

JURISPRUDENCIA

**SANCIÓN AL CAPITÁN DE UN CRUCERO POR
SOBREPASAR LAS EMISIONES DE AZUFRE PERMITIDAS
Y POTESTADES DE LOS TRIBUNALES DE APELACIÓN
Y CASACIÓN EN LA DETERMINACIÓN DE LA NORMA
JURÍDICA APLICABLE**
**(La decisión de inadmisión del Tribunal Europeo
de Derechos Humanos *Evans Hoyt C. Francia y
Carnival Plc C. Francia*, 26 de septiembre de 2024)^(*)**

OMAR BOUAZZA ARIÑO
Catedrático de Derecho Administrativo
Universidad Complutense de Madrid^(**)

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.– II. LA DECISIÓN DE INADMISIÓN EVANS HOYT C. FRANCIA Y CARNIVAL PLC C. FRANCIA, 26 DE SEPTIEMBRE DE 2024: 1. Hechos. 2. Vía interna y alegaciones ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos. 3. Argumentación y Decisión del TEDH.– III. FINAL.

I. INTRODUCCIÓN

Los cruceros turísticos tienen un indudable impacto económico positivo. Contribuyen a la economía de los territorios que visitan, impulsan el empleo en los barcos y en las poblaciones locales visitadas, favorecen la oferta turística complementaria de las ciudades e impulsan la inversión en infraestructura y transportes. Sin embargo, los cruceros también generan una alta contaminación (1), con los consiguientes efectos indeseados en el cambio climático. Actualmente, los contaminantes atmosféricos tóxicos que desprenden en los puertos superan los niveles

(*) Trabajo recibido en esta REVISTA con fecha 25/05/2025 y evaluado favorablemente para su publicación el 27/06/2025.

(**) obouazza@der.ucm.es Este trabajo ha sido realizado en el seno del proyecto «La europeización de las sanciones administrativas: la incidencia del derecho europeo en el concepto de sanción, en sus garantías y en su función (PID2020-115714GB-I00), financiado por la Agencia Estatal de Investigación». El autor forma parte de los Grupos de Investigación UCM «931089 Las transformaciones del Estado y la autonomía local: organización institucional, servicios públicos y democracia participativa» y «970825 Globalización y Derecho Administrativo Global» y es miembro del Instituto Complutense de Derecho Europeo e Integración Regional (IDEIR).

(1) María García (2016). Cruceros. Colosos del turismo masivo de alta contaminación, *Ecología Política* 52.

anteriores a la pandemia de la Covid-19. Pese a que la Organización Marítima Internacional redujo al 0,5% el límite máximo de azufre en 2020, según un estudio contrastado de la organización no gubernamental *Transport & Environment* los cruceros europeos, en 2022, emitieron la misma cantidad de óxidos de azufre (SOx) que mil millones de coches (2). Los puertos de Barcelona y Palma constan entre los 5 puertos europeos más contaminados por esta fuente de emisión.

Las emisiones de los cruceros contribuyen, efectivamente, a la mala calidad del aire en los barrios más cercanos de las ciudades visitadas e inciden negativamente en la salud de la población y los ecosistemas. El problema se agrava cuando atracan en los puertos, ya que continúan quemando fueloil para mantener sus instalaciones activas en las terminales conectadas a la ciudad. Se trata de una cuestión de importancia evidente. El turismo de cruceros hasta el momento, en términos generales, no ha internalizado los costes ambientales de manera eficaz. Tampoco hay una ordenación y gestión sostenible adecuada en cuanto a las llegadas de las embarcaciones y el consiguiente desembarco de los cruceristas, lo que incrementa los ya masificados centros históricos de las ciudades portuarias, con el consiguiente estrés ambiental y la merma de la calidad de vida de la población local (3). Da la impresión de que las autoridades españolas no se lo toman suficientemente en serio, como ocurre, por ejemplo, con la problemática de las viviendas turísticas ilegales. Más allá de nuestras fronteras encontramos algunos ejemplos destacados de adopción de medidas eficaces para afrontar la cuestión. Es el caso de Venecia, ciudad donde se han implantado medidas como la detención del tráfico de grandes barcos en la Laguna, la salvaguarda del ecosistema de la misma, la gestión de grandes flujos turísticos o una mejor regulación y gestión de los alquileres turísticos (4),

(2) Los cruceros que visitan puertos de la UE emiten tanto... | T&E España (últ. cons. 25 de mayo de 2025).

(3) Sobre la perspectiva social del concepto de desarrollo sostenible del turismo, resultará de interés la lectura del libro de Lucía Muñoz Benito (2024), *Retos jurídico-administrativos para un turismo socialmente sostenible*. Valencia: Tirant lo Blanch. El desarrollo para que sea sostenible debe ser solidario, prospectivo, teniendo en cuenta también las necesidades de las generaciones futuras y contemplar acaso la vía del decrecimiento cuando se requiera para atender a esta finalidad. Por tanto, la sostenibilidad no solo deberá observarse en términos de competitividad, sino desde una perspectiva equitativa en el contexto de las diferentes variantes del concepto para afrontar de manera efectiva una multiplicidad de problemas que se dan no solo en las ciudades y en la costa, sino que también, y de manera especialmente significativa, en el campo, con lo que hay que insistir en la idea de cohesión e igualdad material entre territorios, como indica de manera certera Inmaculada Ruiz Magaña (2024), *Turismo sostenible, desarrollo rural y despoblación*, Madrid: Iustel.

(4) Nicolás Alejandro Guillén Navarro (2022), «Transporte: tratamiento jurídico de los impactos medioambientales de los grandes cruceros y el tráfico marítimo en el caso de la laguna de Venecia» en G. García, J. Jordano, B. Lozano y A. Nogueira (coords.), *Observatorio de Políticas Ambientales 2022* (pp. 627 y ss) Madrid: CIEDA.

lo que ha reducido considerablemente la contaminación atmosférica causada por estas embarcaciones con la consiguiente mejora de la calidad del aire. Francia, igualmente, dispone de una normativa más rigurosa de control de la contaminación ambiental de estas embarcaciones de recreo y las Administraciones y los tribunales las aplican, lo cual es fundamental, como se desprende de la Decisión de Inadmisión del Tribunal Europeo de Derechos Humanos (en adelante, también «el Tribunal» o simplemente «TEDH») objeto de este estudio.

II. LA DECISIÓN DE INADMISIÓN *EVANS HOYT C. FRANCIA Y CARNIVAL PLC C. FRANCIA*, 26 DE SEPTIEMBRE DE 2024

El asunto se refiere a la condena penal del demandante, capitán de un crucero que pertenece al mayor operador mundial de cruceros turísticos, por el delito de contaminación atmosférica marítima. Al hilo de la resolución del caso en las diferentes instancias jurisdiccionales en la vía interna, se discute la potestad del juez de identificar la norma aplicable, aunque no haya sido citada por las partes, y la potestad de corregir la identificación de la misma que ha realizado una instancia jurisdiccional inferior, con la finalidad de aplicar el precepto que ofrece la mejor solución al supuesto de hecho planteado. Veamos más despacio los hechos acontecidos, la argumentación desarrollada en las tres instancias de jurisdicción en la vía interna y la sencilla solución ofrecida por el TEDH avalando el criterio ofrecido en la casación francesa.

1. Hechos

El pasado 29 de marzo de 2018, cuando el crucero de la empresa demandante arribó a Marsella procedente de Barcelona, el centro de seguridad naval realizó una inspección del combustible. El control mostró que sobrepasaba el contenido de azufre permitido. El artículo L. 218-2 del Código francés de Medio Ambiente, en el momento en el que se produjeron los hechos, indicaba que no debía superar el 1,50%, mientras que el combustible del crucero alcanzaba el 1,68%. Los inspectores también observaron que no se había comunicado a la capitanía del puerto el encendido de un sistema de depuración de gases de escape.

2. Vía interna y alegaciones ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos

El Tribunal Correccional de Marsella declaró al demandante culpable del delito de contaminación atmosférica debido a la utilización de un buque en aguas territoriales francesas que empleaba combustible con un contenido de

azufre superior al que permitían las normas autorizadas, delito contemplado en los arts. L. 218-2 y 218-15 del Código de Medio Ambiente. Le condenó a pagar una multa. El 80% corría a cargo de la empresa demandante (5). El Tribunal Correccional apreció que el demandante, que era, por sus competencias y cargo, el encargado de decidir el combustible a utilizar, no podía sostener válidamente que no había cometido falta alguna. El demandante señaló que el combustible utilizado por el buque era menos caro que un combustible con un contenido de azufre inferior al 1,50%, lo que proporcionaba a la compañía demandante un ahorro innegable.

Los demandantes recurrieron la sentencia. En la vista, el primer demandante alegó que se limitó a validar la elección del combustible realizada por el primer oficial de navegación, el jefe de máquinas y el oficial encargado del cumplimiento de las normas medioambientales, basándose en las instrucciones de la compañía. Por ello, a su juicio, no se le podía considerar responsable, bien que es la autoridad más importante del crucero, responsable de su funcionamiento.

EL Tribunal de Apelación de Aix-en-Provence absolvió al demandante, al no observar elemento de intencionalidad alguno. Constató que los datos elaborados por la compañía demandante mencionaban efectivamente la posibilidad de utilizar combustible con un contenido máximo de azufre del 3,50% en la ruta Barcelona-Marsella, pero del 0,1% en los puertos, mientras que el mismo documento indicaba la necesidad de utilizar combustible con un contenido de azufre inferior al 1,50% en los puertos italianos. Concluyó que el demandante, que había seguido las instrucciones de su compañía, podía creer legítimamente que se ajustaban a la normativa que él debía respetar.

El Tribunal de Casación anuló la sentencia de apelación del Tribunal de Aix, en resolución de un recurso presentado por la fiscalía, y remitió el asunto al Tribunal de Apelación de Rennes. Este Tribunal confirmó la decisión penal del Tribunal Correccional en el bien entendido de que el capitán, que es responsable de la seguridad del buque y de su tripulación, de la protección del medio ambiente, y como tal es personalmente responsable de conocer y asegurar el cumplimiento de las normas sobre contaminación por vertidos de los buques, debe garantizar que el combustible utilizado cumple con la legislación. Por lo que se refiere al elemento intencional de la infracción, citó, en un considerando introductorio, las disposiciones del artículo L. 218-19 del Código del Medio Ambiente, en virtud del cual las personas físicas que no hayan causado directamente el daño, pero que hayan creado o contribuido a crear la situación

(5) Sobre la importante cuestión de la imputación de la responsabilidad sancionadora a personas jurídicas en función de la persona física que realiza la acción, véase la reciente monografía de Loreto Fernández Bacariza (2024), *Derecho sancionador de la competencia. Especialidades en el caso de las personas jurídicas*, Pamplona: Aranzadi.

que permitió que se produjera el daño, o que no hayan tomado las medidas para evitarlo, son penalmente responsables si se demuestra que han violado de forma manifiestamente deliberada una obligación particular de seguridad o prudencia prevista por la ley o el reglamento, o bien han cometido un error grave que ha expuesto al medio ambiente a un riesgo de especial gravedad que no podían ignorar.

El Tribunal de Apelación constató que el demandante tenía conocimiento de la necesidad de bajar el nivel de azufre en las aguas territoriales francesas y que podía intervenir en la elección del carburante. Concluyó que, en su calidad de capitán, al no velar por el cumplimiento de las normas relativas a la contaminación causada por los vertidos de los buques en las aguas territoriales francesas y al no aplicar dichas normas, había cometido una infracción grave que exponía al medio ambiente a un riesgo especialmente grave que no podía ignorar, dado que se conocían los efectos del azufre en la salud humana.

Los demandantes recurrieron en casación. Alegaron que el Tribunal de Apelación de Rennes realizó una recalificación de los cargos. El Tribunal de Casación desestimó el recurso, reiterando las conclusiones de la sentencia de apelación. En respuesta al motivo relativo a una recalificación de los cargos en apelación, señaló lo siguiente:

«21. El Tribunal de Apelación [de Rennes] se equivocó al remitirse al artículo L. 218-19 del Código del Medio Ambiente en lo que respecta al elemento moral de la infracción.

22. En primer lugar, en este artículo no se menciona el procedimiento de prevención; en segundo lugar, se refiere al delito autónomo de contaminación involuntaria de las aguas marinas por los vertidos de los buques; y, por último, precisa que el elemento moral del delito reside en la imprudencia temeraria, la negligencia o el incumplimiento de las leyes y reglamentos (...).

Sin embargo, el artículo L. 218-15 del mismo Código, que tipifica la contaminación atmosférica cometida por un buque y que constituye la base del enjuiciamiento, no contiene tal precisión en cuanto a su elemento moral, de modo que se trata de un delito doloso (...).

Por tanto, el Tribunal de Casación vuelve a la calificación jurídica de los hechos realizada en primera instancia por el Tribunal Correccional, lo que no afecta a la solución ofrecida en Apelación, pues el resultado sería coincidente. Continúa así en los siguientes términos:

«24. Sin embargo, la sentencia no es susceptible de censura.

25. En efecto, de las demás afirmaciones de la sentencia se desprende (...) que el acusado ignoró a sabiendas la obligación de utilizar un combustible con un contenido de azufre inferior al 1,50%.»

* * *

Agotada la vía interna, los demandantes alegan ante el TEDH una violación del art. 6.1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (en adelante, también «el Convenio» o «CEDH»). Arguyen que el Tribunal de Apelación ha basado su condena en el art. L. 218-19 del Código de Medio Ambiente al que no se hizo referencia en las diligencias previas. También razonan que el Tribunal de Casación ha realizado una nueva valoración de la prueba.

3. Argumentación y Decisión del TEDH

El TEDH observa que el delito doloso por el que fue procesado el demandante se prevé en los arts. L. 218-2 y L. 218-15 del Código del Medio Ambiente, preceptos empleados por el Tribunal Correccional y el Tribunal de Casación, respectivamente, para la solución del caso.

Por lo que respecta al elemento moral de esta infracción, cuestionado por los demandantes, el TEDH señala que tuvo lugar un debate contradictorio en primera instancia ante el Tribunal Correccional y ante el Tribunal de Apelación de Aix-en-Provence. El primer demandante preparó su defensa y presentó su posición sobre la inexistencia de su responsabilidad penal, invocando: a) que ignoraba la obligación de utilizar combustible con un contenido de azufre inferior al 1,50%; b) su falta de potestad para elegir el combustible; y c) el cumplimiento de la tasa de emisión de azufre utilizando el sistema de depuración de gases de escape.

El Tribunal de Casación anuló la sentencia de apelación del Tribunal de Aix-en-Provence, sosteniendo que el capitán tenía el deber personal de garantizar que el combustible utilizado cumplía la Ley. Ante el Tribunal de Apelación de Rennes, el demandante alegó de nuevo que no era responsable. El Tribunal de Apelación confirmó la condena, basándose también en el artículo L. 218-19 del Código de Medio Ambiente, precepto que no fue objeto del procedimiento de instancia y que sanciona el vertido involuntario de sustancias contaminantes en el mar. A este respecto, el TEDH no encuentra una recalificación de los cargos contraria a las exigencias del artículo 6.1 y 3 a) y b) del Convenio. Con ello, el TEDH reconoce la potestad del tribunal de apelación, en base al principio *iura novit curia*, de resolver el caso aplicando la norma que sea relevante, al margen de si ha sido alegada por las partes. Valdrá la pena recordar que los jueces y tribunales, en efecto, no solo tienen la potestad, sino que tienen la obligación de resolver el litigio conforme a la norma aplicable. El tribunal de apelación, por tanto, entendería que el art 219-19 del Código del Medio Ambiente ofrecía una mejor respuesta al supuesto de hecho planteado.

El TEDH subraya que los demandantes pudieron exponer ante el Tribunal de Casación sus argumentos relativos a la ausencia, en la actuación del capi-

tán, de los elementos constitutivos de la infracción sancionada por el artículo L. 218-19. En segundo lugar, el TEDH considera que, a pesar de la obligación del juez de resolver de conformidad con la norma jurídica aplicable al caso, la referencia a dicho artículo no tuvo ninguna incidencia en la condena del demandante, confirmada en apelación. Subraya que el Tribunal de Casación estimó que la condena se basaba en el artículo L. 218-15, al que se hace referencia en el procedimiento de instancia, para deducir que la sentencia de apelación no podía anularse puesto que el demandante había incumplido a sabiendas la obligación de utilizar combustible con un contenido de azufre inferior al 1,50%.

Por último, el TEDH señala que, contrariamente a lo que sostienen los demandantes, el Tribunal de Casación se basó en los elementos de prueba recogidos y analizados por la fiscalía y el tribunal de primera instancia, sin apreciar nuevos elementos de hecho. Y es que el tribunal, en este caso, el Tribunal de Casación, no puede quebrantar la neutralidad exigible frente a ambas partes introduciendo hechos distintos de los debatidos. Sin embargo, en la elección o interpretación de la norma debe atenerse a la que resulte aplicable al asunto. En este caso, consideró que la norma que mejor califica jurídicamente los hechos es la aplicada por el Tribunal Correccional, lo que no cambió el resultado que dio el Tribunal de Apelación.

En fin, el TEDH resolverá que no ha habido una violación del principio contradictorio ni del art. 6.3. a) y b) del Convenio, por lo que inadmite.

III. FINAL

El TEDH, con esta sencilla solución, avala el criterio ofrecido en la casación francesa, lo que refuerza, desde la perspectiva del fondo del asunto, la idea de la defensa del principio de legalidad en materia de reducción de los gases de efecto invernadero frente al criterio empresarial de obtener el mayor beneficio empleando combustibles más económicos, pero a la vez más contaminantes. La Administración interna competente se ha limitado a aplicar la normativa vigente y los demandantes han intentado revertir la condena por vulnerar la normativa de emisiones por la vía de los derechos y garantías relativos al proceso. Sin embargo, el TEDH ha considerado certeramente las potestades que asisten a los tribunales en la determinación de la norma aplicable para ofrecer una solución justa al caso. Ratifica, en definitiva, la solución adoptada en el orden interno en base al margen de apreciación del que dispone el Estado, que el TEDH ha apreciado que no se ha sobrepasado.

La Decisión de Inadmisión constituye el primer acercamiento del TEDH a la cuestión del impacto ambiental de los cruceros turísticos. Se trata de una cuestión de enorme importancia en nuestras costas. No en vano, la declaración

del Mar Mediterráneo como zona de control de emisiones en virtud del Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques exige, desde mayo de 2025, la reducción a 0,1% el límite máximo permitido. Habrá que comprobar si la medida se cumple y tiene un impacto efectivo en la reducción de la contaminación del aire.