

ASUNTO : DILIGENCIAS PREVIAS
Número : 121/2014

JUZGADO CENTRAL DE INSTRUCCIÓN NUMERO 5
AUDIENCIA NACIONAL
MADRID

C/GARCIA GUTIÉRREZ S/N
Teléfono: 91 709 64 78
Fax: 91 709 64 86
NIG: 28079 27 2 2014 0003138
GUB11

AUTO

En la Villa de Madrid, a 26 de Febrero de 2016.

ANTECEDENTES DE HECHO

ÚNICO.- En la presente causa se ha presentado escrito de fecha 02.12.2015 y Nº Rº 29.181/15 por el Procurador de los Tribunales Don Francisco Velasco Muñoz-Cuellar, en nombre y representación de Joel **STEWART**, Matilde **BRUNETTI**, Francesco **DIPLOMATICO**, Francisco **DEL TORO ORIENT** y la asociación GREENPEACE-ESPAÑA, solicitando la práctica de determinadas diligencias de investigación.

Con fecha 11.01.2016 se dictó providencia uniendo a las actuaciones el anterior escrito y dando traslado al Fiscal con el objeto de que informara sobre las testificales interesadas.

Con fecha 13.01.2016 y Nº Rº 1080/2016, presentó el Abogado del Estado escrito, en la representación que ostenta de Daniel **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** y David **SANTANA DÉNIZ**, solicitando el sobreseimiento y archivo de las actuaciones en relación con sus representados.

El anterior escrito fue proveído con fecha 15.01.2016, dando traslado del mismo al Ministerio Fiscal y partes personadas, a fin de que informaran sobre la solicitud de sobreseimiento interesada.

La representación de Joel **STEWART**, Matilde **BRUNETTI**, Francesco **DIPLOMATICO**, Francisco **DEL TORO ORIENT** y la asociación GREENPEACE-ESPAÑA presentó escrito de fecha 27.01.2016, manifestando que no tenía conocimiento de que hubiera sido proveído el escrito N° R° 29181/15 anteriormente mencionado.

Con fecha 03.02.2016, se ha presentado escrito por el Fiscal, oponiéndose a la práctica de la prueba testifical interesada en el escrito anteriormente referido, por no considerarla pertinente ni necesaria en cuanto los datos que pudieran ofrecer ambos testigos constan en las actuaciones en la documental aportada por el Ministerio de Defensa a las actuaciones (oficio 3632/CONF/00158/14m de 04.12.2014).

Con la misma fecha 03.02.2016 se ha presentado informe por el Fiscal adhiriéndose a la petición de sobreseimiento de la Abogacía del Estado en relación con Daniel **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** y David **SANTANA DÉNIZ**, y solicitando el sobreseimiento libre respecto de Matilde **BRUNETTI**.

La representación de Joel **STEWART**, Matilde **BRUNETTI**, Francesco **DIPLOMATICO**, Francisco **DEL TORO ORIENT** y la asociación GREENPEACE-ESPAÑA ha presentado escrito de fecha 03.02.2016 y N° R° 3385/2016, oponiéndose a la solicitud interesada por la Abogacía del Estado, y solicitando la continuación del procedimiento por revestir los hechos caracteres de delito de daños y lesiones imprudentes, sin perjuicio de mejor calificación, así como que se acuerde la admisión y práctica de la prueba interesada en los escritos anteriormente citados.

Finalmente, en fecha 04.02.2016, la representación de Joel **STEWART**, Matilde **BRUNETTI**, Francesco **DIPLOMATICO**, Francisco **DEL TORO ORIENT** y la asociación GREENPEACE-ESPAÑA ha presentado escrito de fecha 03.02.2016 y 3700/2016, aportando prueba documental videográfica.

RAZONAMIENTOS JURIDICOS

PRIMERO.- La Abogacía del Estado solicita se acuerde el sobreseimiento y archivo de las actuaciones. Alega que la Armada tenía como misión proteger el buque ROWAN REINASSANCE (en adelante, RR), y que la actuación de **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** y **SANTANA**

DÉNIZ se produjo en el cumplimiento del deber que les estaba encomendado, que fue necesaria y proporcional, y que se ajustó a las Reglas de Enfrentamiento establecidas (en adelante RoE, por sus siglas en inglés).

El Fiscal, por su parte, solicita también que se acuerde el sobreseimiento libre de la causa respecto de **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** y **SANTANA DÉNIZ** conforme a lo previsto en los arts. 637.1 y 779, ambos LECrim, por atipicidad de la conducta y concurrencia de la circunstancia de exclusión de la antijuridicidad de la conducta de los dos investigados prevista en el art. 20.7 CP. Asimismo, solicita que se acuerde el sobreseimiento libre de la causa respecto de la imputada **BRUNI**, conforme a lo previsto en los citados arts. 637.1 y 779, ambos LECrim.

SEGUNDO.- Las presentes diligencias previas se incoaron en virtud de una comunicación del Gabinete Técnico del Ministerio de Defensa comunicando el intento de abordaje del buque RR, con matrícula de las Islas Marshall, por la tripulación del buque ARTICT SUNRISE (en adelante, AS), con puerto de registro o matrícula Ámsterdam (Holanda), de la organización GREENPEACE. Para evitar cualquier contingencia se desplazó el buque de la Armada española RELÁMPAGO (en adelante, REL) a la zona señalada como de exclusión en la posición 2833N-01311W. Se requirió al buque AS para que abandonase la zona, obteniendo respuesta en sentido negativo. Desde tres embarcaciones ligeras del AS se trató de hostigar al RR, interponiéndose dos embarcaciones del REL, colisionando y cayendo al agua la tripulante de una de las embarcaciones ligeras del buque AS, **MATILDE BRUNI**, quien sufrió lesiones, siendo más tarde trasladada en helicóptero a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria. Posteriormente el AS se retiró del lugar, comenzando el RR las prospecciones. Se incautó una escala y material de las embarcaciones que trataban de abordar el RR.

Hay algunos hechos que han quedado acreditados indiciariamente en estas actuaciones, y que conviene ahora destacar:

1. Los hechos anteriormente indicados se produjeron en el interior de la zona de exclusión marítima señalada por la Comandancia del Puerto en virtud de resolución de 12.11.2105 dictada por el Director General de la Marina Mercante dictó Resolución de 12.11.2015 en el desempeño de sus atribuciones, para el desarrollo de prospecciones solicitadas por la compañía REPSOL Investigaciones Petrolíferas SA, aprobadas en virtud de RD 1462/2001, de 21.12.

2. El día 15.11.2014, sobre las 07.06 horas, el AS accedió a la zona de exclusión a la navegación marítima, haciendo caso omiso a las órdenes comunicadas a través de mensajes

radiofónicos desde el REL. El mando del REL reiteró las órdenes en varias ocasiones, afirmándose por el AS que seguirían permaneciendo en la Zona de Exclusión Marítima.

3. En la mañana del 15.11.2014 el AS arrió tres (3) embarcaciones neumáticas de caso rígido (en adelante, lanchas). Una de las lanchas tenía cuatro (4) tripulantes. Una segunda lancha tenía ocho (8) tripulantes y estaba cargada de material de escalada y víveres. La tercera lancha tenía cuatro (4) tripulantes y estaba destinada a ser empleada para apoyar la grabación de imágenes de los hechos.

4. El Comandante del AS y los pilotos de las lanchas no atendieron los requerimientos de los mandos del REL para que abandonaran la Zona de Exclusión. Al contrario, las tres lanchas desoyeron los requerimientos de la autoridad y se dirigieron a toda velocidad a aproximarse al RR.

5. El REL arrió dos RHIB con la finalidad de disuadir a los activistas y evitar su aproximación al RR. Los pilotos de las RHIB de la Armada recibieron la orden directa de efectuar una interposición progresiva frente a las embarcaciones del AS para tratar de bloquearlas en su trayectoria hacia el RR. Esta interposición resultó infructuosa, siendo imposible su interceptación así como disuadirlas de que se aproximaran al costado del RR.

6. Las lanchas del AS maniobraron junto al RR. Una de ellas se situó a su costado, con la finalidad de tender una escala y proceder a su abordaje, quedándose otra de las lanchas bloqueando el paso, a fin de proteger la maniobra anterior, imposibilitando el paso de las RHIB de la Armada para que pudieran cumplir su misión de prevención y de defensa del RR.

7. En ese momento, y ante el riesgo de que por parte de los activistas se procediera al abordaje del RR, se ordenó a las RHIB de la Armada que impidieran tal acción empleando la fuerza mínima imprescindible conforme a la regla 121 de las RoE.

8. En ejecución de esta orden, la primera de las RHIB de la Armada, manejada por **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ**, impactó contra la lancha que actuaba de barrera y protección a la embarcación desde la que se intentaba el abordaje, con la finalidad de apartarla y abrir un espacio que permitió a la segunda RHIB, manejada por **SANTANA DÉNIZ**, impedir la acción de abordaje al colisionar por la popa con la lancha de AS.

9. A consecuencia del impacto cayó al agua la tripulante de la lancha Matilde **BRUNI**, quien sufrió lesiones a consecuencia del impacto de la hélice de una de las dos embarcaciones. **BRUNI** sufrió fractura de la tibia, estando hospitalizada siete (7) días,

impedida para sus ocupaciones habituales treinta y ocho (38) días y tardando en curar setenta y cinco (75) días. Francisco **DIPLOMATICO** sufrió contusiones que tardaron en curar cinco (5) días. Francisco **DEL TORO ORIENT** sufrió contusiones. Las embarcaciones propiedad de GREENPEACE sufrieron desperfectos valorados conforme tasación pericial aportada por los denunciantes 4.380€.

TERCERO.- La situación fáctica descrita, a la luz de las diligencias practicadas hasta la fecha, permite alcanzar las siguientes cuatro conclusiones:

A) La primera, que la actuación de la Armada estaba amparada por la legalidad de la decisión administrativa del Director General de la Marina Mercante. Los mandos del REL y, en particular, los pilotos de las RHIB de la Armada estaban desarrollando una función de seguridad y mantenimiento del orden público.

B) La segunda, que la conducta de los activistas de GREENPEACE fue netamente antijurídica:

- En primer lugar, se adentraron consciente y voluntariamente en una Zona de Exclusión Marítima, violentando la decisión de la Autoridad pública que había prohibido legalmente la navegación marítima en esta área.
- En segundo lugar, mostraron una conducta de clara rebeldía frente a la autoridad legítima, representada por el mando del REL, negándose hasta en nueve (9) ocasiones a abandonar la Zona de Exclusión.
- En tercer lugar, esta actitud de rebeldía se acentuó en cuanto, lejos de obedecer las órdenes directas, el AS arrió tres (3) lanchas, ocupadas por activistas, con la finalidad de dirigirlas hacia el RR e intentar abordarlo.
- En cuarto lugar, los patrones de estas lanchas desobedecieron las órdenes expresas de los pilotos de las RHIB de la Armada de que no se aproximaran al RR. Sortearon las maniobras de interceptación de las RHIB y, desatendiendo de nuevo sus órdenes, se aproximaron al RR hasta situarse a su costado.
- En quinto lugar, todavía en ese momento despreciaron las evidentes órdenes de que abandonaran la zona, y comenzaron las maniobras para intentar el abordaje.

C) La tercera, que los activistas de GREENPEACE mostraron señales más que evidentes de que no pensaban atender las órdenes directas recibidas de la autoridad y que pensaban intentar el abordaje del RR.

D) La cuarta, que las RHIB de la Armada agotaron absolutamente las posibilidades de conseguir, con las instrucciones recibidas, cumplir con la misión encomendada que, no se olvide, era conseguir el respeto a las decisiones de los órganos de la Administración en el legítimo ejercicio de sus competencias, actuando como agentes de la autoridad.

A partir de estas conclusiones, es también muy importante analizar cuál fue la actuación de **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** y **SANTANA DÉNIZ** en el preciso momento indicado, es decir, cuando comprobaron que no habían conseguido que las lanchas de GREENPEACE se retiraran: no actuaron de inmediato, sino que reportaron a sus superiores y solicitaron nuevas órdenes. Las órdenes que recibieron, por otra parte, aplicaban estrictamente las RoE establecidas por el JEMAD para regular la actuación de la Armada: se les indicó que impidieran el abordaje inminente empleando fuerza no letal, al amparo de la RoE 121. Es también de destacar que los mandos del REL habían tomado la precaución, el día antes de los hechos, de mantener una reunión con los pilotos de las RHIB, precisamente con la finalidad de instruirles sobre la operación a realizar, las RoE a aplicar y el procedimiento a emplear en cada caso según las circunstancias. Y lo cierto es que las diligencias practicadas y la documentación aportada a la acusación evidencian que los pilotos de las RHIB se ajustaron a tales indicaciones: ordenaron a los activistas que se marcharan de la Zona de Exclusión; realizaron maniobras disuasorias y de interceptación para evitar que se aproximaran al RR; reportaron cuando vieron que no habían conseguido el objetivo que tenían marcado y, por el contrario, que los activistas se aprestaban a conseguir el suyo de abordar el RR; solicitaron órdenes; y aplicaron las órdenes que recibieron, interceptando físicamente la maniobra de las lanchas de GREENPEACE, alejándolas del RR y evitando el inminente abordaje.

CUARTO.- Entrando seguidamente en el análisis jurídico de los hechos anteriormente referidos, ya de entrada procede desde luego el sobreseimiento libre y archivo de las actuaciones respecto de Daniel **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ**, piloto de la RHIB que colisionó contra la lancha que hacía de barrera, permitiendo el paso a la otra RHIB.

Como recuerda el ATS 190/2015, de 20.01, mediante el que se archivaron cuatro denuncias interpuestas contra Altos Cargos del Gobierno con motivo de estos mismos hechos, ["el delito de lesiones, y en referencia a la relación de causalidad, constituye un delito "de resultado" de manera que es necesario que éste sea la consecuencia natural y

lógica del comportamiento del agente, sin interferencias de accidentes extraños por la intervención de terceros en el curso causal, circunstancia que en modo alguno se ha producido”].

Ese evidente que **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ** sólo impacta contra la lancha que servía de barrera y que en ningún caso contribuyó a causar en modo alguno los daños en la otra lancha ni la caída al mar de Matilde **BRUNI**. Este resultado en modo alguno es imputable a esta persona ni, al cumplir su misión colaborando con el operativo, incrementó el riesgo de que se produjeran lesiones ni pudo preverlo.

En relación con **SANTANA DÉNIZ**, no ofrece dudas su participación en los hechos así como (siempre indiciariamente y a los únicos y limitados efectos de esta resolución), la existencia de una causalidad física o natural entre su acción y el resultado lesivo de **BRUNI** y de daños en la lancha. Con independencia de que las lesiones de **BRUNI** se causaran materialmente por las hélices de la RHIB de la Armada o de la lancha de GREENPEACE (lo que en cualquier caso no ha quedado suficientemente acreditado), es obvio que se produjeron como consecuencia inmediata de su caída al mar como efecto directo del impacto de la RHIB contra la lancha.

Ahora bien, siendo indudable que en los delitos de resultado éste ha de ser causalmente atribuible a la acción del autor, también lo es que para la imputación de ese resultado no vale, desde luego, con la mera constatación de una causalidad física o natural. Es preciso poder proclamar además la causalidad normativa. Y ello ha de determinarse mediante la imputación objetiva del resultado típico a la acción.

En este sentido, como enseña la STS 82/2016, de 19/01 con cita de numerosos precedentes, la imputación del resultado requiere verificar: “a) si la acción del autor ha creado un peligro jurídicamente desaprobado para la producción del resultado; b) si el resultado producido por dicha acción es la realización del mismo peligro (jurídicamente desaprobado) creado por la acción. Caso de faltar algunos de estos dos condicionantes complementarios de la causalidad natural, se eliminaría la tipicidad de la conducta y, por consiguiente, su relevancia para el derecho penal”.

En particular interesa destacar ahora el segundo de los requisitos mencionados, que “exige que el riesgo (no permitido) creado por la acción sea el que se realiza en el resultado. Es en este segundo condicionante de la imputación objetiva en el que se plantea la presencia de riesgos concurrentes para la producción del resultado, cuestión en la que habrá que estar al riesgo que decididamente lo realiza, como aquellos otros casos en los que no podrá

sostenerse la realización del riesgo en el resultado cuando la víctima se expone a un peligro que proviene directamente de su propia acción, en cuyo caso el resultado producido se imputará según el principio de la «autopuesta en peligro» o «principio de la propia responsabilidad». Se trata de establecer los casos en los que la realización del resultado es concreción de la peligrosa conducta de la propia víctima que ha tenido una intervención decisiva”.

Y en este caso resulta que concurrían una serie de circunstancias, ya destacadas, que permiten afirmar que los tripulantes de la lancha se colocaron voluntariamente en una situación muy peligrosa: conocían el peligro de la actividad a desarrollar; conocían que la actividad se desarrollaba en altamar y utilizando medios (embarcaciones) cuyo control nunca puede ser milimétrico por razones obvias; conocían que estaban en Zona de Exclusión Marítima; conocieron hasta la extenuación que estaban desobedeciendo órdenes directas de alejarse y que la Armada tenía instrucciones directas de impedir el abordaje del RR; conocían que la lancha en que viajaban tenían un elevado número de personas en equilibrio inestable y en condiciones de seguridad precarias. Su insistencia en conseguir con todo tipo de maniobras su propósito de abordar el buque desde una lancha neumática les colocó a sí mismos en una situación muy peligrosa que asumieron voluntariamente. Y con la asunción de este riesgo aceptaron exponerse a un daño eventual, como desgraciadamente ocurrió.

Con esta actuación, más que incrementar, generaron el riesgo lesivo. De este modo, la imputación del riesgo se traslada al ámbito de responsabilidad de las víctimas visto que: en primer lugar, la actividad generadora del riesgo fue concebida, implementada y llevada a sus últimas consecuencias por los activistas de GREENPEACE; en segundo lugar, los activistas no solo no carecían de responsabilidad o actuaban inconscientemente, sino que fueron plenamente conscientes y asumieron voluntariamente el riesgo que asumieron; y, en tercer lugar, la actuación del piloto de la RHIB se ajustó en todo momento al mínimo necesario vistas las circunstancias concretas del caso, el medio marino en que se desarrollaban los hechos y los instrumentos disponibles (la propia embarcación que pilotaban como única herramienta para conseguir evitar el abordaje del RR impactando directamente contra la lancha).

QUINTO.- A mayor abundamiento, y analizando ahora la posible antijuridicidad de la conducta desplegada por **SANTANA DÉNIZ**, se comparte por el Instructor la alegación formulada al respecto por el Fiscal y el Abogado del Estado, en cuanto a considerar en cualquier caso justificada la conducta por haber actuado en cumplimiento del deber (art. 20.7 CP).

Vaya de entrada que es obvio (por todas STS 1010/2009, de 27.10), que cuando se trata de actuaciones de agentes de la autoridad, ["estos tienen no solo la facultad, sino también el deber de actuar en el ejercicio de su cargo utilizando medios violentos, incluso las armas que reglamentariamente tienen asignadas, en su misión de garantizar el orden jurídico y servir a la paz colectiva "con la decisión necesaria y sin demora cuando de ello depende evitar un gran daño, inmediato e irreparable", pero al mismo tiempo "rigiéndose por los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad"].

En estos casos, para que la actuación del agente pueda considerarse justificada (ATS 908/(2015, de 05.02), se requieren los siguientes requisitos: "1º) que el sujeto activo sea una autoridad o funcionario público autorizado por las disposiciones correspondientes a hacer uso de medios violentos en el ejercicio de los deberes de su cargo; 2º) que el posible delito se haya producido en el ejercicio de las funciones del cargo correspondiente; 3º) que para el cumplimiento del deber concreto en cuyo ámbito se está desarrollando su actividad le sea necesario hacer uso de la violencia (necesidad en abstracto) porque, sin tal violencia, no le fuera posible cumplir con la obligación que en ese momento le incumbe; 4º) que la violencia concreta utilizada sea la menor posible para la finalidad pretendida, esto es, por un lado, que se utilice el medio menos peligroso, y, por otro lado, que ese medio se use del modo menos lesivo posible, todo ello medido con criterios de orden relativo, es decir, teniendo en cuenta las circunstancias concretas del caso, entre ellas las posibilidades de actuación de que dispusiere el agente de la autoridad (necesidad en concreto); y 5º) proporcionalidad de la violencia utilizada en relación con la situación que origina la intervención de la fuerza pública".

Todo ello teniendo en cuenta que "tanto el cumplimiento de un deber como el ejercicio legítimo de un derecho u oficio no constituye una patente para que bajo su amparo puedan quedar justificados todos los actos que bajo los supuestos del precepto se realicen, sino que, es preciso que los mismos estén dentro de la órbita de su debida expresión, uso y alcance, porque de lo contrario constituyen un abuso capaz y bastante para desvalorar la excusa y para llegar a una definición de responsabilidad".

En este caso, como se ha explicado ampliamente, **SANTANA DÉNIZ** actuó como agente de la autoridad en defensa del orden público (Instrucción permanente de organización 03/2011, de 16.06, del AJEMAD, sobre el carácter de agente de la autoridad de los miembros de la Armada que desempeñan cometidos de seguridad). Su actuación estaba amparada, como se ha indicado, por la Resolución de 12.11.2014 del Director General de la Marina Mercante. Además, se limitó a obedecer las órdenes recibidas del Comandante del

REL, tanto el día anterior como el propio día de los hechos. Órdenes que fueron graduadas en función de las circunstancias que se fueron produciendo y que se ajustaron a las RoE.

Así las cosas, a la vista de estas circunstancias resulta evidente, en abstracto, que la única forma posible de cumplir su misión y evitar el abordaje del buque, una vez agotadas (como consta que hicieron) todas las restantes posibilidades para disuadir a los activistas y solicitada orientación y órdenes, era intervenir coactivamente, empleando la fuerza. Por su parte, en concreto, la conducta desplegada fue la única posible y mínima imprescindible; empujar las lanchas para alejarlas del RR haciendo imposible el abordaje. En esto coincide el Instructor plenamente con el Fiscal: estos criterios hay que valorarlos en el contexto en que se producen: en altamar, a bordo de lanchas livianas y de escasa estabilidad, frente a un número superior de embarcaciones y de personas que desarrollan una actuación perfectamente planificada para alcanzar su objetivo. A esto debe añadirse que la actuación violenta se agotó en una única embestida, finalizando al conseguir el propósito establecido y transformándose instantáneamente con eficacia en una operación de apoyo y salvamento.

Concurren pues en el caso los elementos anteriormente indicados para poder afirmar que, en cualquier caso, concurre en el caso la exclusión de la antijuridicidad de los investigados, procediendo en definitiva acordar el sobreseimiento libre de la causa y, una vez firme esta resolución, su archivo (art. 637.1 y 779, ambos LECrim).

SEXTO.- Procede asimismo acordar el sobreseimiento libre de la causa respecto de la imputada Matilde **BRUNI**, conforme a lo previsto en los citados arts. 637.1 y 779, ambos LECrim.

En relación con los hechos que se le imputaban, ciertamente se dictó Auto de 25.05.2015 admitiendo a trámite la querrela por presunto delito de piratería previsto en el art. 616 quater CP. Entonces se afirmaba que ese precepto regula un delito de piratería "sui generis", cuya conducta típica consiste en resistirse o desobedecer las órdenes emitidas por un buque de guerra o aeronave militar o de Estado en el ejercicio de su competencia de prevención y persecución de la piratería. Y se indicaba que "en este caso el carácter delictivo de la conducta imputada no puede ser excluido. Se dispone de elementos que avalan racionalmente su verosimilitud, en cuanto se dispone de reportes oficiales de la Armada que acreditan que las embarcaciones ligeras en que viajaba la querrelada tenían la intención de abordar la nave RR para impedir las prospecciones petrolíferas autorizadas y que, aparentemente, desobedecieron los reiterados avisos y advertencias realizados por las embarcaciones oficiales de la Armada para que depusieran su actitud y no hostigaran a la nave. De hecho, los tripulantes de la AS arriaron embarcaciones (en una de las cuales estaba

embarcada la querellada), y comenzaron su hostigamiento y su intento de abordaje, hasta que fueron interceptada por las embarcaciones de la Armada”.

Pero también se precisaba que la querella se admitía sin perjuicio de la futura precisión acerca de la existencia de pruebas y del posterior examen de la concurrencia de todos y cada uno de los elementos del delito imputado.

A la vista de las diligencias practicadas, queda indiciariamente acreditado que Matilde **BRUNI** participó en el acto de protesta que proyectaba GREENPEACE en relación con la nave RR, a cuyo efecto se embarcó en el AS, y que viajó en el mismo a la zona de exclusión marítima. También existen evidencias de que ocupó un puesto en una de las lanchas que arrió el AS con la intención de aproximarse al RR e intentar abordarlo para llamar la atención hasta ser desalojados. **BRUNI** no pilotaba la lancha, ni dirigía su maniobra. De hecho, no consta que tuviera rol distinto de ser una mera tripulante de la misma.

El tipo penal que nos ocupa es un tipo especial, previsto en el ámbito de los delitos de piratería, respecto de los tipos genéricos previstos en los arts. 550 a 556 CP (atentados, resistencia y desobediencia), siendo la razón de su especialidad la necesidad de protección de la seguridad nacional e internacional de la navegación marítima y aérea y el ejercicio por parte de las autoridades españolas de las labores de persecución y prevención de la piratería.

Como indica el Fiscal, el tipo precisa la existencia de un requerimiento por parte de la autoridad española competente que ejerza en el caso concreto las funciones de policía. En segundo lugar, que esa orden sea inequívocamente emitida por buque o aeronave al servicio del Estado español. En tercer lugar, que el buque o la aeronave estén expresamente autorizados para la prevención y la persecución de los delitos de piratería. Y, por último, que los destinatarios de la orden se resistan o desobedezcan.

En este caso las diligencias practicadas han evidenciado que **BRUNI** no fue destinataria directa de las órdenes que el Comandante del REL dio al Comandante del AS, instándole a que abandonara la zona de exclusión marítima. Tampoco comandaba la lancha en que viajaba, ni la pilotaba. En definitiva, en ningún momento tuvo dominio alguno del hecho. Ni su posición en la cadena de mando del AS (ninguna) ni la que ocupaba en la lancha (ninguna), le atribuía capacidad alguna sobre las embarcaciones que intervinieron en los hechos. Así, frente a las legítimas órdenes de la autoridad competente la investigada no tuvo capacidad de obedecer o impedir la conducta que se prohíbe, limitándose su participación a ocupar una de las lanchas, desconociéndose si su propósito era abordar o no el buque.

Procede, en consecuencia, acordar el sobreseimiento libre de la causa respecto de la investigada, conforme a lo dispuesto en el art. 637.1 y 779, ambos LECrim.

Vistos los preceptos legales citados y los demás de general y pertinente aplicación, se dicta la siguiente

PARTE DISPOSITIVA

ACUERDO:

El sobreseimiento libre de la causa respecto de Daniel **NOGUEIRA DOMÍNGUEZ**, David **SANTANA DÉNIZ** y Matilde **BRUNI**, conforme a lo dispuesto en el art. 637.1 y 779, ambos LECrim. Firme que sea esta resolución, procédase al archivo de las actuaciones.

Notifíquese a las partes personadas y al Ministerio Fiscal.

Contra este auto cabe recurso de reforma, en el plazo de tres días, ante este Juzgado Central de Instrucción, y/o, en su caso, recurso de apelación, en un solo efecto, para ante la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

Lo acuerda, manda y firma Don José de la Mata Amaya, Magistrado del Juzgado Central de Instrucción número 5, doy fe.

DILIGENCIA. Para hacer constar que seguidamente se cumple lo ordenado. Doy fe.

Handwritten signature