

UNIVERSIDAD PONTIFICIA COMILLAS

MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO



PRESTIGE,

CRÓNICA DE UN DESASTRE ANUNCIADO

TRABAJO FIN DE MÁSTER PRESENTADO POR:

Álvaro Peña de los Santos

Bajo la dirección de:

Francisco J. Montero LLacer

Madrid, Julio del 2018

ÍNDICE

I. Glosario de términos	3
II. Introducción:	
2.1 Objetivo	4
2.2 Datos del buque	6
2.3 Resumen de los hechos	7
2.4 Impacto	12
2.5 Convenios anticontaminación y problemática sobre las banderas de conveniencia	15
2.6 Desastres precedentes	17
III. Sociedades de clasificación	
3.1 Concepto	20
3.2 Normativa y responsabilidad	21
3.3 Problemática	24
3.3.1 Opinión sobre su actuación	24
IV. Enjuiciamiento	
4.1 Implicados y Penas impuestas	36
4.2 Juicio, Pruebas y Sentencia	40

V. Actuación de la tripulación, operadores y autoridades en la gestión del siniestro:	
5.1 Hechos	47
5.2 Descoordinación y ausencia de un plan operativo	49
5.3 Falta de medios y desinformación	54
VI. Posibilidad de aminorar el daño:	
6.1 Opinión sobre como haber reducido o evitado los graves perjuicios causador por el desastre	61
VII. Declaraciones de autoridades, implicados, y especialistas	74
VIII. Conclusiones	81
IX. Bibliografía	84

I. Glosario de términos

ABS: American Bureau of Shipping.

CLC: Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil nacida de Daños Debidos a contaminación por Hidrocarburos.

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar.

CRISTAL: Contrato Relativo a un Complemento Provisional de la Responsabilidad nacida de la Contaminación por Hidrocarburos de Buques Tanque.

CSM: Comité de Seguridad Marítima.

EMSA: Agencia Europea de Seguridad Marítima.

FIDAC: Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo de Indemnización de daños ocasionados por Hidrocarburos.

IACS: Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

ITF: La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

LIC: Lugar de Importancia Comunitaria

MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques OMI: Organización Marítima Internacional.

OPA: Oil Pollution Act.

OMI: Organización marítima Internacional

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

II Introducción:

2.1 Objetivo

Con este trabajo he querido explicar en qué consistió el desastre del Prestige, sus consecuencias y repercusión, pero sobre todo quiero poner de manifiesto lo que bajo mi punto de vista fueron los errores y fallos que se cometieron con carácter previo al accidente, durante, y a posteriori del mismo, y una vez explicado, dar mi opinión sobre cómo debería o podría haberse evitado el siniestro, o como haber atenuado las consecuencias del mismo una vez ocurrido.

Un terrible siniestro fruto del encadenamiento de situaciones, hechos y actuaciones (u omisiones de las mismas) que tuvo como resultado un gigantesco desastre a nivel tanto ecológico como económico, político y social, mostrándose en el mismo las carencias a nivel organizativo y de prevención con las que se contaba, así como la solidaridad de tantas y tantas personas que sin ser afectados directos, decidieron trasladarse hasta la zona afectada y casi sin medios ponerse manos a la obra para, dentro de sus posibilidades y medios, luchar contra la temida marea negra.

Todo accidente es fruto o consecuencia de más de una acción u omisión. En el siguiente trabajo intentaré desgranar cuales fueron todos los motivos o causas que coincidieron para que se produjese el fatal desenlace. Es obvio que cada una de dichas acciones u omisiones tienen un peso o responsabilidad diferente en la causación del hecho, pero todas sumaron para que el mismo se produjese y quizás un pequeño cambio en el origen hubiese evitado todo el resto de los acontecimientos.

Es fácil hablar sobre hechos pasados y poner soluciones a situaciones que ya no la tienen, pero quizás puedan servir para ayudar a evitar futuros desastres ecológicos de tales envergaduras.

La costa, su fauna y flora, sus habitantes... en ningún caso serán los responsables de la falta de profesionalidad y diligencia, de la falta de previsión y de medios, aunque siempre serán ellos quien reciban tan tremendas consecuencias.

Puede resultar irónico que el daño fuese originado por una sustancia que la crea la propia naturaleza, pero lo determinante es que, sin la acción del hombre, su extracción, tratamiento y transporte, nada hubiese ocurrido. Tenemos la posibilidad tanto de crear como de destruir, y en nuestras manos está el cómo actuar.

La naturaleza nos brinda una infinidad de recursos de los que aprovechamos, pero no es capaz de controlar el uso que le demos.

En nuestras manos está.



https://canalhistoria.es/blog/15-anos-del-prestige/?cli_action=1562087676.938

2.2 Datos sobre el Buque:

- Armador: familia Coulouthros, Grecia.
- Empresa propietaria: MARE SHIPPING INC, LIBERIA.
- Empresa gestora: UNIVERSE MARÍTIME, GRECIA.
- Agencia de clasificación: AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, EEUU.
- Aseguradora: LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, REINO UNIDO.
- Bandera: BAHAMAS, considerada como bandera de conveniencia.
- Registro bruto: 44.000 TM
- Capacidad de carga: 100.813 TM
- Construcción: 1976. Japón.
- Eslora: 243 metros
- Calado: 18.7 metros.
- Casco: Simple
- Clase: AFRAMAX
- Propietario de la carga: Crown Resources, sociedad con base en suiza.
- El barco llevaba varios años en las listas negras de las grandes petroleras internacionales.
- Durante los últimos años trabajaba fundamentalmente para intermediarios "independientes".
- Su antigüedad y precario estado le obligaban a trabajar con precios muy por debajo de los normales.
- BDC: buque con bandera de conveniencia

2.3 Resumen de los hechos

El día 13 de noviembre de 2002, mientras un gran temporal azotaba la Costa da Morte el buque Prestige, que transportaba 77.000 toneladas de fuel, sufrió una vía de agua y comenzó a soltar fuel.



https://elpais.com/diario/2004/02/13/espana/1076626819_850215.html

El buque tenía bandera de las Bahamas, aunque su dueño fuese liberiano (Mare Shipping) y su armador griego (Universe Maritime), había sido clasificado por ABS, estaba fletado por Crown Ressources, la compañía aseguradora era The London Steamship Owners y el capitán al mando era el griego Apostolos Mangouras.

1

¹ ABS: American Bureau of Shipping, compañía que debería controlar con sus inspecciones periódicas el buen estado del buque

Cuando ocurrió el siniestro contaba con 26 años de antigüedad y le faltaban menos de 3 años para ser retirado.

Después de casi una semana sin rumbo fijo en los que navega unas 250 millas, el Prestige termina partiéndose en dos a menos de 300 km del litoral.

Las casi 65.000 toneladas de fuel que llevaba en su interior quedaron derramadas por la costa gallega.



<https://culturacientifica.com/2018/11/18/hace-16-anos-va-el-hundimiento-del-prestige/>

Debido a la falta de una rápida actuación por parte de las autoridades y la nula y confusa información por parte del gobierno, se crea la plataforma “Nunca Mais”², la cual tiene como principal fin una rápida gestión del siniestro, así como la exigencia de responsabilidades por parte de los responsables tanto del gobierno como de los causantes directos del desastre.

² Nunca Mais: es una plataforma ciudadana y movimiento popular de Galicia (España), constituido para reclamar responsabilidades medioambientales, judiciales y políticas por el desastre del petrolero Prestige. Creada el 21 de noviembre de 2002, dos días después del accidente, su símbolo es una bandera gallega con fondo negro en lugar del blanco. (Wikipedia)

NUNCA MÁIS

https://www.google.es/search?q=nunca+mais&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjNoszpz5jjAhVDwAIHHe3HDcwQ_AUIECgB&biw=1024&bih=677#imgrc=LlovIC7FoFmMgM:&spf=1562141858298

Cientos, miles de voluntarios provenientes de todos los puntos de la península llegan a la zona afectada para intentar con sus propios medios atenuar dentro de sus posibilidades el daño a la costa gallega.



https://www.google.com/search?q=prestige&rlz=1C1AVUA_enES743ES746&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjfnry25bjAhUQAmMBHclQDhcQ_AUIECgB&biw=1366&bih=657#imgrc=NqWQEmc4vbJ9PM:&spf=1562146623213



https://www.eldiario.es/politica/Mais-decidira-sentencia-Prestige-Supremo_0_196330684.html

Fue Mariano Rajoy, vicepresidente del gobierno en aquellos momentos el encargado de la coordinación. Dicha coordinación estuvo llena de contratiempos y falta de claridad tanto reconociendo la situación como en la falta de información que el país precisaba.

Inicialmente se dijo que el Prestige, ya en el fondo marino, tan solo vertía una pequeña cantidad de fuel. Pocos días después se tuvo que reconocer que lo que en un principio se había informado asegurando la poca cantidad de vertido, eran en realidad más de 100 toneladas diarias lo que se estaba vertiendo al mar.

De los 18 kilómetros que se dijo en unas primeras informaciones que se habían puesto de barreras anticontaminación, se rectificó diciendo que solo eran la mitad.

Estos son sólo unos ejemplos de la cantidad de fallos en la información y falta de organización que en este gran siniestro se produjeron, y puso de manifiesto la incapacidad del gobierno de abordar un tema de tal magnitud.

3

³ Fuente de información: https://elpais.com/politica/2012/10/12/actualidad/1350045135_622639.html



Percebeiros de Santa Mariña (A Coruña) recogen con las manos desde una barca el chapapote vertido por el petrolero Prestige el 19 de diciembre de 2002.

https://elpais.com/elpais/2017/11/10/album/1510336476_790173.html#foto_gal_13



https://www.google.es/search?q=prestige+clasificado+abs&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj0xv3_yJjAhVB3qQKHbsHD3cQ_AUIECgB&biw=1680&bih=926#imgrc=_EIKwSxx80MosM:&spf=1562150743503

2.4 Impacto:

Las dimensiones del desastre ecológico son de una incalculable magnitud.

Miles de animales afectados por el fuel, el plancton marino destrozado, plancton necesario para la vida marina.



https://www.google.es/search?biw=1680&bih=926&tbm=isch&sa=1&ei=V4ccXbvTH4LSwQLsz5rQCA&q=fotos+prestige&oq=fotos+prestige&gs_l=img.3.0j0i8i30i5.151942.153819..154041...0.0..0.99.959.14.....0...1..gws-wiz-img.....35i39j0i67j0i10i67.oSdJJ90K0I#imgrc=p_YkCEcrakavkM:&spf=1562150898901

Se ven afectados los empleos de más de 100.000 personas las cuales tenían en el mar gallego su principal fuente de ingresos.

Se estima que en la zona afectada más del 35% de los empleos provienen de la pesca.

Las especies con un alto contenido en grasa, como los pescados azules retienen la alteración durante más tiempo que las especies con menos grasa en los músculos.

Esta marea negra no acaba solo con los empleos de pescadores, sino también de las miles de familias que dependen indirectamente del mar en sus ingresos.

El sector turístico también se ve afectado por el desastre, ya que la situación lo hace imposible con el estado de la costa.

Dichos efectos tan nocivos para el medio son consecuencia de que el petróleo es una mezcla de sustancias, unas son volátiles –tienen un efecto tóxico inmediato que afecta a aves y personas–, otras se hunden en el mar –matan toda la fauna y flora del fondo– mientras que el resto quedan flotando en la superficie.

Debido al alto nivel de azufre, el efecto contaminante del fuel que transporta el Prestige, lo hace mucho más dañino que el petróleo “crudo”.

Es utilizado como combustible para buques y en algunas centrales térmicas.

El característico olor es debido a las fracciones volátiles desprendidas por evaporación. Entre estos compuestos peligrosos están el benceno y el tolueno. El benceno es cancerígeno para el ser humano. El tolueno (que es absorbido por vía respiratoria) tiene efectos directos sobre el sistema nervioso. Por estas razones no se debe entrar en contacto con el fuel sin la debida protección: mascarilla de carbono, gafas, guantes y traje completo.

Un estudio de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica reveló que aquellos que participaron muy activamente en las tareas de limpieza tras el desastre ecológico (sobre todo marineros) padecen, en algunos casos, alteraciones en las vías respiratorias relacionadas con el vertido. Los afectados sufren síntomas como tos o obstrucción respiratoria.

Como ejemplo, los efectos sobre algunas especies animales; la extinción de los cormoranes, alcanzó la cifra del 50% durante el 2009. La cantidad de parejas de estas aves antes de la tragedia ascendía a 2500, y a marzo del 2009 la cantidad había descendido hasta 1200. No es de extrañar teniendo en cuenta que entre noviembre y diciembre del 2002 se hallaron más de 12.000 aves muertas...

La salud de los mejillones del Cantábrico también sufrió alteraciones. Entre los años 2004 y 2006 pudieron observar alteraciones en el tamaño, la membrana celular y el sistema digestivo. Aunque se observó una mejora durante los dos años de estudio, a su conclusión la especie aún no se había estabilizado.

Es difícil afirmar cuánto tardará en restaurarse totalmente el ecosistema.

Las estimaciones dan datos de que las consecuencias del desastre serán visibles en más de 20 años.



https://www.elconfidencial.com/espana/2013-11-14/la-sentencia-del-chapapote-ganadores-y-perdedores-de-la-catastrofe-del-prestige_54319/

4

⁴ Fuente de información: https://elpais.com/elpais/2017/11/10/album/1510336476_790173.html#foto_gal_11

2.5 Convenios anticontaminación y problemática sobre las banderas de conveniencia.

Tras esta serie de desastres con tal magnitud en sus consecuencias tanto para el medio ambiente como para las personas, muchos países han intentado mediante legislación a niveles tanto supranacionales como nacionales la creación de normas y protocolos con el fin de evitar o atenuar en lo posible las consecuencias que desastres del calibre del Prestige han originado tras su acaecimiento.

Ante estas situaciones se ha creado un marco de instrumentos jurídicos para regular los espacios marítimos, como:

Convención internacional para la prevención de la contaminación de las aguas del mar por petróleo de 1954 (OILPOL);

Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y lucha contra la Contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC);

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974;

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustibles de los buques 1969.

Aun con estas regulaciones sobre la materia, sigue resultando difícil hacer frente a ese tipo de desastres, ya que muchos estados no acatan las normas previstas, o no las terminan de incorporar a sus ordenamientos.

La mayoría de estos accidentes se han producido en buques con banderas de conveniencia.

Un buque con bandera de conveniencia (BDC)⁵ es aquel que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario.

Varios factores llevan a un armador a preferir un registro de conveniencia: tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y la libertad de contratar mano de obra barata.

⁵ BDC: buque con bandera de conveniencia

ITF: La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Para declarar un registro como BDC, la ITF toma en cuenta hasta qué punto hay buques de propiedad extranjera inscritos en ese registro y, además, considera los siguientes criterios:

- La capacidad y el deseo del Estado de abanderamiento de cumplir las normas mínimas sociales internacionales a bordo de estos buques, y en especial el respeto a los derechos humanos y sindicales, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva con sindicatos de buena fe.
- El historial social, determinado por el grado de ratificación y cumplimiento de los convenios y recomendaciones de la OIT.
- El historial en materia de seguridad y medio ambiente determinado por la ratificación y cumplimiento de las convenciones de la OMI, según se desvele en las inspecciones, deficiencias y detenciones efectuadas en la supervisión por el Control del Estado Rector del Puerto.

La ITF defiende que debe existir un “vínculo genuino” entre el propietario real de un buque y el pabellón que este enarbola, de acuerdo con el Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). En los registros BDC no existe tal “vínculo genuino”.

En este tipo de registros, la normativa de formación y seguridad es deficiente y no se impone restricción alguna sobre la nacionalidad de la tripulación. En consecuencia, hay marinos que no pueden comunicarse con otros tripulantes, pues no comparten un idioma común, colocando en riesgo la seguridad y la operación eficiente del buque.

En muchos casos, estos buques de bandera de conveniencia ni siquiera se administran desde el país al cual la bandera corresponde.

Una vez que un buque está registrado bajo una BDC, los diferentes propietarios contratan entonces a la mano de obra más barata que pueden encontrar, pagan salarios mínimos y recortan costos, disminuyendo los niveles de la calidad de vida y las condiciones de trabajo de la tripulación.

La globalización ha acelerado el deterioro de esta situación. En un mercado naviero bajo una feroz competencia en permanente aumento, cada nueva BDC se ve forzada a promoverse ofreciendo las tasas más bajas y una reglamentación menor. De esta forma, los armadores, para competir con sus buques, se ven forzados a buscar la forma más económica y menos reglamentada de operar, encontrándola con las BDC.

6

⁶ OIT: Organización Internacional del Trabajo
OMI: Organización Marítima Internacional
BDC: buque con bandera de conveniencia
ITF: La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

El tema de las banderas de conveniencia desde los siglos XVIII y XIX ha tenido como finalidad lograr mayores beneficios económicos y su crecimiento no ha cesado hasta nuestros días, ya que este fenómeno se ha ido desarrollando aún más, sólo en la década de los años cincuenta, las banderas de conveniencia representaban el 5% de tonelaje mundial, en 1960 el 15%; en 1980 el 25%, mientras en la actualidad se aproxima al 50%. No obstante, el 70% de los accidentes de la navegación son producidos por buques con estas banderas, lo que hace pensar a la comunidad internacional sobre la necesidad de un control más estricto. Ya que más de 6.000 buques surcan actualmente los océanos, muchos de ellos en pésimas condiciones de navegación, transportando mercancías altamente tóxicas por el mar.

2.6 DESASTRES PRECEDENTES

A continuación, se realiza una exhaustiva descripción de los accidentes más emblemáticos de contaminación por hidrocarburos, casos famosos e históricos como:

Torrey Canyon,

El 18 de marzo de 1967 el superpetrolero Liberiano Torrey Canyon, de 120.000 toneladas de peso muerto, embarrancó en el arrecife de Seven Stone (Archipiélago de la Scilly), situado al suroeste de las islas Cornwall, en Inglaterra, cuando se dirigía al Puerto Inglés de Milford Haven. El violento impacto rasgó y abrió 6 de sus tanques, dejando el resto maltrecho. Se derramaron 107.000 toneladas de crudo al medio marino, provocando una gran marea negra que llegó al litoral de Cornwall, la Isla de Guernsey y las costas de Francia.



https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=EVccXayRPJOGjLsP26CRsAQ&q=vertido+del+petrolero+torrey+canyon&oq=vertido+del+petrolero+torrey+canyon&gs_l=img.12...9938.11043..12811...0.0..0.43.162.4.....0....1..gws-wiz-img.ICfF2Z-cr4U#imgsrc=0QxC17jqtysc_M:&spf=1562138399846

Exxon Valdez,

El 23 de marzo de 1989, a las 0912 en la terminal petrolera de Alyeska, Valdez, Alaska. El barco Exxon Valdez partía rumbo a Long Beach, California, con un cargamento de 200.000.000 litros de petróleo crudo North Slope. Tres horas después de salir de la terminal el Exxon Valdez se impactó en el arrecife Bligh, fracturando 11 de sus tanques de carga, y derramando 34.000 toneladas de crudo, causando uno de los más grandes y catastróficos accidentes ecológicos en el mundo. No se afectaron vidas humanas, pero el efecto sobre el entorno, la vida animal y el turismo fue inimaginable. Miles de especies animales y vegetales de la región murieron por intoxicación o problemas relacionados con el derrame, muchos kilómetros de costa estaban impregnados por el crudo, y los daños a la industria pesquera fueron incalculables.



https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=GIYcXdCxOsqMa8ypkcgK&q=vertido+del+petrolero+exxon+valdez&oq=petrolero+exxon+&gs_l=img.3.0.0i5i30j0i24.127691.130711..134107...0.0..0.48.671.16.....0....1..gws-wiz-img.....35i39j0i67j0i8i30.B_GRKbLwLy0#imgrc=potQDCL_Wn-PBM:&spf=1562138274143

Erika

Erika,

El 11 de diciembre de 1999, el petrolero maltés Erika, con un cargamento de 31.000 toneladas de diesel-oil, en travesía de Dunkerque a Livorno, navegando en condiciones meteorológicas muy desfavorables, comenzó a sufrir una escora de 15° a estribor. Tras enviar un mensaje de alerta y proceder al trasvase de la carga de tanque a tanque para corregir la escora, el capitán puso rumbo hacia Donges buscando un puerto de refugio. Al día siguiente, el capitán volvió transmitir una alerta de socorro: el buque estaba a punto de partirse en dos. El MRCC* de Etel organizó la operación de salvamento de la tripulación que fue evacuada sana y salva por helicópteros de la marina nacional mientras el buque se partía en dos a unas 30 millas al sur de la punta de Penmarch. En el momento del naufragio se produjo un derrame de entre 7.000 y 10.000 toneladas de diesel-oil pesado.



[https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=7VUcXfzbMsyalwTXxJGgAw&q=p
etrolero+erika&oq=petrolero+erika&gs_l=img.3..0.37943.41960..44023...0.0..0.66.653.15.....0....1..gws-
wiz-img.....35i39j0i67j0i10j0i5i30.BSePXZkGgVs#imgrc=NJNPqo5t3eEptM:&spf=1562138138966](https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=7VUcXfzbMsyalwTXxJGgAw&q=p
etrolero+erika&oq=petrolero+erika&gs_l=img.3..0.37943.41960..44023...0.0..0.66.653.15.....0....1..gws-
wiz-img.....35i39j0i67j0i10j0i5i30.BSePXZkGgVs#imgrc=NJNPqo5t3eEptM:&spf=1562138138966)

III Sociedad de clasificación:

3.1 Concepto

Las Sociedades de Clasificación son organizaciones no gubernamentales o grupos de profesionales sin ánimo de lucro, con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana en el mar y propiedades (buques y plataformas), así como la protección del entorno natural marino.

Las Sociedades de Clasificación emplean inspectores de buques, inspectores de equipos marinos, técnicos eléctricos, ingenieros o arquitectos navales localizados en puertos alrededor de todo el mundo.

Se define un “Certificado de clasificación” como el documento expedido por una sociedad de clasificación, en el que se certifica la idoneidad estructural y mecánica de un buque para un uso o servicio específico de conformidad con sus normas y reglamentos, establecidos y publicados por dicha sociedad.

Las Sociedades de Clasificación nacen de la necesidad del mercado asegurador marítimo en los siglos XVII y XVIII.

Existen más de 50 organizaciones de clasificación marítima en el mundo:



https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=4WMcXdvGENXqxpQ3aDQCg&q=sociedades+de+clasificacion&oq=sociedades+de+clasificacion&gs_l=img.3..35i39l2j0i24.2354.6140..6414...0.0..0.59.1130.27.....0....1..gws-wiz-img.....0j0i67.SwOjz7fmV7c#imgrc=t21_u1ZoYhX9qM:&spf=1562141777942

3.2 Normativa y Responsabilidad

Desde el prisma de la actividad de clasificación, no existe ninguna normativa específica aplicable sobre la responsabilidad en que pueda incurrir una sociedad en el ejercicio de esta actividad.

Su regulación deviene del propio contrato privado entre el armador y la sociedad, contratos que lógicamente no son públicos y, por tanto, desconocidos para sectores mercantiles, como el asegurador.

Su responsabilidad, por tanto, estará sometida a las leyes generales sobre contratos según la jurisdicción aplicable. Sin embargo, respecto a la actividad estatutaria que, por su propia naturaleza podría parecer que debería estar perfectamente definida la responsabilidad en que pueda incurrir una sociedad de clasificación en el desarrollo de esta actividad

Analizando la definición, vemos que dicho certificado valida la capacidad del buque clasificado para navegar, su buen o mal estado, y en definitiva lo seguro que es que dicho buque pueda salir al océano a realizar sus funciones.

De aquí entiendo que debería desprenderse una responsabilidad por parte de las Sociedades de Clasificación, en cuanto sus dictámenes permiten navegar al buque, ya actúen en nombre propio o representando a un estado.

Los buques se clasifican de acuerdo a su estado y a su diseño, estos se diseñan para asegurar un nivel de estabilidad, seguridad, impacto ambiental, etc.

Las naciones requieren que los buques o estructuras marinas que navegan bajo su bandera cumplan unos ciertos estándares; en la mayoría de los casos estos estándares se cumplen si el barco tiene el certificado de cumplimiento de un miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)⁷ u otra Sociedad de Clasificación aprobada.

En particular, las Sociedades pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y otras estructuras marinas y emitir certificados en nombre del Estado bajo cuya bandera estén registrados.

⁷ IACS: Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

Haciendo referencia a toda esta regulación, pienso que los estados se encuentran indefensos o expuestos, ya que confiar en el dictamen por parte de una empresa que está recibiendo una remuneración por el mismo, da pie a que dichos dictámenes no sean del todo fiables u objetivos, pensando más en su beneficio propio y en conservar a su cliente, que en las consecuencias que puede tener que un buque defectuoso salga a navegar sin ser su estado verdaderamente óptimo para hacerlo.

Uno de los aspectos que podrán hacer efecto llamada a demás navieras y/o armadores, es el hecho de que cierta Sociedad de Clasificación tenga unas normas más rígidas que otras SSCC⁸, por lo que de esta manera dichos armadores o navieros huirán de la misma. Este es un aspecto que pienso que puede producir una flexibilidad en las condiciones de clasificación para no perder mercado, lo que llevará a clasificaciones no objetivas o no realizadas lo meticulosamente necesario para llegar a su fin último que es certificar fiel y objetivamente la aptitud de un buque para salir a navegar,

No digo que esta situación se vaya a dar siempre, ni mucho menos, pero sí creo que es un hecho más que probable que pueda darse.

⁸ SSCC: Caja costarricense de seguro social.

Como solución a este problema, veo una buena opción que todas las SSCC tengan los mismos baremos a la hora de clasificar los buques, de la forma contraria, las navieras acudirán a clasificar sus buques a las Sociedades con normas menos rígidas, lo que podría ocasionar tener en nuestros mares y océanos buques mal clasificados, objetivamente no aptos para la navegación, aunque con sus certificados en regla.

Según declaraciones de testigos, sabemos que, tras el siniestro del Erika en 1999, el director general de ABS, Frank Larossi, propuso redoblar su vigilancia sobre los buques más viejos, como utilizar dos inspectores en cada revisión, aplicarles programas de fatiga como el Safe Hull y examinar desde el interior todos los tanques de lastre, a lo que el presidente de la compañía rehusó la adopción de estándares más estrictos"

Hechos como este ponen de manifiesto la tendencia de las clasificadoras a estar al límite en sus normas, consiguiendo de esta forma acaparar el máximo negocio posible.

Respecto a la responsabilidad en la que puedan incurrir dichas sociedades por una incorrecta actuación, pienso que daría mucha más seguridad que ésta fuese con unos altísimos capitales. De esta forma actuarían de una forma más exhaustiva al saberse responsable por sus actos y las sanciones a las que se exponen.

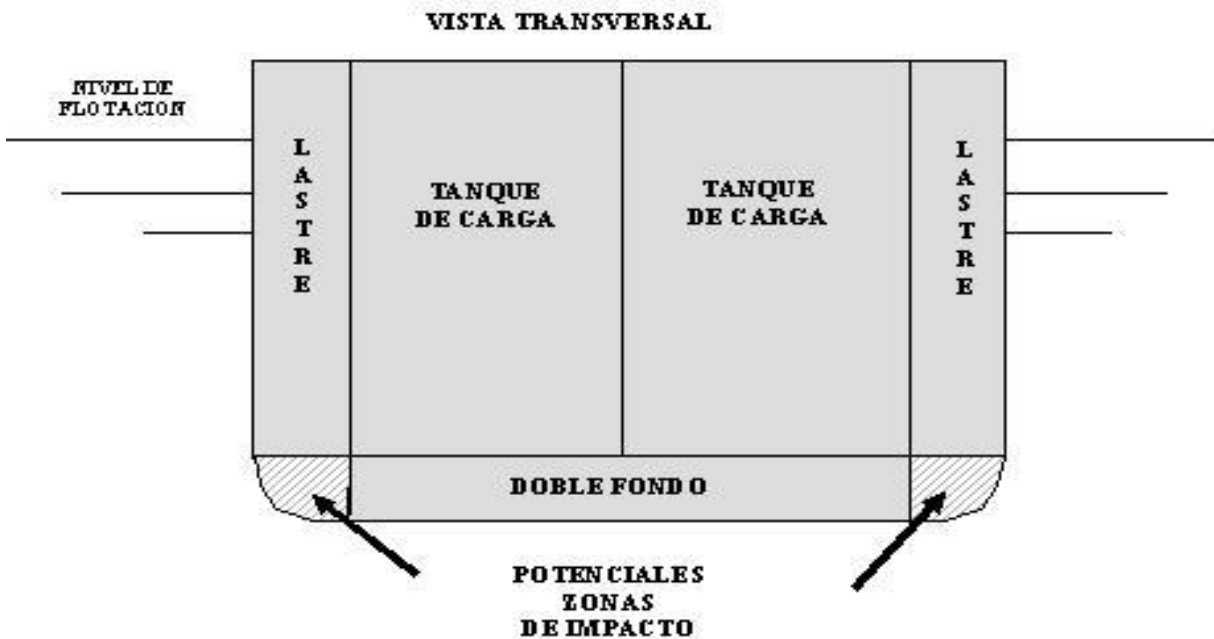
3.3 Problemática

3.3.1 Actuación de la ABS:

Resulta necesario para conocer en qué consistió la negligencia cometida por la ABS, saber la historia del buque Prestige en los años previos al desastre.

El Prestige no era un buque único, sino que tenía otros tres iguales; Apanemo, Alexandros y Centaur. Los tres hermanos habían sido retirados de la navegación entre 1999 y 2002.

Los cuatro buques aparte de ser idéntico, también compartían que la clasificadora que certificaba su idoneidad para la navegación y que dichos buques cumplían todos los estándares necesarios, era la misma: ABS. Sometió a dos de ellos (Alexandros y Centaur) a un análisis propio de fatiga estructural en 1996 a través del programa Safe Hull (casco seguro).



<https://www.datuopinion.com/doble-casco>

El resultado de dicho análisis fue el mismo para ambos: los dos se encontraban en un estado en el que sus horas de operatividad estaban contadas. Las pruebas revelaron que, en un tiempo no superior a seis años, ambos sufrirían fallos en las cuadernas 61 y 71 (tanque de lastre número 3) debido a la fatiga que tras tantos años de servicio sufrían los materiales.

9

⁹ ABS: American Bureau of Shipping, compañía que debería controlar con sus inspecciones periódicas el buen estado del buque.

Desde 2001 corrían el riesgo de hundirse en cualquier punto del mundo por ese tumor mortal que portaban en su costado y provocar, con su carga, una tragedia medioambiental.

En el momento en que el Prestige comunica su SOS, el daño que sufre es en los mismos puntos que se habían observado en sus hermanos. Un gigantesco boquete en las cuadernas señaladas. Este hecho deja claro que se tenía o al menos se debía tener conocimiento de los daños estructurales que sufría el buque, ya que sus dos hermanos, ya desguazados y fuera de la navegación, sufrieron el mismo mal en los mismos puntos.

ABS no aplicó su análisis estructural de fatiga al Prestige. Este hecho resulta inconcebible. No se entiende como tras haber observado dichas deficiencias en dos busques idénticos, no se procedió a un meticuloso análisis al Prestige, Sólo se procedió al mismo, cuando el petrolero ya vertía toneladas de crudo frente a las costas gallegas, por desgracia demasiado tarde como para poder evitar las fatales consecuencias del accidente.

ABS podría haber detectado su deficiencia estructural seis años antes si le hubiera aplicado el programa Safe Hull. Pero esperó a que reventara ante las costas gallegas.

ABS no puso en conocimiento de los inspectores los fallos del Alexandros y el Centaur para que centrar en tal punto su análisis del Prestige.

Una ingeniera de ABS, Sara Irwin, ha declarado que "en repetidas ocasiones" intentó "convencer a la dirección de ABS" de que los inspectores compartieran sus descubrimientos. Dichas peticiones fueron denegadas. Hecho significativo se produjo cuando se le preguntó a la ingeniero E Irwin sobre cuáles eran los puntos, y donde

estaban situados, en los que se mostraban las deficiencias estructurales de los dos hermanos gemelos del Prestige; ésta señaló directamente los mismos puntos en los que el Prestige sufrió el daño, que no eran otros que las cuadernas 61 y 71.

La conclusión que sacó la Abogacía del Estado fue clara: "Si el Alexandros fue desguazado el 13 de octubre de 2000 porque ABS sabía que sufriría un fallo estructural en 2001, ABS supo o debió haber sabido en 1996 que el Prestige era altamente proclive a tener un fallo estructural en un plazo de cinco años. De hecho, el buque no superó un sexto año. Además, ABS fue negligente al no advertir a sus inspectores locales que debían prestar especial atención a las áreas de alto riesgo, incluyendo el tanque número 3 de carga/lastre de estribor".

Queda claro la falta de profesionalidad por parte de ABS, conociendo las deficiencias que los otros dos buques hermanos habían sufrido y que debido a ellas habían sido apartados de la navegación, y con estos datos no hubieran procedido a un exhaustivo análisis del estado del buque.

Los motivos de esta actuación, aunque no demostrados, entiendo que no son otros que intentar evitar un resultado de la clasificación desfavorable para un cliente importante, y las repercusiones económicas que pudieran suponer que dicho cliente acudiese a otra clasificadora.

Estos hechos ponen de manifiesto el caso omiso por parte de ABS de las recomendaciones y dictámenes sobre el clarísimo mal estado en el que se encontraba el buque.

Habiéndose atendido a dichas recomendaciones, y habiéndose o bien reparado el buque cuando se debía hacerlo, o lo que hubiera sido más adecuado, desguazándolo, nada de esto habría sucedido.

Michael Johnson, el autor del cálculo del programa Safe Hull sobre su gemelo Centaur, también predijo un fallo estructural en sus cuadernas 61 y 71, el lugar del mal congénito de la camada de petroleros del Prestige. El Centaur fue desguazado el 1 de octubre de 2002.

Según palabras del ingeniero, "ABS ha ocultado maliciosamente la información relacionada con el análisis de los buques gemelos del Prestige y, en general, con los procedimientos de inspección empleados por ABS. Nos ha comunicado que la estructura del Centaur hubiese fallado entre las cuadernas 61 y 71 en un plazo de cinco años desde la realización del análisis".

Un inspector local de ABS, Dimitrios Lambros, durante una inspección del casco del Prestige en 1996, llegó a igual conclusión sobre dicha zona: denunció que "los tanques de carga y lastre número 3 de babor y estribor del Prestige estaban desprotegidos y requerían un examen interno en cada inspección anual o intermedia". Con clara negligencia, según la Abogacía, "esta orden fue incumplida por los inspectores que sucedieron a Lambros".

Tras el siniestro del Erika en 1999, el director general de ABS, Frank Larossi, propuso redoblar su vigilancia sobre los buques más viejos, como utilizar dos inspectores en cada revisión, aplicarles programas de fatiga como el Safe Hull y examinar desde el interior todos los tanques de lastre.

En el momento del siniestro del Prestige, ABS no había adoptado ninguna de esas tres propuestas para clasificación de petroleros viejos, entiendo que por temor a situarse en desventaja competitiva respecto de otras sociedades de clasificación.

El presidente de ABS, Robert Sommerville, rehusó la adopción de estándares más estrictos". Así resume la Abogacía la respuesta que le dio el inspector jefe de ABS, Gus Bourneuf. En suma, por ahorrarse costes ABS ponía en riesgo el medio ambiente del mundo entero. "La inacción de ABS condujo al siguiente gran incidente marítimo", acusa la Abogacía.

El 30 de diciembre de 2000, el Castor, clasificado por ABS, sufrió un fallo estructural de gran magnitud cuando cargaba 8,7 galones de gasolina. Fue víctima de una "corrosión hiperacelerada". El Castor confirmó que los buques de un determinado tipo y antigüedad sufren de hiper corrosión y que, en esas circunstancias, la única solución razonable es proceder a su desguace.

Un año después, el inspector de ABS John Lee, tras catalogar los problemas del Prestige, enviaba en diciembre de 2000 -es decir, dos años antes de la catástrofe en Galicia- el siguiente correo electrónico a su jefe, Joe Brincat: "La condición general en la cubierta es pobre y este buque, en mi opinión, no pasará la revisión anual de la línea de carga... Si el barco va a EE UU, Europa o el lejano Oriente será detenido sin lugar a dudas".

La Abogacía del Estado no pudo interrogarlo -su empresa no le dejó- pero obtuvo dos conclusiones de su actuación: "Lee rehusó eliminar varias recomendaciones pendientes. La protesta del naviero obligó a ABS a enviar a otro inspector al buque. Este nuevo inspector eliminó las observaciones de deficiencias y las recomendaciones pendientes".

El 4 de abril de 2001, el Prestige fue revisado en los astilleros de Guangzhou, China. El jefe de la inspección de ABS alegó que nunca fue advertido por su empresa de la hiper corrosión advertida en el Castor, siete veces superior a lo esperable. De haber contado con tal información, habría prestado una mayor vigilancia y solicitado una

mayor sustitución de acero del Prestige que la que hizo: 362 toneladas y de baja calidad.

El director técnico de Universe Maritime, Georges Alevizos, recomendó cambiar no menos de 1.000 toneladas de acero; los dueños del Prestige lo dejaron en 600 toneladas y de baja calidad, lo cual reducía su resistencia en zonas críticas. Pero la realidad fue peor, según los datos de la Abogacía del Estado, la investigación de las actas del astillero revela que en Guangzhou sólo se sustituyeron 282 toneladas de acero". Un tercio de lo recomendable.

Estas cantidades son peligrosamente bajas en un petrolero de 25 años de antigüedad que padece corrosión y que debería estar desguazado. Además, la siguiente revisión no estaba prevista hasta dentro de cinco años". Nunca llegaría tal inspección. La última traba al inminente desastre se difuminó en mayo de 2002 cuando el buque, que ya debía estar muerto o desguazado, sufrió una inspección en Dubái. La última antes del hundimiento. Pero no se inspeccionaron sus tanques de lastre. Eso no sólo fue negligente, sino temerario.

Toda persona con los conocimientos mínimos sobre cómo debe ser el estado de un buque, coincidió en que Prestige era un petrolero en un mas que evidente mal estado, y debía salir del mar para siempre.

No hacía ninguna falta ningún avanzado programa de fatiga de materiales para identificar los males del petrolero. Ni bajar al interior de sus tanques de carga. Ni el trabajo de dos inspectores. Todas esas medidas que ABS se ahorró en el control del Prestige.

El capitán Estratios Costazos, cuando tomó ocasionalmente el mando del Prestige, envió un fax a ABS el 13 de noviembre de 2002 en el que denunciaba nueve serias

deficiencias en la estructura del buque. La deficiencia número 6 la describía así: "La condición del tanque de lastre de babor no es buena (hay partes de la manga del buque que se encuentran corroídas y agrietadas)". Informó a tres meses justos del siniestro.

El 6 de noviembre de 2002, a una semana del desastre, otro testigo incómodo radiografía visualmente al Prestige. El piloto danés Jens Jorgen Thuesen, a bordo del Prestige para facilitar la singladura por las aguas locales, describe así el petrolero: "Me causó la impresión de que el barco era subestándar y se hallaba en una condición física muy mala; habiendo estado a bordo de más de 1.000 buques, el Prestige fue uno de los peores que haya encontrado nunca".

El resultado final es conocido. El 13 de noviembre de 2002, el Prestige se rompe frente a las costas gallegas. Al día siguiente, el director general de Universe Maritime, envía un fax a ABS. Le comunica que la estructura del petrolero ha fallado. ¿En qué punto? Allí donde tenía escrita la muerte. Allí donde padecía el mal congénito de sus gemelos ya desguazados. Allí donde el programa nunca aplicado Safe Hull habría predicho su desplome por corrosión.

Todos estos hechos no hacen sino dejar claro la falta de diligencia y de responsabilidad tanto por parte del propietario del buque como de la Sociedad de Clasificación.

Unos por un ahorro en sus costes y el otro por no perder clientes ni crear un efecto llamada en el que se pusiera en conocimiento del sector las dificultades que pone ABS en la clasificación, pero ambos actuaron de una forma completamente irresponsable, exponiendo a los estados por los que el Prestige navegase y a sus costas, a desastres de la envergadura del que por desgracia ocurrió, y tuvo que asumir España.

Una vez comentado y analizado el tan deficiente mantenimiento que recibió el Prestige, la multitud de quejas que pesaban sobre su estado y la falta de actuación tanto por la

sociedad de clasificación como por el propietario del buque, se hace necesario un pequeño comentario resumido sobre la responsabilidad de las sociedades de clasificación: es indignante a la vez que muy difícil su demostración la forma en la que se procedió a clasificar el buque, a llevar a cabo su mantenimiento, y en definitiva a llevar a cabo la tarea que como Sociedad de Clasificación tienen encomendada, que no es otra que certificar el buen o mal estado de un buque para salir a navegar.

Las sociedades de clasificación se caracterizan por la ausencia de un marco regulatorio. A diferencia de otros actores como, por ejemplo, el porteador, cargador, consignatario, que suelen estar regulados por leyes internas de los Estados, e inclusive por convenios internacionales; las sociedades de clasificación no suelen estar reguladas por la legislación interna de los Estados, ni tampoco por tratados internacionales.

En lo que se refiere a la responsabilidad contractual de estas organizaciones, la misma se rige por los términos del respectivo contrato y son aplicables las normas de derecho común sobre responsabilidad contractual. En este contexto, pueden ser declaradas responsables por daños si al otorgar certificado de clase lo hicieron incumpliendo sus propias reglas, y ese incumplimiento generó perjuicios al cliente armador.

“Dos cláusulas de un contrato de clasificación de American Bureau of Shipping (ABS) para buques existentes.”

Cláusula 12: Limitación

Exceptuando lo establecido en este documento, ni ABS, ni cualquiera de sus funcionarios, empleados o agentes serán responsables por cualquier pérdida, daño o gastos de cualquier tipo sufrido por cualquier persona debido a cualquier acto, omisión

o error de cualquier naturaleza causada por ABS, sus funcionarios, empleados o agentes, o debido a cualquier inexactitud de cualquier naturaleza.

Cláusula 16: Limitación de responsabilidad

Si alguna de las partes de este Acuerdo se basa en cualquier información o asesoramiento dado por ABS y sufre pérdidas, daños o gastos y se demuestra que han sido causados por la actuación negligente, omisión o error de ABS, sus funcionarios, empleados o agentes, o por incumplimiento de cualquier garantía implícita o expresa de efectividad en relación con los servicios, o por cualquier otra razón, la responsabilidad conjunta de American Bureau of Shipping, sus funcionarios, empleados, agentes o subcontratistas al Cliente o a cualquier otra persona, sociedad, entidad comercial, país o nación, se limitará al monto máximo de: a) \$ 100.000 o b) un monto igual a diez veces la suma efectivamente pagada por los servicios presuntamente deficientes.

A pesar de que la fórmula para declarar la responsabilidad de estas sociedades es relativamente simple, las mismas responden según los términos del respectivo contrato, los tribunales suelen ser muy exigentes en cuanto a la prueba del daño causado por las mismas, a los fines de condenarlas, especialmente los tribunales de “Common Law”

Responsabilidad como Organización Reconocida.

Las sociedades de clasificación no solo realizan una función privada, que es el otorgamiento de la clase, sino que además cumplen una función pública, que es la de otorgar certificados estatutarios en nombre del Estado del pabellón del buque.

El Estado del pabellón tiene la función de otorgar certificados estatutarios, dado que las principales convenciones internacionales que regulan la navegación por agua exigen que el Estado posea un control efectivo sobre los buques que enarbolan su bandera. Sin embargo, dado que es frecuente que los Estados no cuenten con personal

capacitado para realizar las inspecciones pertinentes a los buques, los mismos dejan esta responsabilidad a las sociedades de clasificación, las cuales actúan como Organizaciones Reconocidas.

El Estado transfiere su función estatutaria a las organizaciones reconocidas, más no su responsabilidad, ya que el Estado conserva la titularidad de esta función. Debido a esto, el Estado deberá garantizar de manera incondicional la integridad y eficacia de las inspecciones realizadas a los buques, por lo que cualquier daño causado por una sociedad de clasificación actuando como organización reconocida, deberá ser indemnizado por el Estado del pabellón.

Tomando en cuenta que el Estado responde por los daños causados por las organizaciones reconocidas, hay que preguntarse: ¿las organizaciones reconocidas no tendrán ninguna responsabilidad por los daños causados por su actividad? La respuesta a esta pregunta es: Sí. En caso de que el Estado sea declarado responsable por daños imputables a una organización reconocida y deba por tanto indemnizar a los agraviados, la organización reconocida deberá indemnizar al Estado, según los términos del respectivo contrato administrativo.

“Directiva 2001/105 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques para las actividades correspondientes a las administraciones marítimas. La misma es una propuesta surgida del paquete “Erika I”, posterior al naufragio del Buque petrolero “Erika”. La misma tiene como objetivo el ejercicio de un mayor control de las actividades estatutarias de las Organizaciones Reconocidas en la Unión Europea. En su artículo 6 recoge el principio de responsabilidad que hemos venido exponiendo:

Artículo 6: Cuando mediante una sentencia firme o laudo arbitral, por la cual se establezca que la Administración es responsable de un incidente y resulta probado que

es a causa de un acto u omisión doloso o por negligencia grave o por actos u omisiones simplemente negligentes imputables a la organización reconocida, sus servicios, su personal, agentes u otras personas que actúen en nombre de la misma, la Administración tendrá derecho a recibir una indemnización de la organización reconocida.

El monto que la organización reconocida deberá indemnizar al Estado, en caso de negligencia, está sujeto a los límites establecidos en la Directiva 2001/105. Por otro lado, si los daños fueron causados con dolo, la responsabilidad de la organización reconocida será ilimitada, es decir, deberá indemnizar al Estado por la totalidad del monto que este último debió pagar.

Responsabilidad Extracontractual

Las sociedades de clasificación pueden incurrir en responsabilidad extracontractual bien sea que otorguen un certificado de clase o que emitan un certificado estatutario en nombre del Estado del pabellón.

Sobre este punto, es necesario destacar que no existe regulación interna ni internacional sobre la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación, por lo que ha sido la jurisprudencia de los Estados la que se ha encargado de delimitar los extremos que deben cumplirse para declarar la responsabilidad extracontractual de las sociedades de clasificación. Sin embargo, este tema no deja de ser complejo, puesto que no existe uniformidad en los criterios jurisprudenciales de los distintos Estados para declarar que una clasificadora ha incurrido en responsabilidad extracontractual.

Los tribunales suelen ser reacios para condenar a estas organizaciones en el marco de una relación contractual con un armador. Pues bien, resulta aun más complicado que

estas sociedades sean condenadas en virtud de responsabilidad extracontractual, ya que no existe ningún vínculo contractual que una al reclamante con la clasificadora.

Estas normas sobre la exclusión de responsabilidad de las SSCC¹⁰ no hacen sino crear una desprotección total, ya que su actuar irresponsablemente a sabiendas de su “impunidad” no hace sino poner en bandeja que sus actuaciones no sean lo diligentes que deberían.

IV. Enjuiciamiento

4.1 IMPLICADOS Y PENAS IMPUESTAS

Diez años de investigación judicial, nueve meses de juicio y, al final, la mayor causa jamás instruida en España por un delito medioambiental, la catástrofe del Prestige, se resuelve con una única condena: la del anciano capitán del barco, el griego Apostolos Mangouras, por un delito de desobediencia grave a las autoridades españolas. Tardó tres horas en aceptar el remolque del buque, en apuros y vertiendo fuel, cuando sufrió el accidente frente a las costas gallegas.

Apóstolos Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y José Luis López-Sors González se sentaron el 16 de octubre de 2012 en el banquillo de los acusados.



• ¹⁰ Información recopilada de: https://elpais.com/diario/2010/08/25/opinion/1282687204_850215.html

La Audiencia Provincial de A Coruña condenó finalmente a uno de los tres acusados por la catástrofe medioambiental del 'Prestige', el capitán del petrolero, Apostolos Mangouras, por un delito de desobediencia grave a la autoridad. El jefe de máquinas, Nikolaos Argyropoulos; y el ex director general de la Marina Mercante, José Luis López Sors, han sido absueltos, pero el principal acusado por uno de los mayores desastres ecológicos ocurridos en Europa ha sido exonerado de cualquier otra responsabilidad por la gigantesca marea negra que tiñó de luto más de 2.000 kilómetros de costa del norte español y del oeste francés.

Los tres acusados resultaron exculpados de los delitos contra el medio ambiente, daños en espacios naturales protegidos y daños provocados por el hundimiento del petrolero en noviembre de 2002.



https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=4WMCXdvGENXqxpPq3aDQCg&q=acusados++prestige&oq=acusados++prestige&gs_l=img.3...15678.15678..15910...0.0..0.42.42.1.....0..1..gws-wiz-img.MtbXh1yonkk#imgrc=Ss4-crhT5vUrGM:&spf=1562141682054

Mangouras fue condenado a nueve meses de prisión por el delito de desobediencia por desoír las órdenes de las autoridades españolas a la hora de facilitar el remolque del barco después de que se diese la primera avería y fuga de fuel el 13 de noviembre de aquel año.

Se indicó la ausencia de responsabilidad penal por los daños provocados por la marea negra por la «indefinición de las causas de lo acontecido».

El tribunal cree probado que la marea negra generó «ingentes» daños y perjuicios y también las graves consecuencias económicas del vertido de fuel del 'Prestige', pero no las atribuye a nadie porque para ello habría sido necesario que alguien hubiese cometido un delito de daños.

Al haberse dictado sentencia condenatoria solo por desobediencia, no se puede asociar los daños al delito y, por lo tanto, no se puede determinar quién es responsable civil y debe asumir las indemnizaciones, que el fiscal cifraba en 4.328 millones de euros.

El tribunal sí considera probado que el petrolero tenía un fallo estructural («nadie puede negarlo»), pero insiste en que «ni pudo demostrar en el juicio dónde se produjo exactamente ni por qué razón». Así, la sentencia incide en que formalmente se realizaron inspecciones, materialmente se realizaron reparaciones y la entidad ABS certificó la habilidad del buque para navegar con normalidad, de modo que «ni podían saberse, ni nadie sabía el estado del buque, el aspecto no era bueno, pero no podía esperarse esa situación».

El buque estaba «dotado de cuantos certificados y documentación son exigibles para amparar su legal navegación en las aguas por donde lo hacía», de ahí que no pueda verse una responsabilidad penal en quien pilotaba el buque en el momento del siniestro, pero la sentencia sí reprocha la actuación de quien dio esos certificados al buque

En relación con el capitán y el jefe de máquinas, concluye que deben ser absueltos por haber tripulado un buque en mal estado, pues «no se demostró que los acusados quisieran hundir el buque, ni que conocieran sus deficiencias estructurales ni las causas de estas, sino que se limitaron a asumir una navegación arriesgada en términos que no pueden ser tachados de imprudentes, ni desde el punto de vista estrictamente profesional ni desde el punto de vista de la mera lógica».

A los dos tripulantes acusados no les atribuye responsabilidades «porque no actuaron dolosamente y porque su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente ni se demostró en muchos aspectos y, sobre todo, en ningún caso fue grave, que es lo que exige el tipo» penal para condenar.

En cuanto a los responsables de autorizar la navegación del buque, no se les atribuyen responsabilidades penales porque era una acción por la que no había ningún procesado en esta causa, pero el tribunal sí recuerda que el control estaba encomendado a la entidad ABS y que su certificación no fue la correcta.

De esta forma quienes sí pueden tener alguna responsabilidad, desde el punto de vista civil, son algunas partes del escurridizo entramado empresarial del Prestige, concretamente su armadora, Universe Maritime, y la firma que expidió su último certificado de navegabilidad, la clasificadora American Bureau of Shipping (ABS). La justicia fue incapaz de sentar a ninguna de esas dos sociedades en el banquillo.

4.2 JUICIO, PRUEBAS Y SENTENCIA

España se gastó, en vano, 30 millones de euros en intentar llevar a pleito a la sociedad estadounidense, uno de los líderes mundiales en su sector. La Audiencia coruñesa, al considerar más que probado que el viejo petrolero estaba en tan malas condiciones que nunca tendría que haber obtenido, salvo de forma fraudulenta, los permisos para navegar, dictamina que “solo se podrá exigir la oportuna responsabilidad civil” por la catástrofe a ABS y a la armadora, con sede en Atenas, aunque desaparecida para las autoridades españolas.

La sentencia es muy contundente en cargar las tintas sobre la falta total de “honradez” de la clasificadora, “una empresa privada que controla nada menos que la posibilidad de navegación mercante en gran parte del mundo, una actividad sumamente lucrativa que gestiona un enorme poder y que ha de responder en consecuencia”. Tanto las inspecciones como reparaciones del petrolero antes de su fatídica última travesía fueron muy deficientes. Y si bien el fallo considera imposible determinar la causa exacta de la “avería extraordinaria” que sufrió el barco cuando navegaba frente a Fisterra, da por probado “un fallo estructural” en el viejo petrolero, muy desgastado y más apto para la chatarra que para transportar fuel.

Mucho más benévolo, e incluso elogioso, es el tribunal con la gestión de la crisis por parte del Gobierno de José María Aznar, por muy cuestionada que fuera social y políticamente. Ciertamente, dicen los tres magistrados del tribunal, que se apreció “falta de rigor en la gestión administrativa y formal de la crisis”. Pero no se demostró que “tuviese incidencia alguna en el agravamiento” de la catástrofe. Y en todo caso era a responsables del Gobierno de más alto rango que López-Sors a los que había que exigir ese “rigor exquisito” en la gestión. “Resulta poco convincente que esa responsabilidad no dependiese directamente de otras autoridades tan o mejor

asesoradas que el acusado y con posibilidad de influir en que la crisis y su resolución sea mucho más rápida y eficaz”.

«Si los hechos demuestran que la estructura del 'Prestige' no era apta para soportar la navegación normal, y mucho menos en condiciones críticas, es imposible que se certificase honradamente lo contrario, es decir, surgen indicios racionales de que el control o inspección, como mínimo, no fue eficaz», recoge el tribunal.

La sentencia insiste, al respecto, en que el fallo estructural no tuvo ningún otro origen que las deficiencias de mantenimiento y control de la conservación del buque, que no respondían a vicios que pudieran observarse directamente, sino que dependían de análisis técnicos complejos que no se efectuaron con la debida profesionalidad, eficacia y/o prudencia.

Todos los informes técnicos son extraordinariamente elusivos e imprecisos, lo cual se deduce de los términos literales de muchos de esos informes, y aquellos que pretenden establecer alguna causa concreta y demostrable «carecen de rigor y se concretan en atribuir lo ocurrido a olas anormales, a la rotura/fractura de un mamparo y a defectos de conservación»

En relación con la acusación contra José Luis López-Sors González y, por ende, contra el Estado español, la sentencia avala su decisión de haber alejado el barco de la costa porque «se descartó llevar el barco a la costa por “*causas medioambientales*”.

Fue incluso, “*víctima y afectado del desastre que trató de solucionar*” como máxima autoridad marítima en aquel momento. No hubo tampoco por su parte ni actuación imprudente ni dolosa.

En este sentido, las partes personadas en la causa que le acusaban hacían un reproche de que al alejar el buque de la costa propició que el vertido de fuel del 'Prestige'

afectase a una extensa porción de costas españolas y francesas en términos económica y ambientalmente catastróficos.

La sentencia responde que «simplemente, ante una situación de emergencia, tras el asesoramiento técnico más riguroso y capaz, se tomó una decisión discutible pero parcialmente eficaz, enteramente lógica y claramente prudente».

El fallo del tribunal relata las condiciones del mar y el clima el día del accidente y el estado del 'Prestige', así como su cercanía a la costa gallega y cree que ante tal situación era casi inminente que embarrancase en la referida costa, con consecuencias concentradas pero muy perjudiciales para ella y su delicado equilibrio ecológico. «*Casi todos los expertos coinciden en que la decisión inicial de alejamiento fue correcta*», concluye y relata que a la hora de adoptar esta medida «las autoridades españolas contaban además con asesoramiento técnico correcto y más que suficiente, aunque, como todo asesoramiento de esa índole, sujeto a error.

La decisión de alejar el barco fue muy cuestionada, pero la sentencia recuerda que «nunca se dijo hasta ahora cuál hubiera sido la decisión correcta a adoptar ni el protocolo a seguir en el supuesto no desdeñable de que se repitiesen hechos similares; ni aun ahora, después de una dilatada instrucción y de un largo y árido juicio, fue capaz nadie de señalar lo que se debería hacer, aparte de algunas opiniones particulares más o menos técnicas».

La actuación de Mangouras:

En relación con la condena por desobediencia, la sentencia la justifica porque a Apostolos Mangouras «*se le ordenó reiterada, imperativa y claramente*» que diese

remolque, para materializar así la orden de la autoridad marítima española que había decidido que se alejase el buque de la costa gallega.

A pesar de la orden expresa, el capitán ni la acató ni la cumplió, sino que decidió no cumplirla, de tal forma que desobedeció a quien tenía el mando del rescate en aquel momento, las autoridades marítimas españolas. Puso el pretexto de que tenía que hablar con su armador, y tardó alrededor de tres horas en realizar esa consulta, pero el tribunal cree que ese pretexto no le exonera de sus responsabilidades.

El fallo considera probado que el capitán estaba, en ese momento, «más preocupado por las consecuencias económicas de un remolque que era obligado, urgente y razonable que por solucionar una situación de máxima emergencia» y aunque no descarta que esa decisión se basase en órdenes del armador, el único responsable fue él, pues «despreció intencionalmente el principio de autoridad».

Reclamación contra la ABS

La jurisdicción norteamericana se ha pronunciado primero sobre su propia jurisdicción y después sobre una cuestión de fondo.

En primer lugar, la jueza Laura Taylor Swain, titular de la Corte Federal del Distrito Sur de Nueva York, resolvió el 2 de enero de 2008 su propia incompetencia, desestimando la demanda del "Reino de España" contra la sociedad de clasificación del buque "ABS y otros", al entender que las reclamaciones de España basándose en el Convenio de responsabilidad civil por daños de contaminación de hidrocarburos (CLC) no son ejercitables ante la jurisdicción norteamericana.

Posteriormente, el 12 de junio de 2009, esa decisión fue revocada por la Corte Federal de Apelación del Segundo Circuito, afirmando: "Solo concluimos que el Tribunal del

Distrito erró al sostener que el Convenio CLC le privó del asunto objeto de jurisdicción y anulamos su decisión solo en base a eso". Ahora, el citado 3 de agosto de 2010, devuelta la causa a la jueza Laura Taylor, dicta una sentencia interlocutoria, que contiene tres pronunciamientos relevantes.

Por un lado, desestima la demanda del Reino de España en la que solicitaba una indemnización no inferior a 1.000.0000 de dólares más los daños penales, y consecuentemente, absuelve a la sociedad norteamericana de clasificación del buque.

Por otro lado, no se pronuncia sobre la reconvención de ABS contra España, invitándola a reconsiderar esa pretensión.

Y, en tercer lugar, aplica el Derecho estatal de Nueva York y no la Convención CLC ni el Derecho marítimo norteamericano.

Paralelamente, la jurisdicción española se ha pronunciado en dos ocasiones y también de forma, parcialmente, contradictoria.

En primer lugar, el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Corcubión, dictó los autos de 18 y 20 de mayo de 2002 en los que imputaba al capitán, primer oficial y maquinista del petrolero Prestige la presunta comisión de varios delitos (desacato a la autoridad, delito contra los recursos naturales y el medio ambiente) y, al mismo tiempo, desestimaba las querellas por posibles delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, interpuestas contra el señor López-Sors González, director General de la Marina Mercante durante la catástrofe. Posteriormente, la Audiencia Provincial de A Coruña, dictó el Auto 389/2009, de 5 de octubre de 2009, en el que confirma las imputaciones a los tres oficiales del buque, pero en cambio revoca la decisión referente al director de la Marina Mercante, a quien imputa la presunta comisión de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente.

España presentó una demanda judicial en Nueva York contra ABS (American Bureau of Shipping), la compañía que debió controlar con sus inspecciones periódicas el buen estado del buque

La Abogacía del Estado ha concentrado en ella la acusación por una razón sencilla: era la única entidad vinculada al desastre que no está cubierta por el convenio anti vertidos, que obliga a indemnizaciones tasadas.

La Abogacía del Estado no dirigió el tiro judicial contra el armador, el naviero o el capitán del Prestige en el proceso penal que se tramita en el juzgado de Corcubión (A Coruña).

Ahí no podía arrancar ni un euro por encima de la indemnización automática pactada. No. Disparó sus pruebas secretas contra ABS en Nueva York porque ahí sí podía sacar una indemnización superior a los 1.000 millones de dólares (637 millones de euros). La misma suma que le ha costado al Estado español el siniestro.

El Reino de España interpuso demanda estimada en Mil Millones de Dólares (\$ 1.000.000.000) por ante el Tribunal de Distrito de Nueva York, contra ABS debido al derrame de fuel-oil cargado por el buque Prestige, que naufragó cerca de las costas españolas y causó una gran contaminación en las mismas. ABS otorgó al Prestige certificado de clase y también certificados estatutarios en nombre de Bahamas, cuya bandera enarbolaba el Prestige. Cabe destacar que el Prestige poseía un fallo estructural, causa que fue decisiva en su naufragio. La demanda no fue admitida, dado que el tribunal consideró que, al no ser Estados Unidos parte del Convenio CLC 92, los tribunales norteamericanos no tenían competencia para conocer del asunto.

Dicha decisión fue apelada, e inadmitida por las siguientes razones:

- Al no existir una relación contractual entre el Reino de España y ABS, el demandante debía, a los efectos de poder iniciar un procedimiento judicial, demostrar suficientemente que ABS actuó con negligencia grave o temeridad.
- Para probar la temeridad por parte de ABS, el Reino de España debía demostrar que la clasificadora ignoró un riesgo injustificadamente alto de daño por sus acciones, el cual era obvio y por lo tanto debería haber sido conocido por esta.
- El demandante posee entonces una elevada carga probatoria, ya que debe probar no solo que la clasificadora actuó con negligencia grave, sino que además debe demostrar que la misma ignoró un riesgo manifiesto de daño. Tomando esto en cuenta, se puede concluir que, en Estados Unidos, lograr la condenatoria de una sociedad de clasificación por daños extracontractuales es sumamente

Este caso resulta interesante, ya que demuestra que no es imposible obtener la condenatoria de una sociedad de clasificación. Podemos concluir entonces que las mismas pueden ser efectivamente condenadas en virtud de responsabilidad contractual

o extracontractual. La dificultad de obtener sentencia favorable en contra de estas organizaciones radica entonces en el tema probatorio. Es necesario demostrar categóricamente un vínculo entre la negligencia de las sociedades de clasificación y los daños sufridos por los reclamantes. Y en el caso de daños extracontractuales, debe probarse además que esa negligencia fue grave, de modo que la sociedad de clasificación debía conocer que su actividad causaría esos daños.

Esta demostración no pienso que no se haya llevado a cabo, con los dictámenes, testigos, expertos...etc. Pienso que la dificultad radica en la aceptación de un Estado, con las consecuencias que ello conlleva, de la responsabilidad de una empresa de dicho Estado, y el precedente que puede llevar dicha asunción.

Nos encontramos ante un supuesto en el que un Estado lucha por una empresa del mismo y en este caso tiene la potestad de no aceptar un hecho, que, aunque probado, entiende (y puede entender) que no lo está.

V Actuación de la tripulación, operadores y autoridades en la gestión del siniestro:

5.1 Hechos

El día 13 de noviembre, el barco Prestige, un petrolero monocasco con bandera de Bahamas, lanza un SOS a 50 kilómetros de Finisterre. De este modo se inicia un desastre de inmensa magnitud, cuyos efectos se verán muchos años después.

El buque presenta una vía de agua en dos tanques vacíos de estribor debido probablemente a un golpe de mar, y sobretodo al mal estado en el que se encontraba. Con casi total seguridad, la antigüedad del barco ha sido la causante de la brecha.

Curiosamente, ésta se ha producido en el costado derecho, que pocos meses antes había sido parcheado en un astillero chino.

Una hora después del aviso, los 24 tripulantes son evacuados por dos helicópteros, quedando sólo a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas.

Pocas horas después, los primeros litros de crudo - fuel oil residual pesado - empiezan a contaminar el Atlántico.

Como remedio a la pérdida de fuel, se intenta equilibrar el buque llenando los tanques del costado izquierdo con agua. De esta forma, el barco recupera la horizontalidad, pero presenta una "severa sobrecarga" según los técnicos.

Según Capitanía Marítima, esta sobrecarga hace imposible que el barco pueda entrar en el Puerto de A Coruña, motivo que se aduce para enviarlo a alta mar.

Comienzan así las equivocaciones, el calado del barco, una vez equilibrado al llenar los tanques de agua (14,3 metros) era más que suficiente para entrar en el Puerto (18 metros) y vaciar sus tanques sin provocar una marea negra.

Sin ser ningún experto en el tema, pero si dando mi punto de vista en el asunto, y a sabiendas de que es un tema muy controvertido y sobre todo lo fácil que es hablar de hechos pasados y poner soluciones que no se puede saber si verdaderamente lo hubieran sido, pienso que fue un grave error el hecho de alejar el buque en ese estado. Creo que hubiera sido menos dañino y con menos repercusión a un territorio tan grande, como fue en este caso, haber llevado el buque a puerto o a algún punto cerca de la costa en el que las pérdidas de fuel hubiesen podido ser controladas, resultándome una forma más fácil que en alta mar.

A partir de ese momento, comienza una ardua discusión entre armador, Gobierno y empresas de salvamento contratadas por el dueño del barco, para decidir el destino del barco y sus 77.000 toneladas de fuel oil.

“Este tiempo perdido, que entiendo de vital importancia, de discusiones y falta de actuación efectiva, demuestra la falta de información ante un asunto de dicho calibre. La falta de un plan previo ante accidentes que en el lugar que nos encontramos y por el tráfico de la zona y las características meteorológicas y del mar, era más que probable que en algún momento ocurriese.”

5.2 Descoordinación y ausencia de un plan operativo:

Tan sólo el remolcador Ría de Vigo se encuentra en ese momento en la zona del siniestro.

A pesar de que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante determina que el Gobierno debe tener un Plan nacional de servicios especiales de lucha contra la contaminación del medio marino, que debía haber sido elaborado por el Ministerio de Fomento, tal plan no se pone en marcha.

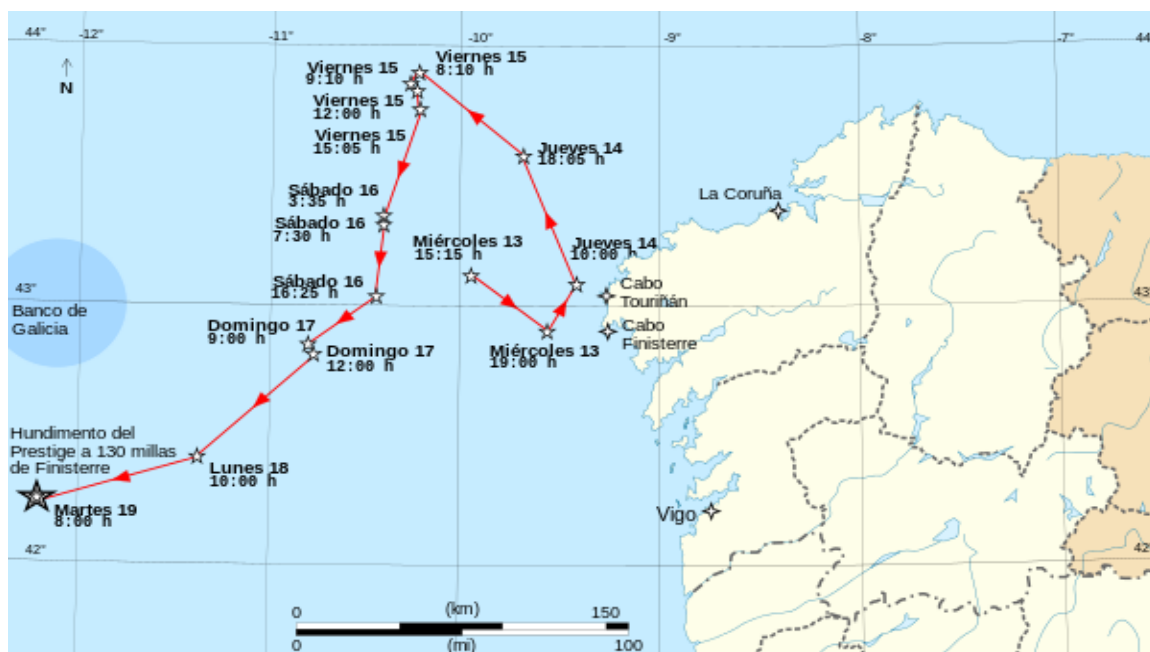
Ausencia de un plan operativo: Aunque lo hubiese, no se siguieron las normas establecidas para la gestión de este tipo de siniestros. Fue mas una decisión personal, proveniente de la voluntad de una o varias personas que decidieron, saltándose los

protocolos establecidos, como gestionar el siniestro, saltándose las normas de gestión de siniestros marinos.



A última hora del día, la compañía holandesa Smit Tak firma un contrato con el armador y se hace cargo del rescate. El barco ya ha perdido 6.000 toneladas de fuel oil que se reparten en una mancha de 10 kilómetros de largo. El Gobierno informa de que el petrolero será alejado "de inmediato" a 120 millas de la costa gallega.

El desastre no había hecho más que comenzar



https://www.google.es/search?q=itinerario+del+prestige&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi36pjX7JrjAhUtsaQKHRbBBEoQ_AUIECgB&biw=1024&bih=677#imgrc=f8tmXlaxg0HNZM:&spf=1562229040644

Nada más conocerse la noticia, la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido se ofrece al Estado Español para ayudar a controlar la contaminación ocasionada por el Prestige: un equipo para el traslado de crudo de buque a buque, el sistema Sea Devil para absorber combustible del mar, una red Jackson para recoger el fuel, personal especializado en salvamento y limpieza, barreras flotantes de alta mar y sistemas para limpieza de la costa y el lavado de arena.

Inexplicablemente, esta ayuda no será aceptada hasta el día 22 de noviembre. Este aspecto me resulta increíble.

“No veo sentido ni justificación a no aceptar una ayuda que se ofrece que hubiera podido ser vital en los primeros momentos del siniestro.”

El Prestige se encuentra a muy pocos kilómetros de Muxía, en el corazón de la Costa de la Muerte. Los intentos por amarrar el petrolero a los remolcadores han resultado infructuosos.

Durante toda la noche el buque sigue vertiendo fuel oil al mar a escasa distancia de la costa, lo que hace temer que la marea negra llegue en muy poco tiempo a las costas gallegas.

Esa misma mañana, la Administración central, a través del Delegado del Gobierno en Galicia, afirma que el Prestige no recalará en ningún puerto español y que será alejado

de las costas. Con esta decisión, se acababan todas las posibilidades de limitar el impacto de la marea negra. Mucho tiempo después se sabrá que la decisión fue tomada desde el Ministerio de Fomento.

“Con la intención de alejar el peligro, se consiguió todo lo contrario. En un principio se pensó que se estaría a salvo alejando el barco todas las millas posibles de la costa, pero con lo que no se contó es con que las mareas se encargarían de hacer llegar la marea negra hasta las costas de forma dispersa, haciendo mucho más ardua y difícil la acción de limpieza.”

No es hasta medio día cuando los remolcadores se hacen con las riendas del viejo petrolero. Se decide encender los motores auxiliares del barco y comienza la errática y mortífera peregrinación del Prestige.

Esa misma noche se encuentra ya a 65 millas y el Gobierno estima que de madrugada estará ya a 120 millas.

Así, y según los portavoces gubernamentales, *"los derrames estarán en gran medida mitigados"*.

“Con la intención de alejar el peligro, se consiguió todo lo contrario. En un principio se pensó que se estaría a salvo alejando el barco todas las millas posibles de la costa, pero con lo que no se conto es que las mareas se encargarían de hacer llegar la marea negra hasta las costas de forma dispersa, haciendo mucho más ardua y difícil la acción de limpieza.”

El Ministerio de Fomento anuncia que dispone de 8 kilómetros de barreras de contención y 12 aspiradores (skimmers). Las cifras resultan inverosímiles, máxime si tenemos en cuenta que España cuenta con casi 8.000 kilómetros de costa y que por nuestras aguas pasan unos 6.000 petroleros al año.

La grieta abierta en el barco va en aumento. El Prestige se encuentra a 62 millas de la Costa de la Muerte.

El mal tiempo obliga a parar los motores del barco, ya que se teme que pueda partirse en dos.

Tras permanecer 12 horas en el mismo punto, el barco comienza a ser remolcado en dirección sur, pero sin alejarlo de la costa.

“Se sigue con las contradicciones y en este caso el actuar sin sentido; si se había decidido alejar el buque lo máximo posible de la costa, lo más lógico hubiera sido haberlo remolcado en la dirección que más se alejase del litoral, y no paralelamente al mismo, ya que la distancia de esta forma no aumenta.”

Su estela deja una mancha de 37 kilómetros que roza el litoral gallego. El capitán del buque es evacuado a tierra y detenido a su llegada.

En tierra, comienzan a aparecer las primeras aves petroleadas.

El dispositivo para luchar contra la marea negra todavía no se ha desplegado, se espera al "momento oportuno". “El momento oportuno para comenzar con la lucha contra la marea negra debía haber sido inmediatamente se conoció del accidente, sin haber tenido que esperar ningún momento más.”

La primera mancha está a cinco kilómetros de las Islas Sisargas, enclavadas dentro de la Costa de la Muerte, espacio natural declarado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), de gran importancia ecológica y económica para zona.

A última hora del día, la mancha está a 11 kilómetros.

El temporal hace saltar las primeras barreras colocadas, cuando no sobrepasa las mismas y sigue avanzando.

El Prestige sigue su peregrinaje, sigue avanzando hacia el sur, a una velocidad de un nudo. A mediodía se encuentra a 48 millas de cabo Touriñán. Se espera la llegada inminente de un remolcador chino, el De Da, con la potencia suficiente para poder arrastrarlo.

El Prestige sufre una rotura en un tercer tanque mientras se encuentra parado frente a Corrubedo, casi a la entrada de las Rías Baixas, a una distancia de 60 millas.

El remolcador chino sale de Vigo hacia el Prestige con la intención de girarlo para que el temporal deje de castigar el costado donde está la vía de agua.

El Prestige sigue rumbo al sur, derramando fuel oil a lo largo de todo su recorrido. Una grieta en otro tanque causa un nuevo derrame de combustible, una nueva mancha de tres millas de largo y una de ancho rodea al barco.

El Prestige, no ha aguantado los embates del mar y la brecha de 50 x 10 metros situada en su costado de estribor hace que el barco se parta en dos. Situado a 260 kilómetros de las Islas Cíes, incluidas en el recién nombrado Parque Nacional de las Islas Atlánticas, el barco comienza a hundirse sin remedio.

El barco ha sido remolcado 6 días de un lado para otro, durante los cuales ha recorrido 243 millas - 437 kilómetros -. Nadie entiende qué ha motivado al Gobierno a autorizar este recorrido, que teñirá de negro un número exponencialmente superior de kilómetros de costa e incontables millas del océano. Se estima que cada tonelada de petróleo derramado se extiende por una superficie de 12 km

5.3 Falta de medios y desinformación

La Costa de la Muerte recibe su primer baño de fuel oil. 190 kilómetros de costa se ven anegados por la marea negra. España, a pesar de contar con 7.881 kilómetros de costa, que aportan cerca de un 15% al PIB tan sólo por turismo y pesca, no tiene ni un solo barco anticontaminación.

Éste es un aspecto totalmente reprochable a España. Un país con semejante cantidad de kilómetros de costa y una gran parte de la economía que depende de la misma, no puede no tener un protocolo ante este tipo de desastre, con todo lo necesario para

poder, si no evitar, atenuar todo lo posible y controlar los daños que este tipo de desastres, más que previsibles, puedan generar.

Las labores de limpieza comienzan en tierra, según informa el Ministerio de Fomento, 350 personas retiran los restos de la marea negra de las playas más afectadas.

Los datos ofrecidos por el Gobierno hacen referencia a 33 Km. afectados, lo que significaría una persona encargada de retirar el fuel-oil presente en 100 metros. Pero la realidad es bien distinta, ya que son 190 los kilómetros llenos de crudo, es decir cerca de 2 kilómetros de costa llenos de un fuel viscoso para cada uno. Un trabajo arduo, sobre todo en una zona como la Costa de la Muerte, donde las áreas de fácil acceso son minoría y los abruptos acantilados que tanta belleza dan a la zona dificultarán en gran medida estas tareas de limpieza.

Al igual que se minimiza la extensión de costa afectada, el Gobierno y la Xunta se esmeran en hacer lo mismo con la toxicidad del fuel: las personas que trabajan en la recogida de la marea negra no llevan las medidas de protección adecuadas para evitar los efectos tóxicos del hidrocarburo.

La solidaridad de los voluntarios se pone en marcha: comienza la recogida de aves petroleadas y empiezan a organizarse grupos para limpiar las playas.

Como desde el comienzo de la marea negra, los datos reales son difíciles de conseguir: el Gobierno no informa de la distancia real del barco (nuestras 60 millas son 80 para el Delegado del Gobierno), ni de la cantidad de fuel oil vertido (las 6.000 toneladas vertidas son sólo 3.000 ó 4.000 para el Gobierno), ni de la extensión de la zona afectada (los 190 Km. de costa afectados por la marea negra se transforman en unos insignificantes 33 kilómetros, que dos días después serán 50 y sólo cuando aparezca

por la zona siniestrada el ministro de Medio Ambiente - desaparecido durante el comienzo de este desastre medioambiental - hablará de 150Km. de costa afectada).

Los gobiernos francés y portugués - a través del Instituto Hidrográfico de Portugal – se convierten en referencia informativa sobre la evolución de la marea negra ante la lamentable política informativa del Gobierno español.

Todos estos aspectos no hacen sino poner de manifiesto la falta de previsión por parte del Estado; inexistencia de protocolos, ausencia de maquinaria, y una falta de información que el ciudadano, afectado o no, debería haber tenido.

El Gobierno hace público que el barco ha entrado en la Zona de Salvamento de Portugal y que ya no es competencia suya, aunque afirma que seguirá haciendo todo lo posible para evitar una catástrofe. Portugal desmiente la noticia y envía una fragata a la zona para hacer virar el barco nuevamente hacia el norte.

En vez de cooperar entre estados para aminorar el daño lo máximo posible, se procede a pasar “el muerto” de unos a otros, sin saber que aunque el buque no se encuentre en zona de salvamento española, ese fuel que desprende el buque llegaría a sus costas.

Escasos efectivos del Ejército y de la Armada comienzan a llegar a las zonas más afectadas: Camelle, Malpica y Caión con la intención de limpiar las playas. La mayoría de los soldados no lleva ningún tipo de protección, ni guantes, ni mascarillas ni gafas que puedan protegerles de los efectos tóxicos del fuel oil. Tampoco tienen contenedores suficientes para depositar los restos de la marea negra.

La descoordinación y falta de previsión no sólo se ve en este caso. Son los propios marineros de la Costa de la Muerte los que tienen que asumir la responsabilidad de desplegar los escasos medios anticontaminación que tienen.

Pasado el fin de semana, el Gobierno central decide crear un gabinete de crisis. Quizá ahora comienzan a darse cuenta de la gravedad del desastre social, económico y ecológico.

Gabinete que debía haber sido creado inmediatamente se conoció el accidente.

Según declara el vicepresidente Rajoy, portavoz oficial recién estrenado, se produce un nuevo vertido de 5.000 toneladas de fuel-oil. Los expertos duplican esta cifra. Los vientos empujan la mancha directamente hasta la costa atlántica.

Alemania, Italia y Gran Bretaña vuelven a ofrecer sus barcos para luchar contra la contaminación. Inexplicablemente nadie les contesta hasta varios días después.

Desde la Delegación del Gobierno se afirma que se han colocado 18.000 metros de barreras y que hay otras 13.000 disponibles para utilizar en "cualquier momento". Esta afirmación será desmentida al día siguiente por el vicepresidente Rajoy, que afirmará que tan sólo hay colocados 9 kilómetros de barreras anticontaminación.

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, aparece por primera vez en escena, se acerca a la playa de Barrañán, el arenal afectado por la marea negra más cercano al aeropuerto de A Coruña, se hace una foto tocando el chapapote y desaparece por donde ha venido.

Ante la falta de respuesta de la Administración, bateiros, mariscadores y marineros de la ría de Arousa deciden tomar la iniciativa y proponen a la Consellería de Pesca la instalación de un dispositivo de protección en la boca de la ría, alternando sus embarcaciones con barreras anticontaminación. No reciben ninguna respuesta, así que

comienzan a elaborar sus propias barreras artesanales y a organizarse ante la inminente llegada del crudo.

El Gobierno se ve obligado a reconocer que desconoce la cantidad de hidrocarburos que ha vertido el Prestige.

Manuel Fraga, presidente de la Xunta de Galicia, visita por primera vez la zona afectada.

El delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa, afirma que es improbable que la marea negra alcance las Rías Baixas.

La Conselleria de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia comienza a "sellar" mediante barreras "naturales y artificiales" los espacios naturales de la costa coruñesa y de O Grove

El vicepresidente Rajoy asegura que *"no hay más alternativa que la solidificación del fuel que queda dentro del Prestige"* y explica que en seis meses estarán limpias las costas gallegas afectadas. También explica que la discrepancia con la versión portuguesa en cuanto al fuel vertido se debe a *"la imposibilidad de pesar la mancha"*, el ministro de Fomento corrobora esta explicación sentenciando que *"no hay báscula para pesarlo"*.

La falta de información también es muy preocupante. Los datos de la Sociedad de Salvamento Marítimo (Ministerio de Fomento), sólo se pueden obtener a través del Instituto francés Le Cedre.

Transcurridos once días, las primeras muestras del fuel derramado por el Prestige llegan al Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las aguas, Le Cedre, para ser analizadas.

Llegan a A Coruña expertos alemanes de la organización Technisches Hilfswerk (THW) para ayudar en la coordinación técnica de la limpieza del fuel. Ante la descoordinación y falta de técnicos que coordinar, se marcharán dos días después.

El ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas, culpa del vertido a la empresa encargada del rescate del Prestige, descargándose así de cualquier tipo de responsabilidad en el asunto. Intentaba zanjar la responsabilidad del Gobierno español respecto a la trayectoria que siguió el Prestige antes de hundirse.

Tales declaraciones evidencian el desconocimiento por parte del titular de Medio Ambiente de los tratados internacionales.

La Carta de Derechos del Mar de Naciones Unidas concede a los estados ribereños un amplio margen de actuación en las decisiones sobre el destino del barco siniestrado, aunque éste se encuentre fuera de las 12 millas de soberanía territorial. El artículo 221.1 señala que los Estados tendrán derecho a "*tomar y hacer cumplir, más allá de su mar territorial, medidas que guarden proporción el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o amenaza de un accidente marítimo*". Por tanto, el Gobierno español podía, y debía, haber evitado que el barco navegara de forma errática durante una semana, dejando a su paso una estela de muerte

El Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, admite por primera vez en el Parlamento gallego que la cantidad de fuel oil vertida por el Prestige

en su hundimiento es de 11.000 toneladas y no 5.000 como se dijo en un principio (los datos aportados por los técnicos apuntan a 20.000).

Greenpeace hace públicas las analíticas realizadas por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que confirman la presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos pesados, los más tóxicos y potenciales cancerígenos. Estos análisis coinciden con los del Centro de Investigación y Experimentación sobre Accidentes Contaminantes Francés (CEDRE). Ambas analíticas confirman los temores expresados por Greenpeace días antes. Sorprendentemente, los resultados difieren de los obtenidos por el Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia, encargados por la Xunta de Galicia, donde no se detectan estas sustancias.

La Xunta de Galicia decide personarse en la causa judicial contra el petrolero para reclamar responsabilidades económicas a las empresas petroleras y demandar a la Unión Europea más fondos para combatir los efectos y daños de la marea negra.

El presidente del Gobierno, en una entrevista concedida a Televisión Española, asume "equivocaciones" en la gestión de la marea negra, que define como la "*peor catástrofe ecológica en España*".

El ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, comparece a petición propia ante la Comisión de Medio Ambiente del Congreso para informar sobre el vertido del Prestige. La presidenta de esta comisión, perteneciente al Partido Popular, dimite de su cargo y dice que al día siguiente informará de sus motivos.

Al momento de producirse el desastre del Prestige, la gestión y el protocolo llevado a cabo fue completamente desastrosa y desorganizada, centrándose en la persona del

VI POSIBILIDAD DE AMINORAR EL DAÑO

Una decisión que bajo mi punto de vista no debería haberse tomado con un buque soltando fuel, y sobre todo en las circunstancias en las que se encontraba.

En primer lugar, por mucha distancia que se consiguiera alejar el buque de la costa, las mareas se encargarían de traer el fuel de nuevo a la costa, con la agravación de que al estar a tanta distancia de la costa, la marea disgregaría las manchas de fuel, siendo mayor la zona costera que recibiría el líquido contaminante

“En segundo lugar, y en relación con a la primera, pensar que se iba a conseguir alejar un buque en ese estado a una distancia tal que el fuel que soltaba no iba a llegar a la costa, me parece algo cuanto menos inocente, se debía saber que en las condiciones que se encontraba el Prestige, iba a ser imposible alejarlo a semejante distancia.”

“Entiendo más oportuna la decisión de haber llevado el buque a un puerto refugio, o simplemente haberlo remolcado hasta la costa, si por motivos de calado no hubiera sido posible llevarlo a puerto. De esta forma, aunque obviamente el lugar al que se llevase hubiera sido fuertemente dañado, este año sería muy localizado, así como la limpieza del residuo más fácil de realizarla.”

Debido a la forma en la que se actuó, cientos de kilómetros de costa fueron recibiendo paulatinamente restos de fuel, el cual, al estar tan diseminado, se hacía mucho más difícil su limpieza.

Inspección del buque siniestrado:

Muy criticada ha sido la decisión sobre la elección de Serafín Díaz Regueiro para que fuese el encargado de inspeccionar el buque ya siniestrado. La crítica viene de que este señor era experto en la inspección de buques de pesca, pero no en estos tipos de buques, totalmente diferente a los pesqueros.

Que dicha inspección se hubiese llevado a cabo por un verdadero profesional experto en ese tipo de buques, hubiese podido cambiar las decisiones que a posteriori se tomaron, siendo verdaderamente conscientes del estado del barco.



Descripción de los principales cargos relacionados con la catástrofe.

A continuación, se comentan los cargos y actuaciones/decisiones de las principales autoridades e involucrados con el desastre:

ÁLVAREZ CASCOS, Francisco. Ministro de Fomento

De su cartera dependía la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación en las costas y fue quien tomó la decisión de alejar el barco. Cascos, de 66 años, quien nunca estuvo imputado, ha sido uno de los políticos más nombrados en las manifestaciones. No interrumpió la montería en la que participaba en el Pirineo leridano cuando se produjo el accidente y en el juicio, en el que testificó el 22 de enero, dijo que los daños eran «inevitables». La sentencia recoge un estudio de la Universidad de Santiago de Compostela que sobre el alcance del vertido: «2.980 km. del litoral costero, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental, una mortalidad estimada de 115.000 a 230.000 aves marinas...».

ARGIROPOULOS, Nikolaos. Jefe de máquinas del buque

Mano derecha de Mangouras, de 73 años, estuvo nueve años en paradero desconocido, pero fue localizado por la Interpol en su país, Grecia, en 2011. Durante el juicio se defendió diciendo que cumplió las órdenes del capitán y relató que se abrió una brecha en el barco tras una gigantesca ola --«un fenómeno extraordinario», aseguró-- que «llenó toda la cubierta de agua». La sentencia no le da credibilidad: «Una ola gigante o extrema que nadie vio, que nadie o nada registró y que no afectó más que a un buque, tal vez sea posible, pero no es demasiado verosímil». Acusado de los mismos delitos que Mangouras, la Fiscalía no pidió prisión para él. Ha sido absuelto.

AZNAR, José María. Presidente del Gobierno

Tardó 31 días en ir a Galicia tras la catástrofe y una vez allí no visitó las playas para no «molestar a los que limpiaban». Días antes, entonó el mea culpa: «Soy bien consciente de que nuestros medios no siempre llegaron a tiempo a todos los lugares donde hacía

falta. Soy consciente, asumo los errores, pido las disculpas correspondientes a aquellas personas que en determinados días han echado en falta medios y recursos de los que en ese momento sencillamente no disponíamos». No compareció en el Parlamento para hablar del Prestige y su partido, el PP, votó en contra de la investigación de la catástrofe. La sentencia absuelve a su gobierno de cualquier responsabilidad. «La decisión [alejar el barco] fue consciente, meditada y en gran parte eficaz dentro del desastre ocurrido que no provocó la administración española, sino que lo gestionó con profesionalidad, adecuación y en condiciones muy desfavorables».

CAMPO, Epifanio. Empresario gallego

A su cantera en A Laracha (A Coruña) fueron a parar 30.000 toneladas de residuos procedentes del Prestige --formados por fuel, arena, troncos y plásticos-- mientras que los 60.000 restantes fueron gestionados por la Sociedad Gallega de Residuos Industriales, y por Repsol. Para su reconversión en grava, plástico o fuel, se aprobó un presupuesto de 22,4 millones de euros y se construyeron dos plantas de 6.000 metros cuadrados. Once años después, en las instalaciones de Sogaris en A Somoza aún permanece una balsa de 10.000 toneladas --una piscina olímpica-- sin tratar por falta de presupuesto. La Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia, además, denuncia que sólo una mínima parte acabó convertida en plástico o grava y teme que el 90% acabara en escombreras.

COULOUTHROS, Effie. Dueña del Prestige

Propietaria de Mare Shipping Inc., la dueña del Prestige, empresa que heredó de su padre adoptivo, el magnate griego John Coulouthros. Coulouthros está relacionada también con Universe Maritime, la armadora-operadora del buque. La familia ha sido

protagonista de otros dos accidentes anteriores ya que suyos eran también el Mar Egeo, petrolero que naufragó en 1992 frente A Coruña provocando otro desastre ecológico, y el Agean Captain, que colisionó en 1979, en las cercanías de la isla de Tobago, con el Atlantic Empress. El choque provocó el vertido de 280.000 toneladas de fuel, considerado récord mundial en un accidente de este tipo. A Effie, quien no se presentó en el juicio pese a que fue citada y quien se cree que tiene su residencia en Suiza, apenas se la menciona en el sumario y no ha sido imputada. Sí aparece en la declaración de George N. Alevizos, quien trabajó para Universe Maritime, la armadora-operadora del Prestige, y aseguró que el petrolero --con matrícula 7372141, 243,5 metros de eslora, 81.589 toneladas métricas de peso muerto y 26 años de antigüedad--, estaba en mal estado.

DÍAZ REGUEIRO, Serafín. Inspector de Seguridad Marítima. Galicia

Enviado por las autoridades españolas al petrolero en los días intermedios entre la avería y el hundimiento para evitar que encallara frente la costa gallega, se enfrentó al capitán Mangouras, quien se negaba a permitir el remolque del Prestige y a arrancar los motores, maniobra que tuvo que hacer él mismo. Volvió en helicóptero al buque horas antes de que se fuese a pique para recopilar diarios y documentos claves. Fue la última persona en abandonar el barco, el último que pisó la cubierta del Prestige. Eran las 15.20 horas del 18 de noviembre de 2002.

FERNÁNDEZ DE MESA, Arsenio M. Delegado del Gobierno en Galicia

Actual director de la Guardia Civil, de 58 años, desde su Delegación del Gobierno A Coruña se coordinaron las labores de alejamiento y remolque del buque. Fernández de

Mesa destacó durante la gestión de la tragedia por la improvisación y escasa precisión en sus declaraciones: «Hay una cifra clara, y es que la cantidad que se ha vertido no se sabe», «a ojo de buen cubero, el Prestige ha vertido 3.000 o 4.000 toneladas [fueron 63.000]». Acudió al juicio sólo en calidad de testigo para decir que el no decidió nada que no tenía «autoritas ni potestas», pero la sentencia le dedica palabras poco halagadoras a su labor en el desastre: «Desempeñó una tarea de coordinación difusa y confusa, tanto en la constitución de un organismo que rigiese las operaciones como en la facilitación de estructuras burocráticas y de atención a personas que pudieran informar a las autoridades y auxiliar al buque, evitar un vertido de fueloil catastrófico y procurar que se recuperase el barco pese a sus graves averías».

FRAGA, Manuel presidente de la Xunta de Galicia

En plena crisis se fue de cacería a Toledo, viaje que negó ante las críticas --«lo de mi cacería es una patraña», «estoy donde tengo que estar. Dios y Santiago nos van a ayudar» -- para acabar reconociendo en parte la ausencia: «Estuve de cacería cuatro horas y me volví sin comer». Visitó la zona afectada por los vertidos ocho días después de que se iniciara el desastre y aseguró que la situación estaba controlada. «Si hace falta, me vuelvo a bañar como en Palomares. Le echo lo que sea necesario, pero a lo mejor, si me meto en el mar, lo que consigo es un catarro y no puedo trabajar, me mancho un poco y no aparto la marea». Tras el hundimiento, declaró: «Se tomó la decisión menos mala, aunque la menos mala fue más mala de lo que estaba previsto».

FRIEDMAN, Mijail Dueño del petróleo del Prestige

Ruso, de 49 años, en 2011 la revista Forbes le adjudicaba una fortuna de 15.100 millones de dólares, lo que lo convertía en el séptimo hombre más rico de Rusia y el

numero 43 a nivel mundial. Es, además, viceportavoz del congreso judía ruso. La empresa que fletó el Prestige, propietaria del petróleo, es Crown Resources, una de las filiales de Alfa Grup, un colosal holding que Friedman fundó con otros socios en 1991 y del que es principal accionista. El Prestige transportaba 76.972 toneladas métricas de fueloil pesado de origen ruso. Cargado en San Petersburgo, su destino inmediato era Gibraltar, donde Mangouras recibiría instrucciones sobre el puerto definitivo, en algún lugar de Asia.

GONZÁLEZ, J. y CALVO C. Microbiólogos de la Univ. de Granada

En colaboración con la Universidad de Tejas A&M, Concepción Calvo y Jesús González fueron los encargados de estudiar bacterias autóctonas que degradasen las 1.000 toneladas del fuel que se calculan quedaron almacenadas en los tanques del Prestige. Se precisaba además que las bacterias pudieran trabajar a 3.500 metros de profundidad, distancia a la que quedó sumergido el buque. El barco Polar Prince inyectó al Prestige 60 toneladas de un cóctel nutritivo que multiplica por 10.000 la capacidad de reproducción de las bacterias: sales de nitrógeno, potasio, hierro y fósforo. Después, los agujeros del casco se soldaron para que las bacterias realizaran su trabajo. El fuel no estará totalmente degradado hasta 2020.

IRENEO, Maloto. Primer oficial del buque

Primer oficial del Prestige, de 48 años, y nacionalidad filipina, es el cuarto hombre. Debía haberse sentado en el banquillo de los acusados junto a los griegos Mangouras y Argyropoulos y el español y ex director de la Marina Mercante José Luis López Sors, pero no se presentó en el juicio. Está declarado en rebeldía por el Juzgado que instruyó el caso, el de Corcubión, la Interpol tiene una orden de busca y captura contra él y se envió a la justicia filipina una comisión rogatoria para que lo localizara. Ninguna de las medidas dio frutos, aunque, paradójicamente, Maloto cuenta con una página de Facebook abierta, donde cuenta que vive en la localidad filipina de Las Piñas, que trabaja como capitán en la compañía Interorient Maritime o que se casó el 20 de marzo de 2012. A través de esta red social, convocaba a su plantilla a una reunión el pasado 14 de mayo en el Genilla Beach Resort, también en Filipinas. Acusado de delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, daños y desobediencia, la Fiscalía no le pedía pena de prisión, pero sí otras partes personadas. Si fuese localizado, sería juzgado de modo independiente.

KOSTAZOS, Efstratios. Capitán anterior a Mangouras.

Alertó a la certificadora que declaró apto el Prestige (ABS) y al armador griego (Universe Maritime) de anomalías graves en el buque, corrosión de los tanques y grietas que finalmente provocaron una vía de agua. Se negó a seguir capitaneándolo justo antes del último viaje del Prestige, en San Petersburgo, donde cedió el mando a Mangouras. «Debo decir sin reservas que en todos los cargos que desempeñé en cubierta nunca había visto un barco tan deteriorado, falto de higiene y peligroso como el Prestige», dijo Kostazos en declaración jurada.

LÓPEZ SORS, José Luis. Ex director de la Marina Mercante.

Principal enlace entre el Estado y el Prestige durante los seis días que el barco agonizó: desde el 13 de noviembre que se detectó la vía de agua al 19, que se hundió. Al único cargo político acusado en la causa, hoy jubilado, se le atribuyó la responsabilidad de lo ocurrido por ser quien ordenó al petrolero alejarse. Se le acusaba de «responsabilidad criminal con imprudencia grave» por el rumbo errático en que se condujo el buque esos seis días y que acabó con el vertido de 63.000 toneladas de fuel que llegaron hasta Francia y el hundimiento de Prestige a 250 kilómetros de la costa. La Fiscalía no le pedía pena de prisión, pero partes llegaron a solicitar hasta cinco años de cárcel para él por delitos contra el medio ambiente y daños y contaminación. Ha sido absuelto.

MANGOURAS, Apostolos. Capitán del Prestige

Griego, de 79 años, es el único condenado con una pena de nueve meses de prisión -- ya cumplidos-- por un delito de desobediencia grave a la autoridad al negarse a alejar el barco de la costa. Ha conocido la sentencia que lo absuelve de la acusación mayor -- delito contra el medio ambiente y daños en espacios naturales protegidos-- en Karkinagri, su pueblo natal de 300 vecinos, en la isla griega de Ikaria. La fiscalía le pedía 12 años de cárcel y una indemnización de 2.000 millones de euros a pagar con la aseguradora de la nave, The London P&I. Mangouras, que vive holgadamente con los 6.000 euros de pensión que le abona precisamente The London P&I, no tendrá que pagar indemnización. Abandonó el barco el 15 de noviembre, dos días después del accidente, fue detenido y estuvo 83 días en prisión preventiva en Texeiro. Liberado con cargos tras el pago de tres millones de fianza por los dueños del buque, pasó dos años en Barcelona hasta que se autorizó su traslado a Grecia. La sentencia, aunque desmonta su defensa --basada en culpar a las autoridades españolas por no llevar el barco a un puerto refugio--, tiene palabras elogiosas sobre su profesionalidad y valentía.

«El capitán Mangouras estaba jubilado, con una enfermedad cardiaca y recibiendo la medicación conocida como Sintrom60, lo cual puede ser indicio de que a los propietarios del Prestige les convenía un profesional de relativo bajo coste y en condiciones precarias de salud como muestra de su desinterés por un buque que sabrían abocado a su pérdida o naufragio, pero este profesional demostró en el transcurso de estos hechos un valor y resistencia muy alejadas de un casi valetudinario y adoptó decisiones o desobedeció frontalmente órdenes perentorias con una entereza y lucidez más que notables, aunque esas cualidades hayan sido utilizadas en ocasiones con una finalidad explícitamente maliciosa».

MAUTAS, Jaume. Ministro de Medio Ambiente

El fin de semana siguiente a la catástrofe --que fue un miércoles--, mientras el Prestige era remolcado y pese a que el accidente afectaba de lleno a su ministerio, se dirigió en sentido contrario a Galicia, al coto de Doñana en concreto, donde pasó una semana con Ana Pastor, Ángel Acebes y sus parejas en una residencia oficial. «El Gobierno ha actuado con diligencia. Nosotros hemos seguido esto desde el primer momento, no hay que olvidar que el director general de Costas está aquí desde el sábado», manifestó el 21 de noviembre.

PÍA, Juan Luis. Presidente del tribunal que ha juzgado el caso

«Es obvio que hay más gente implicada en el siniestro, tanto políticos como no políticos», se ha quejaba el magistrado de la sección primera de la Audiencia Provincial de A Coruña, encargado de leer un fallo en el que también han participados los jueces Salvador Sanz Crego y María Dolores Fernández Galiño. Pía, de 71 años, lamentó también las lagunas en la fase de instrucción --no ha testificado ninguno de los 24

marineros filipinos del Prestige, por ejemplo, ni la dueña del barco, ni se ha dado con uno de los cuatro acusados-- y calificó el juicio de desmesurado, carísimo y sin sentido.

RAJOY, Mariano. Vicepresidente y portavoz del Gobierno

Rajoy que era además el coordinador del Ejecutivo para hacer frente a la crisis, destacó por sus desafortunadas declaraciones. «La marea no va a llegar a las Rías Bajas» (21 de noviembre de 2002); «afecta a una parte importante de La Coruña, pero no es una marea negra» (23 de noviembre); «a una profundidad de 3.500 m. y a dos grados de temperatura, el fuel estaría en un estado sólido, por lo que, en principio, el combustible no se verterá» (24 de noviembre); «Se piensa que el fuel está aún enfriándose, salen unos pequeños hilitos, los que se han visto, hay en concreto cuatro regueros que se han solidificado con aspectos de plastilina en estiramiento vertical» (5 de diciembre). Un grupo de manifestantes llegó a cercarlo en Lugo y a zarandear su coche oficial.

RISCO, Isabel. Portavoz de Nunca Más

Una de los principales partes acusadores en el juicio y la que inició la acción penal en 2002. Nunca Más pidió la imputación también de Aznar, Rajoy y Álvarez Cascos, a los que considera responsables de la tragedia. Su abogado, Pedro Trepát ha lamentado también que no haya responsabilidad civil lo que «implica la casi imposibilidad de resarcir los daños a los perjudicados» y que la aseguradora pueda reclamar los 22 millones que había depositado. Nunca Más, que convocó manifestaciones con millones de personas, no descarta recurrir la sentencia.

SEGUNDA, Concepción. Redeira de Cangas de Morrazo

El nombre de esta humilde pontevedresa dedicada a coser redes aparece en esta lista en representación de las 2.128 partes personadas en el juicio --14.000 afectados-- y representadas por 51 letrados: pescadores de Galicia, Cantabria y Asturias, cooperativas de armadores y particulares como Concepción, que reclamaba 1.600 euros. Ninguno cobrará indemnización. La sentencia estima que el desastre generó un gasto de 368 millones al Estado Español; 145, a la Xunta, y 67 al Estado francés, además de la pérdida de empresas y particulares. Otros informes consideran el vertido como el tercer accidente más costoso de la historia (12.000 millones de dólares incluyendo la limpieza y el sellado del buque), sólo tras la desintegración del Columbia y de Chernóbil.

TRILLO, Federico. Ministro de Defensa

Puso sobre la mesa la idea de bombardear el Prestige «con aviones F-18 para producir el incendio del combustible o el hundimiento del buque». Tras visitar la costa, el 24 de diciembre, dibujó un paisaje idílico. «Una primera impresión de la situación allí, después de haber sobrevolado la zona, es bastante positiva, ya que puedo decir que no hay playas manchadas de chapapote. Esto dice mucho del buen trabajo que se ha estado haciendo hasta ahora y empieza a crear una esperanza para el futuro; las playas estaban limpias y esplendorosas, la visión era magnífica...».

VEREA, Héctor. Jefe de Neumología del Hospital Universitario de A Coruña

Verea dirigió el ambicioso estudio del que el Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental (Creal) hizo entre 2004 y 2005 a casi 7.000 pescadores que participaron en las labores de limpieza del vertido para ver qué efectos había tenido la exposición sobre su salud. Detectaron una importante prevalencia de trastornos respiratorios, en los sujetos con mayor exposición. Una segunda fase del trabajo, realizada unos años después a 500 pescadores expuestos y a 200 no expuestos al chapapote, concluyó que los primeros sufrían cambios en su ADN. Las alteraciones cromosómicas son uno de los indicadores que establecen mayor posibilidad de desarrollar cáncer.

11

¹¹ Información tomada del sitio web: <https://www.elmundo.es/cronica/2013/11/17/5286ac8a0ab7401a508b457e.html>

ANEXO I: DECLARACIONES

"Las mareas alejarán el petróleo de nuestras costas"

Arsenio Fernández de Mesa, delegado del Gobierno en Galicia.

Con el remolque del Prestige a aguas internacionales se ha conseguido evitar un desastre ecológico del que el sector pesquero hubiera tardado muchos años en recuperarse"

Miguel Arias Cañete. Ministro de Pesca

"El vertido está controlado. No se van a derivar consecuencias para las poblaciones pesqueras de la zona ni para las especies marinas gracias a la rápida actuación de las autoridades".

Miguel Arias Cañete. Ministro de Pesca.

"Las cosas se han hecho razonablemente bien. El barco se hundió a una distancia razonable y prudencial".

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno

"Se ha actuado de forma coordinada y diligente ante la catástrofe".

El ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, en el Senado

Hay una cifra clara, y es que la cantidad que se ha vertido no se sabe"

Delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa

"Afecta a una parte importante de A Coruña, pero no es una marea negra".

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

"La labor del Ejecutivo de Aznar ha evitado lo peor".

Loyola de Palacio, Comisaria de Transportes de la Unión Europea.

"No podemos tener un barco [anticontaminación] para un accidente aislado".

Enrique López Veiga, Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia.

"Calculo que en quince días podrán abrirse a la pesca zonas prohibidas".

Miguel Arias Cañete, Ministro de Pesca.

"No fletamos barcos que no sean seguros".

Portavoz de la empresa Crown Resources AG, propietaria de la carga del Prestige.

"El fuel del Prestige es el menos tóxico de todos cuantos vertidos ha sufrido Galicia".

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

"Yo no veo ninguna crispación social por el Prestige"

Jaume Matas, Ministro de Medio Ambiente.

"En esta catástrofe se ha actuado con una celeridad y una cantidad de medios sin precedentes".

Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno.

"Faltan a la verdad quienes creen demostrado que el casco [del Prestige] pierde petróleo"

José María Aznar, presidente del Gobierno

"No está uno en absolutamente todos los temas y no puede acertar siempre".

Declaraciones en el Congreso de Mariano Rajoy, vicepresidente del Gobierno, justificando declaraciones "incorrectas" realizadas el día anterior sobre quién tomó la decisión de alejar el Prestige.

<http://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf>

ANEXO II: FALLO DEL TRIBUNAL

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - De conformidad con lo señalado en la Sentencia que antecede, los hechos declarados probados por la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de A Coruña en la sentencia de fecha 13 de noviembre de 2013, dictada en el Rollo Procedimiento Abreviado 38/2011, son constitutivos de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico previsto y penado en los artículos 325, 326.e) y 331 CP, según redacción vigente a la fecha de los hechos, ya que ninguna de las modificaciones introducidas en los citados preceptos por ulteriores reformas diseñan un marco punitivo que resulte más beneficioso para el acusado.

SEGUNDO. - De conformidad igualmente con lo expuesto en la sentencia que antecede, consideramos responsable del delito definido al acusado Apostolos Ioannis Mangouras, sin concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal.

TERCERO. - En orden a la determinación de la pena, vamos a tomar en consideración de modo relevante el tiempo transcurrido desde que ocurrieron los hechos. Aun cuando el alcance de los daños, la complejidad de la investigación, la abrumadora cantidad y dificultad de las diligencias inicialmente de investigación y posteriormente de prueba practicadas y la pluralidad de partes hayan podido justificar la duración del proceso, el

transcurso de algo más de trece años desde que aquel fatídico 13 de noviembre 2002 el Prestige estalló y comenzó el vertido de la sustancia que transportaba, determinan como procedente concretar la pena en su mínima extensión. Así el capitán Apostolos Ioannis Mangouras será condenado como autor del delito definido a la pena de dos años de prisión, con las correspondientes accesorias; doce meses de multa e inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión de capitán de buque durante un año y seis meses. En cuanto a la cuota que conforma la multa, al no incluir los recursos específicas argumentaciones en relación a la capacidad económica de quien va a ser condenado a su pago, en los términos que exige el artículo 50.5 CP, se estima prudencial la concreción de ésta en 10 euros que viene siendo habitual en la práctica forense en supuestos similares, toda vez que no concurren motivos que permitan suponer que la situación económica del acusado sea cercana a la de pobreza extrema. Caso este último en el que, con arreglo a la jurisprudencia de esta Sala, estaría justificada la cuantía en su mínimo previsto.

CUARTO. - En relación a la responsabilidad civil, el condenado penalmente responderá de toda la que se fije en ejecución de sentencia, en la cuantía y con arreglo a los criterios establecidos en los fundamentos septuagésimo primero a septuagésimo tercero, ambos incluidos, de la resolución que antecede. Se declara la responsabilidad civil directa con el mismo alcance y por aplicación del art. 117 CP de la compañía aseguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The

London P&I CLUB), y la subsidiaria de Mare Shipping Inc como incluida en el artículo 120.4 CP. Se declara igualmente la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio que lo regula.

QUINTO. - Igualmente de conformidad con lo señalado, procede a absolverá a Apostolos Ioannis Mangouras del delito de desobediencia a la autoridad del que venía condenado, y ratificar su absolución por los delitos de daños a espacios naturales protegidos y daños.

SEXTO. - A consecuencia de los anteriores pronunciamientos el condenado, Apostolos Ioannis Mangouras deberá serlo también al pago de una doceava parte (un tercio de la cuarta parte) de las costas procesales de la primera instancia, declarándose de oficio las restantes.

III. FALLO

Condenamos a Apostolos Ionnais Mangouras como autor responsable sin concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de deterioro catastrófico a la pena de dos años de prisión, con la accesoria de inhabilitación especial de derecho de sufragio pasivo durante el tiempo que dure la condena; doce meses de multa a razón de una cuota diaria

de 10 euros y un año y seis meses de inhabilitación para el ejercicio de su profesión como capitán de buque, así como al pago de una doceava parte de las costas de la primera instancia.

En concepto de responsabilidad civil Apostolos Ioannis Mangouras deberá indemnizar en los términos se fijan en ejecución de sentencia, en la cuantía y con arreglo a los criterios establecidos en los fundamentos septuagésimo primero a septuagésimo tercero ambos incluidos de la resolución que antecede. Se declara la responsabilidad civil directa con el mismo alcance de la aseguradora Cia The London Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I CLUB) hasta el límite de la póliza suscrita, y la subsidiaria de Mare Shipping Inc. Se declara igualmente la responsabilidad civil del FIDAC con los límites establecidos en el Convenio que lo regula.

Asimismo, absolvemos a Apostolos Ioannis Mangouras del delito de desobediencia a la autoridad por el que venía condenado y ratificamos su absolución respecto al delito de daños a espacios naturales protegidos y de daños de los que también fue acusado, declarando de oficio el resto de las costas de la primera instancia. Al condenado le será de aplicación el tiempo que estuvo privado de libertad por esta causa. Confirmándose los demás pronunciamientos de la sentencia de instancia no afectados por el presente.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en la Colección Legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.¹²

D. Manuel Marchena Gómez

D. Miguel Colmenero Menéndez de Luarca

D. Francisco Monterde

¹² Fuente de información: <https://www.laopinioncoruna.es/estaticos/sentencia-prestige.pdf>

Conclusiones

Queda claro que todo el daño causado, es una consecuencia de una serie de factores (la mayoría humanos) que coincidieron y originó el fatal desenlace.

En primer lugar, el hecho de que un buque en esas condiciones de navegabilidad, lo hiciera, ya es una grave imprudencia que no se debería haber cometido jamás.

En segundo lugar, la aceptación por parte de la ABS del buque como apto para la navegación, no hace sino poner de manifiesto la incompetencia de ciertas sociedades de clasificación, las cuales priman en ocasiones el hacer caja frente al peligro al que exponen las costas de los lugares por los que sus barcos mal clasificados navegan.

En tercer lugar, haciendo referencia a la gestión del siniestro, es incuestionable la falta de seriedad y profesionalidad por parte, de la administración en primer lugar quitando importancia al asunto, luego pasando las responsabilidades de unos a otros, la descoordinación entre las partes, la falta de previsión sobre todo en un lugar con tal afluencia de buques que debería haberse previsto que en algún momento un desastre así podría producirse.

A pesar de que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante determina que el Gobierno debe tener un Plan nacional de servicios especiales de lucha contra la contaminación del medio marino, que debía haber sido elaborado por el Ministerio de Fomento, tal plan no se puso en marcha.

La historia y los hechos nos dicen que estamos acostumbrados e intentar poner remedio a lo ya ocurrido, siendo esta forma de proceder totalmente insuficiente y

remitiéndonos a los hechos se demuestra que un daño ya ocurrido es difícil de reparar, sobre todo daños de estas características y magnitudes.

Un programa de verdadera prevención efectiva nos evitará si no todo, aminorar una gran parte de los daños sufridos en este tipo de siniestros tan catastróficos para el medio, las poblaciones marinas, población de la zona y el país en general, ya que la repercusión del daño no afecta únicamente al territorio afectado directamente, sino a el país en general y a los países colindantes que se puedan ver afectados.

Este programa de prevención obviamente conlleva unos gastos importantes, gastos que siempre serán menos a los causados por siniestros de tal envergadura.

Tenemos la costumbre de olvidar con facilidad el pasado, y pensar y achacar hechos ocurridos a la mala fortuna, o echar balones fuera argumentando la no culpabilidad propia, y puede que en algún aspecto sea así, aunque esto no nos exime de padecer las fatales consecuencias.

Pienso que en este caso toda la culpa del daño no es del Estado Español, pero sí que tenemos la responsabilidad de la mala gestión del siniestro, y la poca o nula política de prevención de riesgos.

Que la culpa sea de otros, no quita que el daño lo recibamos nosotros, así como las consecuencias de tan fatal accidente.

Sea de quien fuere la culpa del origen del accidente, lo que queda claro es que las consecuencias del mismo las ha sufrido España, sus costas, su fauna, su flora y los españoles.

La prevención es la única acción que nos puede ayudar a evitar, si no completamente, un alto porcentaje de sufrir daños de la envergadura de los sufridos ante catástrofes de

este calibre. Adelantarse o prever lo que pueda suceder es el único medio para protegernos ante hechos que puedan dañarnos como éste lo hizo.

Se hace evidente la necesidad de un verdadero protocolo anticontaminación, protocolo efectivo y practico, con todo el material y personal cualificado, y una metodología ágil establecida.

Ojalá se aprenda de lo ocurrido y no se repita lo sucedido.

¡NUNCA MÁIS!

Bibliografía:

Libros

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI). *Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 en su forma modificada por el Protocolo de 1978. MARPOL 73/78*. Londres, 2006.

CASTELLANO COUROS, Juan M.; GOMEZ GOMEZ, Juan I.; GARCÍA MELÓN, Enrique. *Accidente del B/T "Prestige"*. Departamento de Ciencias Técnicas de la Universidad de La Laguna, 2003.

Páginas Web

<https://www.laopinioncoruna.es/estaticos/sentencia-prestige.pdf>

<http://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/report/other/prestige-cr-nica-de-una-marea.pdf>

https://elpais.com/diario/2010/08/25/opinion/1282687204_850215.html

https://www.google.es/search?biw=1024&bih=677&tbm=isch&sa=1&ei=4WMcXdvGENXqygPq3aDQCg&q=acusados++prestige&oq=acusados++prestige&gs_l=img.3...15678.15678..15910...0.0..0.42.42.1.....0....1..gws-wiz-img.MtbXh1yonkk#imgrc=Ss4-crhT5vUrGM:&spf=1562141682054

https://elpais.com/diario/2010/08/25/opinion/1282687204_850215.html

https://canalhistoria.es/blog/15-anos-del-prestige/?cli_action=1562087676.938

https://elpais.com/diario/2004/02/13/espana/1076626819_850215.html

https://elpais.com/diario/2010/08/25/opinion/1282687204_850215.html

<https://culturacientifica.com/2018/11/18/hace-16-anos-ya-el-hundimiento-del-prestige/>

<https://www.google.com/search>

<https://www.datuopinion.com/doble-casco>

- La desgracia del Prestige

www.mareostrum.org/ecologia/medio_ambiente/prestige/desgracia5.htm