

**CASO PRESSOS COMPAÑÍA NAVIERA, S. A., Y OTROS CONTRA BÉLGICA**

**Artículo 1 del Protocolo número 1 (Derecho a la propiedad privada) Sentencia de 20 de noviembre de 1995**

Mediante sentencia dictada en Estrasburgo el 20 de noviembre de 1995, en el caso Pressos Compañía Naviera, S. A., y otros contra Bélgica, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos decidió, por ocho votos a favor y un voto en contra, que hubo violación del artículo 1 del Protocolo número 1 del Convenio Europeo de Derechos Humanos . El Estado demandado deberá abonar a la interesada una determinada suma por gastos y costas.

La sentencia fue leída en audiencia pública por el señor Rolv Ryssdal, Presidente del Tribunal.

**1. HECHOS**

Como propietarios, mutuas de armamento o armadores de barcos, los 26 demandantes emprendieron acciones legales contra el Estado belga y contra un servicio privado de pilotaje en relación con una serie de accidentes de navegación perpetrados en el estuario del río Escaut. La mayoría de estas causas están todavía pendientes.

La Ley de 3 de noviembre de 1967 establece que los barcos de comercio que penetren en el estuario de Escaut tienen la obligación de tener a bordo un piloto con licencia expedida por el Estado. En el caso de daños causados a raíz de accidentes de pilotaje, la jurisprudencia anterior al año 1983 había considerado siempre al piloto como un encargado a las órdenes del capitán, del propietario o del armador, descargando de este modo al Estado de cualquier responsabilidad en la materia. El 15 de diciembre de 1983, el Tribunal de casación cambió totalmente esta orientación, al considerar que el propietario o el armador del navío víctima de un daño podría efectivamente proceder contra el organizador del servicio de pilotaje para obtener una indemnización. Una Ley de 30 de agosto de 1988, con efecto retroactivo de hasta treinta años, restableció la situación jurídica anterior.

En marzo de 1989, 24 de los 26 demandantes interpusieron ante el Tribunal de arbitraje un recurso de nulidad de esta última Ley. El 5 de julio de 1990, esta jurisdicción desestima la demanda. El 22 de noviembre de 1990, como respuesta a una cuestión prejudicial planteada por el Tribunal de casación, este último a su vez llamado a pronunciarse por uno de los demandantes, confirmó la decisión. En consecuencia, el Tribunal de arbitraje desestimó la demanda el 19 de abril de 1991.

**2. PROCEDIMIENTO ANTE LA COMISIÓN EUROPEA DE DERECHOS HUMANOS**

Presentada la demanda el 4 de enero de 1991, la Comisión admitió el 6 de septiembre de 1993 las quejas en relación con los artículos 1 del Protocolo número 1 y 6.1 del Convenio, rechazando la demanda en lo demás.

Tras haber intentado en vano llegar a un acuerdo amistoso, adoptó un informe, el 4 de julio de 1994, reconociendo los hechos y formulando un dictamen según el cual no hubo una violación del artículo 1 del Protocolo número 1 (por unanimidad) y sí se violó el artículo 6.1 del

Convenio Europeo de Derechos Humanos (once votos a favor y seis en contra), salvo en el caso del segundo (catorce votos a favor y tres en contra) y el duodécimo demandantes (dieciséis votos a favor y uno en contra). Los días 9 de septiembre y 21 de octubre de 1994, la Comisión y el Gobierno belga, respectivamente, trasladaron el caso ante el Tribunal.

### 3. RESUMEN DE LA SENTENCIA

#### **I. En cuanto a la sexta demandante**

El Tribunal destaca que de los 26 demandantes que se habían presentado ante la Comisión, 25 han estado representados ante este Tribunal. Los abogados por éstos nombrados no han recibido instrucciones por parte de la sexta demandante. El Tribunal aprecia en esta situación una circunstancia que le permite concluir que la susodicha demandante no pretende seguir defendiendo sus quejas. Por otra parte, no cree que exista ningún motivo de orden público para continuar con la demanda de la sexta recurrente, cuya causa es similar a las demás.

En consecuencia, el Tribunal decidió separar la susodicha demanda de las de los demás recurrentes y quitarla de la lista de quejas.

#### II. Artículo 1 del Protocolo número 1

##### *A. La excepción preliminar del Gobierno*

El Gobierno mantenía que la demanda no podía ser admitida a trámite al no haber agotado las vías de recursos internos.

El Tribunal señala que ante el Tribunal de arbitraje, los 24 primeros demandantes habían invocado en esencia, desde el punto de vista de los artículos 6 y 6 bis (antiguos) de la Constitución belga, unos fundamentos prácticamente idénticos a aquellos que habían sido defendidos ante los órganos del Convenio y alegando de manera explícita la violación de los artículos 11 (antiguo, el actual 16) de la Constitución y 1 del Protocolo número 1.

El Tribunal de arbitraje consideró que la protección derivada de estas disposiciones solamente estaba establecida para la propiedad ya adquirida.

Según el Tribunal Europeo, este razonamiento significaba que todos los recurrentes podían considerar que de acuerdo con el Tribunal de arbitraje, los hechos denunciados ante esa instancia por 25 de ellos no entraban dentro del ámbito de aplicación del artículo 1 del Protocolo número 1. Habida cuenta el rango y la autoridad de este Tribunal dentro del sistema jurisdiccional del reino, dichos motivos podían llevar al fracaso cualquier otro recurso que los demandantes hubieran podido interponer. En consecuencia, el Tribunal rechaza la excepción.

##### *B. La fundamentación de la demanda*

Los recurrentes denunciaban la Ley de 1988 por una doble vía. Al exonerar de una responsabilidad al organizador de un servicio de pilotaje por las faltas cometidas por su personal y al limitar la de los miembros de éste, la Ley les imponería una carga exorbitante que rompe con el justo equilibrio entre las exigencias del interés general y los imperativos de la salvaguarda del derecho al respeto de sus bienes. Por tanto, la retroactividad de la Ley dejaría a los recurrentes faltos de sus créditos como reparación de los daños sufridos.

### *1. La existencia de un «bien» en el sentido del artículo 1*

Según el Gobierno, los supuestos créditos de los recurrentes no podían aparecer como «bienes» en el sentido del artículo 1.

Para el Tribunal, un crédito en resarcimiento que, como en este caso, surge a partir de la aparición del daño se considera con un «valor patrimonial» y tiene, por tanto, la característica de «un bien en el sentido de la primera frase del artículo 1», el cual en consecuencia puede ser aplicado en este caso concreto. Teniendo en cuenta la jurisprudencia del Tribunal de casación, los recurrentes podían haber conseguido tener una «esperanza legítima» de ver sus créditos concretados respecto de los accidentes considerados conforme al Derecho común de la responsabilidad. Esta es la situación existente en el caso de todos los accidentes aquí considerados, que se habían producido antes del 17 de septiembre de 1988, fecha de entrada en vigor de la Ley de 1988.

### *2. La existencia de una injerencia*

El Tribunal destaca el hecho de que la Ley de 1988 ha liberado al Estado y a los otros organizadores de los servicios de pilotaje de su responsabilidad por las faltas de las que debieran responder. La mencionada Ley ha provocado en este sentido una injerencia en el ejercicio de los derechos del acreedor por resarcimiento que podían ser invocados en virtud del Derecho interno en vigor hasta entonces y, por tanto, el derecho de cualquier persona, y especialmente de cada uno de los recurrentes, a que sus bienes sean respetados. En la medida en que esa Ley se aplica a los accidentes originados antes del 17 de septiembre de 1988, únicos a considerar en este caso, dicha injerencia se entiende como una privación de la propiedad en el sentido de la segunda frase del primer párrafo del artículo 1.

### *3. La justificación de la injerencia*

#### *a) «Por causa de utilidad pública»*

El Tribunal recuerda que las autoridades nacionales disponen de un cierto margen de apreciación para definir lo que es «de utilidad pública». Si bien considera normal que el legislador disponga de una gran latitud para llevar a cabo una política económica y social, respeta la manera en que son concebidos los imperativos de «utilidad pública», excepto si en el juicio de considerarlo aparece manifiestamente falto de base razonable, algo que evidentemente no se ha producido en este caso concreto.

#### *b) La proporcionalidad de la injerencia*

El Gobierno invocaba las consecuencias que a nivel presupuestario, a la vez enormes e imprevisibles, podían derivarse de la sentencia del Tribunal de casación de 15 de diciembre de 1983. También insistía en la necesidad existente de poner fin a la «inseguridad jurídica» provocada por la susodicha sentencia. Finalmente, el Gobierno además hacía valer el argumento de que la Ley de 1988 significaba la armonización de la legislación con la de los países del entorno.

El Tribunal recuerda que el Tribunal de casación había reconocido a través de la sentencia «La Flandria» de 5 de noviembre de 1920, que el Estado y los demás sujetos de Derecho público están sometidos al Derecho común de la responsabilidad. Sin duda, desde entonces no había tenido que resolver muchos casos relativos a la responsabilidad del Estado en materia de pilotaje, pero no por ello era imprevisible que a la primera de cambio aplicaría en esta materia los principios que él mismo había definido en términos generales en esta sentencia de 1920. Se

podía esperar por cuanto que al leer la Ley de 1967 a la luz del dictamen del Consejo de Estado se podía creer legítimamente que ésta no derogaba el Derecho común de la responsabilidad. Por tanto, la sentencia de 1983 no ha atacado la seguridad jurídica.

En cuanto a las consideraciones en materia financiera presentadas por el Gobierno y su pretensión de armonizar el Derecho belga con el Derecho de los países vecinos, podían en ambos casos justificar en el futuro una legislación derogatoria en esta materia del Derecho común de la responsabilidad. No podían legitimar una retroactividad con la finalidad y el efecto de privar a los recurrentes de sus créditos en indemnización. Un ataque tan radical a los derechos de los interesados no respeta el justo equilibrio necesario entre los intereses enfrentados. Por tanto, la Ley de 1988 ha violado el artículo 1 del Protocolo número 1, en la medida en que se refiere a hechos anteriores al 17 de septiembre de 1988, fecha de su publicación y de su entrada en vigor.

### **III. Artículo 6.1 del Convenio**

Los recurrentes alegaban asimismo una violación del artículo 6.1 del Convenio.

El Tribunal considera que las quejas al respecto se confunden con aquellas que se plantean respecto del artículo 1 del Protocolo número 1. Teniendo en cuenta la conclusión formulada respecto del artículo 1 del Protocolo número 1, estima necesario examinarlas por separado considerando el artículo 6.1.

### **IV. Artículo 50 del Convenio**

#### **A. Perjuicio material**

El Tribunal considera que la cuestión no se plantea todavía. Efectivamente, es competencia de los tribunales nacionales establecer los nombres de los titulares y las cantidades de los créditos por resarcimiento surgidos con ocasión de los accidentes en el origen del caso. En consecuencia, el Tribunal ha decidido no pronunciarse sobre el punto relativo al perjuicio material.

#### **B. Gastos y costas**

Resolviendo en equidad, el Tribunal concede 8.000.000 de francos belgas en concepto de gastos y costas.

Dos jueces han expresado votos particulares, que se encuentran adjuntados a la sentencia.