko erantzukizunaz salbuetsita gertatuko litzateke. Agintariak zuhurtziagabekeriaren ondorioz jarduera oso larria egin dutenez gero, ez da, orduan, bidezkotzen (ez aurrezaintza bereziaren ikuspegitik ezta aurrezaintza orokorraren ikuspegitik ere) emaitza *Mangouras* Kapitainak hasiera batean aurrera eraman zuen jarduera arriskutsuari ere azkeneko emaitza egotzi behar izatea.

⁵² 2003ko martxoaren 3ko *Coruñako* Probintzia-Auzitegiaren autoan inoizkako doloa estimatzeko aukerarik ez zen baztertzeko kapitainaren jarduerari zegokionez (3. Oinarria). Hala eta guztiz ere, doloari buruzko ikusmolde erabat arautzaileari eutsiko bagenio ere (aipatu autoan egiten den moduan, gure Auzitegi Gorenak dogmatika-antzekotasuna duten hainbat kasutan proposatzen duen ikuspegi kognitiboa

kasu horretan, 331 artikulua xedatzen duenez, ezarri beharreko zigorrak gradu bat gutxiagokoak izan beharko lirateke. Azkeneko alderdi honek garrantzi berezia du, kapitainaren erantzukizunak izan behar duen larritasuna balioesterakoan. Izan ere, arestian esan nuen moduan, delitua zuhurtziagabekeriazkoa baldin bada, Zigor Kodearen 326 eta 338 artikuluetako inguruabar astungarriak ezin direlako ezarri. Ezartzekotan, *Mangouras* kapitainari gehienez aplikatu ahal zaion delitua, beraz, 325 artikuluko lehenengo zatiaren oinarritzko tipoa izango da, hain zuzen ere 331 artikuluekin harremanetan. Horiek zehazten duten zigor-esparru abstraktua hiru hilabetetik sei arteko presoaldia eta lau hilabetetik zortzi arteko isun zigorrak izango da.

III.2. ITSASUNTZIAREN JABETZAREKIN ETA USTIAPENAREKIN LOTURA DUTEN PERTSONEN ERANTZUKIZUNAK

Dagoeneko esan dugun moduan, arestiko orrialdeetan aipatutakoak izan ezik egotzitako subjektu gehiagorik ez egoteak ez du baztertzen, *Prestige* ontziaren jabeak edo itsasontzia ustiatzeaz arduratzen diren pertsonak delitu ekologikoaren erantzule penalak izaterik. Hala uste dute *Nunca Más* taldeak eta Ezker Batuak, haien kereiletan jasotzen duten moduan.

Jabeari eta armadoreari⁵³ oso-oso kutsagarria den karga bat eramateko baimena eman izana leporatzen zaie, hain zuzen ere beharrezkoak diren segurtasun-baldintzarik gabeko itsasontziz. Hori horrela bada, aipatu pertsonak zuhurtziagabekeriaren ondorioz erantzun beharko lukete esandako jarduera arduragabekoari egotzi ahal zaizkion ondorio kaltegarriengatik. Lehenengo hurbilketan, nire ustez, kapitainaren jardueraren kasuan erabilitako arrazoi berberei eutsita, aipatu pertsonen erantzukizuna

onartzearen ondorioz. Ikuspegi kognitibo hura Auzitegi Gorenak hainbat kasutan erabili du, besteak beste, "kolzaren kasuan"), aurrera egin ahala ezagutzen joan garen datu faktiko berrietatik abiatuz, ez du ematen inolaz ere erraza izan daitekeenik, *Mangouras* kapitainak inoizkako dolo jardun zuenik esatea. Edonola ere, *Mangouras* kapitainaren jardueran inoizkako dolo egoteko aztarnak badaudela esanez gero, orduan bai esan beharko genukeela, era berean eta oinarri handiagoz, inoizkako dolo ere jardun zutela Sustapen-Ministerioko agintariak. Areago: froga-oinarri berriaren ikuspegitik nire ustez ez litzateke inolaz ere zentzugabekeria izango zera zehaztea: aipatu agintariak inoizkako dolo jardun zutela (esandakoak, berez doa, azterketa sakonagoa eskatuko balu ere). Horretarako, nik erabat nirea egiten dudana aipatu ikusmolde kognitibo hutsetik abiatuko beharko ginateke eta aldi berean ere onartu beharko genituzke, ikusmolde horren atzean dauden, eta zuzenbide penalarren sistema eratzeko nire aburuz egokienak diren zenbait auresuposamendu metodologiko. *Vid.* MARTINEZ-BUJÁN, 2001, 113 orrialdea eta hurrengoak baita hor aipatzen den bibliografia ere. Doloari buruzko ikusmolde horrek hurrengo oinarria dauka: egileak jarduteko konpromisoa du eta konpromisoaren jatorria ezin da maila psikologikotik baizik eta maila arautzailetik oinarritu. Erabakigarria, hortaz, ez da jakitea izango, ea egileak arau penala urratu "nahi zuen". Erabakigarria zera da: ea egileak ezagutzen zuen ondasun juridikoaren aurkako urraketa kualifikatua gertatzeko arriskua gertatzen zela. Egileak, gainera, arriskua ezagutu behar zuen, hain zuzen ere, zegokion esparruko teknikak menperatzen zituelako. Aztertzen ari garen kasu honetako egileak, hain zuzen ere, itsas salbamendurako adituak izateak, hortaz, dolozko erantzukizunaren hipotesia mahai gaineratzeko aukera emango luke.

⁵³ *Prestige* ontziaren jabea den enpresa (*Mare Shipping Inc.*) Liberian erregistraturik dago eta isilpean gordetzeko konpromisoa duenez gero ez da erraza jakitea bere administratzailea nor den. Armadorearen enpresa (*Universe Maritime Ltd.*), beste aldetik, pleitarien kontratuak eta ontziaren ustiapenarekin zerikusi duten beste jarduerak kudeatzeaz arduratzen da. Enpresa honek bere egoitza Atenas-en dauka eta bere nagusi eragilea Michael Marguetis kapitain grekoa da.

zuhurtziagabekeriako delitu ekologikora murriztuko litzateke, 325 artikuluko lehenengo zatiaren arabera (331 artikulurekin harremanetan)⁵⁴.

Dena dela, kalifikazioa zehazteko izaera ezberdinetako datuak balioestea ezinbestekoa da eta datu horiei buruz une honetan eta hemen ezer gutxi argitu daiteke, orrialde hauek idazterakoan behin betiko aztarnarik ez dagoelako⁵⁵.

Beste alde batetik, Espainiako Estatuak agintariak espresuki aldarrikatu duten asmoa⁵⁶ gorabehera, nire aburuz, sailkapen-elkarteari zuhurtziagabekeria penala leporatzea oso zaila ematen du⁵⁷ eta, era berean, oso zaila ere, *Prestige* ontziaren fuela

⁵⁴ Larriagoa den 330 artikuluko delitua (331 artikulurekin harremanetan) egotzeko zera baieztatuko beharko litzateke: aipatu pertsonak ontzia urruntzeko erabakian esku hartu zutela, baita gero ontziak izan zuten ibilbide alderraiak izan zedin ere. Gainera baieztatuko beharko litzateke haien jarduteko moduan galdagarria zen arretaz aritzeko betebeharrak urratu zutela. Ezagutzen ditugun datuen arabera, ordea, ez du ematen egitatean aipatu inguruabarrak gertatu zirenik.

⁵⁵ Istripuaren kasua zehatz-mehatz zein izan zen ere ez dago garbi. 2003ko martxoaren 3ko *Coruña*ko Probintzia-Auzitegiaren autoan honako hau da istripuaren lehenengo arrazoi bezala ematen dena: “soldadura behar bezala eginda ez egoteagatik xafla bat erori zen” (4. Oinarria). Autoan pixka bat aurrerago, zalantzen artean bada ere, armadoreari ere aipamena egiten zaio hasiera bateko arriskuaren sortzaile gisa (8. Oinarria). Beste alde batetik, ABS (*American Bureau of Shipping*) den sailkapen-elkartea egin zuen txosten teknikoan zera esaten da: “seguru asko inoiz ez da jakingo zein izan zen petrolio-ontziaren istripuaren hasierako kausa”, zeren eta “aztarna fisikoak deuseztaturik suertatu baitziren edo galdu baitziren ontziak aurrera eramane zuten sei egunetako ibilbidean zehar”. Hortaz “gauzak horrela izateak ikerketa baldintzatzen du hipotesiei edota espekulazioei heldu beharko zaiela”. Horrez gain haien adituen teoria ematen digu. Adituek ontziaren egitura ahuldu zela aipatzen dute, segur aski gertatu zena, aurreko hilabeteetan ontziaren aurka behin eta berriro jotzen zuten talkengatik. Izan ere aurreko hilabeteetan ontzia Baltiko itsasoan zebilen eta han “ur gaineko gasolindegia” lana egiten ari zen erregaia ontziz aldatzea ahalbidetuz, lanarengatik etengabeko kolpeak jasotzen. Galiziako unibertsitateetako aditu batzuek, lehen aipatu M. Mayán-en zuzendaritzapean, esandako hipotesia berea egin zuten. Horri guztiari beste datu bat, Frantziako Gobernuaren txosten ofizial baten arabera, gehitu beharko litzaioko: “[ontziaren] barneko hormen (manpar) egiturako kontzeptu-ahulezia gertatzen zen, hain zuzen ere tamaina horretako petrolio-untzientzat ohikoa ez den diseinuarengatik” (*vid.* 2003ko martxoaren 6ko *La Voz de Galicia*).

⁵⁶ Espainiako Estatuak bere asmoa agertu du hainbat herrialdeetan benetako “legezko eraso” aurrera eramateko, aipatu eraso hori alderdi zibilari gehien bat dagokiola ematen badu ere. Espainiako Estatuak argudiatzen du erantzukizuna eskatzen ahalginduko dela “petrolio-ontziaren egoera zein zen jakin arren, itsasontzia nabiga zedin baimena eman zutenen aurka”. *Vid.* 2003ko martxoaren 19ko *La Voz de Galicia*. Hala ere argitzea komeni da datu hori ez dela nahikoa, aipatu inguruabarraz ezagutzen zuten pertsonak zuhurtziagabekeriako delitu baten egile besterik gabe izan daitezkeen. Izan ere datu horrek ez baitu osatzen “egitatearen zehaztapen objektiboa”, hau da, ez da zehaztapen hori gertatzen, zuhurtziagabekeriaren ondoriozko delituaren egilea izan dadin ezinbestekoa den zentzuan (“egitatearen zehaztapen objektiboa” irizpideari buruz *vid. supra* 28 oharra). Hortaz, kasu honetan ezegitearengatik egitearen egiturari heldu beharko genioke eta horren arabera ikuskatzeko, kontrolatzeko edo begipean edukitzeko betebeharrak bereziaren urratzea gertatu beharko litzateke norbait egilea izateko. Baina esandako hori bakarrik onartzen da kontuzko arau oso berezien kasuetan eta subjektuek izaten dituzten betebeharrak oso bereziatarako (*cf.* LUZÓN, P.G. [Zati Orokorra], I, 511 orrialdea eta han aipatzen den bibliografia). Gainera testuinguru horretan *Bureau Veritas* enpresaren esku-hartzea aztertu beharko litzateke, zeren eta aipatu enpresa petrolio-untziari ISM egiaztagiria emateko erantzulea izan baitzen, egiaztagiri horri esker *Prestige* ontziaren tripulazioaren profesionaltasuna baieztatuz jotzen zelarik.

⁵⁷ ABS sailkapen-elkartea, Europako Legebiltzarrerara bidali duen txosten batean dioenez, konponketa batzuen kontrolaren ardura besterik ez dituela bere gain hartzen: hain zuzen ere alde zehatzetik komunikatzen zaizkion konponketena. Eta gaineratzen du, edonola ere, sailkatutako ontzia behar bezala egoteko eta konpontzeko obligazioa armadorearena, eta ez beste inorena, dela. *Vid.* 2003ko martxoaren 23ko *La Voz de Galicia*. Esandakoa gorabehera, Espainiako Estatuak Estatu Batuetan ABS enpresaren aurkako demanda zibila aurkeztu duela esan du, 500 milioi euroko konponketa lortzeko asmoz. *Vid.* 2003ko martxoaren 23ko *La Voz de Galicia*.

kargatzeko ardura zuen fleit-elkarteari⁵⁸. Horrek ez dio, ordea, kalterik egiten haiei dagokien erantzukizun zibilari.

Edonola ere, une honetan gaineratu ahal den gauza bakarra zera da: pertsona horiek, guztiek, fuela isurtzeagatik izan lezaketen erantzukizun penala, zuhurtziagabeko egiletza erantsiaren tankerakoa izan beharko litzatekeela⁵⁹.

BIBLIOGRAFIA

- ANARTE BORRALLO, *Causalidad e imputación objetiva*, Huelva 2002.
- BLANCO LOZANO, *La protección del medio ambiente en el Derecho penal español y comparado*, Granada 1997.
- BOIX REIG, *Derecho Penal. Parte Especial*, (T. Vives eta beste batzuk), 3. arg., Valentzia 1999.
- BOIX/JAREÑO, *Comentarios al CP de 1995*, (T. Vives Koord.), Valentzia 1996.
- CARMONA SALGADO, *Curso de Derecho penal español. Parte Especial, II*, (M. Cobo Zuzendaria.) Madril 1997.
- CARRASCO ANDRINO, *El daño a los elementos de un espacio natural protegido: un nuevo ilícito penal*, L.H. Valle, Iruñea 2001.
- CEREZO MIR, *Curso de Derecho penal español. Parte General, II*, 6. arg., Madril 2001.
- COBO/VIVES, *Derecho penal. Parte General*, 5. arg., Valentzia 1999.
- CORCOY BIDASOLO, *El delito imprudente. Criterios de imputación del resultado*, Bartzelona 1989.
- CORCOY BIDASOLO, *Delitos de peligro y protección de bienes jurídico-penales supraindividuales*, Valentzia 1999.
- DE LA CUESTA AGUADO, *Causalidad de los delitos contra el medio ambiente*, 2. arg., Valentzia 1999.
- DE LA CUESTA ARZAMENDI, *Cuestiones dogmáticas relativas al delito de contaminación ambiental*, *Revista Penal* 4, 1999.
- DE LA CUESTA ARZAMENDI, *Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente*, *Actualidad Penal* 14, 1998.
- DE LA MATA BARRANCO, *Protección penal del medio ambiente y accesoriad administrativa*, Bartzelona 1996.
- DÍAZ Y GARCÍA-CONLLEDO, *La autoría en Derecho penal*, Bartzelona 1991.

⁵⁸ Crown Resources izeneko Fleit-elkartea da, hain zuzen ere, (New York-eko) Manhattan-go Federazio-Auzitegiaren aurrean armadorearen elkartearen aurkako demanda zibila aurkeztu duena. *Vid.* 2003ko martxoaren 30eko *La Voz de Galicia*. QUERALT egileak, ordea, pleitariari erantzukizun penala ezartzeko aukera aipatu du (2002ko abenduaren 30eko *El Periódico de Catalunya*).

⁵⁹ Zuhurtziagabeko egiletza erantsia dago, zuhurtziagabeko bi jarduera edo gehiago, bata bestetik bereizita egin direnak, elkarren berri eduki gabe ezta elkarrekin akordiorik izan gabe, egitatea objektiboki zehazten dutenean (*vid.*, guztien ordez, LUZÓN, P.G. [Zati Orokorra], I, 510 orrialdea; ROSO, 588 orrialdea eta hurrengoak). Egian ez legoke lehenengo begiratu batean inongo arazorik horrelako egiletza-mota estimatzeko (areago, 325 artikuluko kasuan bezala, hitz egiten ari garen delituotan egiletza-kontzeptu hedatzailea erabiltzen baldin bada). Baina gerta liteke azkenik eragiten den emaitza tipikoa jarduera zuhurtziagabekoari objektiboki egotzi ezin izatea edo jazo liteke zuhurtziagakeria batzuk pilatzearen ondorioz (horien artean kapitainaren zuhurtziagabekeria ere balioestekoa izan beharko litzatekeela) pertsonaren baten edo batzuen zuhurtziagabekeriaren “larritasuna” leuntzea.

FEIJÓO SÁNCHEZ, *Resultado lesivo e imprudencia. Estudio sobre los límites de la responsabilidad penal por imprudencia y el criterio del fin de protección de la norma de cuidado*, Bartzelona 2001.

GIMBERNAT ORDEIG, *Delitos cualificados por el resultado y causalidad*, Madril 1966.

GIMBERNAT ORDEIG, *Responsabilidad por el producto, accesoriadad administrativa del Derecho penal y decisiones colegiadas*, ADPCP (52) 1999.

GONZÁLEZ GUITIÁN, *Sobre la accesoriadad del Derecho penal en la protección del medio ambiente*, EPCr, XIV, 1991.

HAVA GARCÍA, *La imprudencia consciente*, Granada, 2002.

JORDANO FRAGA, *Administración y responsabilidad por daños al medio ambiente: la construcción del régimen jurídico de los daños ambientales*, “La protección jurisdiccional del medio ambiente” Cuadernos de Dº Judicial, Madril, 2001.

LUZÓN PEÑA, *Curso de Derecho penal. Parte General*, I, Madril 1996.

LUZÓN PEÑA, *La “determinación objetiva del hecho”*, ADP, 1989.

MARTÍNEZ ESCAMILLA *La imputación objetiva del resultado*, Madril 1992.

MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, “Imputación subjetiva”, *Derecho penal económico*, (Manuales de formación continuada 14) CGPJ, Madril 2001.

MARTÍNEZ-BUJÁN PÉREZ, *Derecho penal económico. Parte General*, Valentzia 1998.

MATEOS RODRÍGUEZ-ARIAS, *Los delitos relativos a la protección del medio ambiente*, Madril 1998.

MIR PUIG, *Derecho Penal. Parte General*, 6. arg., Bartzelona 2002.

MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte Especial*, 14. arg., Valentzia 2002.

NÚÑEZ CASTAÑO, *Responsabilidad penal en la empresa*, Valentzia 2000.

ORTS BERENGUER, *Derecho Penal. Parte Especial*, (T. Vives eta beste batzuk), 3. arg., Valentzia 1999.

PAREDES CASTAÑÓN, “Responsabilidad penal y “nuevos riesgos”: el caso de los delitos contra el medio ambiente”, *Actualidad Penal*, 10/1997.

PAREDES CASTAÑÓN, “Responsabilidad penal y división del trabajo en la actividad productiva”, *El caso de la colza* (J.M. Paredes Castañón eta T. Rodríguez Montañés), Valentzia 1995.

PAREDES CASTAÑÓN, *El riesgo permitido en Derecho penal*, Madril 1995.

PUPPE, *La imputación objetiva*, Granada 2001.

QUERALT JIMÉNEZ, “La cara oculta del chapapote”, 2002ko abenduaren 30eko *El Periódico de Catalunya*.

RAGUÉS VALLÉS, “Atribución de responsabilidades en el Derecho penal de la empresa”, *XXIII Jornadas Internacionales de Derecho penal*, Universidad Externado de Colombia, 2001.

RODRÍGUEZ RAMOS, “Delitos contra el medio ambiente”, *Comentarios a la legislación penal*, V, 2, (M. Cobo Zuzendaria), Madril 1985.

ROSO CAÑADILLAS, *Autoría y participación imprudente*, Granada 2002.

ROXIN, *Derecho Penal. Parte General*, I (2. argitalpen alemanaren itzulpena, Luzón/Díaz/De vicente egileena), Madril 1997.

SERRANO GONZÁLEZ DE MURILLO, *Teoría del delito imprudente*, Madril 1991

SILVA SÁNCHEZ, *Delitos contra el medio ambiente*, Valentzia 1999.

SILVA SÁNCHEZ: “Criterios de asignación de responsabilidades en estructuras jerárquicas”, *Empresa y delito en el nuevo Código penal*, Cuadernos de Derecho Judicial, 1997.

TERRADILLOS BASOCO, *Derecho penal del medio ambiente*, Madril 1997.