



Once años a la deriva

Once años han transcurrido desde el 13 de noviembre de 2002 en que se inició el siniestro del PRESTIGE, finalizado con su naufragio seis días más tarde, hasta el 13 de noviembre de 2013, cuando el presidente del tribunal leyó en la Audiencia Provincial de A Coruña la sentencia del juicio penal contra el capitán y el jefe de máquinas del petrolero y contra el director general de Marina Mercante cuando sucedió el accidente. Once años a la deriva. Once

años de un proceso criminal que nunca debió iniciarse.

En este cuaderno especial sobre el proceso del PRESTIGE publicamos un análisis de la sentencia que, por el momento, ha cerrado el caso y una serie de artículos que a modo de destellos iluminan los episodios que consideramos más relevantes del juicio que durante nueve meses, del 16 de octubre de 2012 al 10 de julio de 2013 se celebró en las instalaciones de ExpoCoruña.

Todas las partes con peso que

han intervenido en el procedimiento judicial han anunciado su voluntad de recurrir la sentencia ante el Tribunal Supremo. No han bastado once años para cerrar la herida abierta por un accidente que causó un desastre ecológico de 4.300 millones de euros, según el cálculo del ministerio fiscal. Un accidente convertido en catástrofe por la errónea decisión de alejar el buque con rumbo a ninguna parte.

El siniestro del PRESTIGE resume, a modo de aleph, la situación del transporte ma-

rítimo, de las navieras y de la documentación de seguridad que certifica el buen estado del buque: pabellones de conveniencia, armadores registrados en un paraíso fiscal y certificados emitidos por empresas privadas, en nombre del estado de bandera, que cobran del propio cliente a inspeccionar. Y resume también con despiadada claridad la miseria de la Administración marítima española y de los políticos incompetentes que la gobiernan a su antojo. Un desastre. ✱



Once años después del accidente del 'Prestige'

Juan Zamora Terrés
Director de NAUCHER

Once años han transcurrido desde que tuvimos la primera noticia de un buque petrolero que había sufrido una avería cuando navegaba con rumbo sur por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre. Diez años de instrucción antes de que empezara en La Coruña el espectáculo del que siendo benevolentes cabe decir que cualquier parecido con la justicia es pura coincidencia. La justicia tardía no es justicia. La justicia muy tardía, como es el caso, más parece una broma de circo que un intento fallido de juzgar lo que sucedió.

En La Coruña todavía se acuerdan del PRESTIGE, un accidente muy sonado. "Dicen que ya empieza el juicio, dicen" comentaban los coruñeses, perple-

jos por el lugar escogido para albergar el juicio, ExpoGalicia. A pesar de los años transcurridos, muchísimas personas conservan una idea confusa y errónea del suceso. La sentencia ha venido a aumentar la confusión.

Veamos:

¿Qué le sucedió al buque?

Aunque nunca lo sabremos con certeza absoluta, pues el gobierno español no analizó los daños del buque, como hubiera sido preceptivo antes de tomar cualquier decisión sobre el salvamento, el PRESTIGE sufrió el derrumbe de una parte de la estructura del costado de estribor en medio del temporal de componente noroeste que azotaba la zona. La causa probable de ese derrumbe hay que buscarla en una debilidad estructural cuya causa se ignora. En cualquier caso, el capitán y la tripulación no tuvieron intervención

alguna en la producción de esa avería. La avería produjo una vía de agua con el resultado de que el buque escoró hasta unos 25 grados en unos pocos minutos. Ante la gravedad de la situación, el capitán ordenó el abandono del buque y solicitó a las autoridades españolas el rescate de la tripulación.

¿Qué hizo el capitán? La actuación profesional del capitán Apóstolos Mangouras una vez producido el accidente, fue no sólo irreprochable y acertada, fue ejemplar. Acertó a salvar el buque de un hundimiento inminente ordenando lastrar los tanques vacíos de babor, por gravedad, ya que el PRESTIGE se quedó únicamente con la energía de emergencia, incapaz de alimentar las bombas de trasiego. Con extraordinario coraje decidió permanecer a bordo a fin de evitar la contaminación

masiva del mar si el buque acababa naufragando, mientras la tripulación era rescatada por los helicópteros de salvamento marítimo. En esa decisión fue secundado voluntariamente por el jefe de máquinas y por el primer oficial. Hasta que 55 horas más tarde del accidente fue sacado del buque por un helicóptero de Sasemar, Apóstolos Mangouras observó una conducta profesional intachable que fue mucho más allá de su deber estricto como capitán del buque. La acusación de desobediencia, que llevó a su ignominiosa detención cuando el helicóptero aterrizó en el aeropuerto de La Coruña, fue un invento de las autoridades para presentar a la opinión pública un chivo expiatorio que calmara la alarma social ante lo que estaba pasando. Y lo que estaba pasando era que la autoridad *Sigue en página 03 >>*

>> *Viene de página 02*

marítima española había decidido un plan de salvamento grotesco que consistía, literalmente, en alejar el buque de la costa “y rezar para que se hunda” (instrucciones del director general de la Marina Mercante al jefe del centro nacional de coordinación de salvamento, Pedro Sánchez a las 18 horas del día 13 de noviembre de 2002). Una canallada la detención del capitán y una error gravísimo su alejamiento a ninguna parte.

¿Por qué el PRESTIGE se alejó con rumbo Noroeste y posteriormente dio la vuelta y deambuló frente a las costas de Galicia dejando un reguero de grave contaminación? El buque se alejó con rumbo 320 porque así lo decidió la autoridad marítima española. Ese rumbo era la perpendicular de la línea teórica que une Finisterre al cabo Ortegal, es decir la dirección que garantizaba un más rápido alejamiento de la costa. Ese rumbo no llevaba a parte alguna, era una simple huida a ninguna parte, una de-

Con coraje -el capitán- decidió permanecer a bordo a fin de evitar la contaminación

cisión ilegal que incumple el principio jurídico de que está vedado a cualquier país sacar la contaminación de sus aguas para llevarla a las aguas del vecino. Francia y seguramente Gran Bretaña exigieron al gobierno español que gestionara con sentido común el siniestro y no llevara el problema a otra parte. Por eso la sociedad española asistió al esperpento de un petrolero cada vez más herido y cada vez más contaminante peregrinando de Norte a Sur



por la costa atlántica gallega. Las consecuencias económicas de ese masivo derrame del fuel que transportaba el PRESTIGE resultan exclusivamente imputables a la errónea decisión de alejar el buque “y rezar para que se hunda”.

¿Tiene el capitán alguna responsabilidad en el siniestro?

Rotundamente, ninguna. A Mangouras hubiéramos tenido que hacerle un homenaje por su valeroso y acertado comportamiento durante los seis días que duró el siniestro, desde las 15.15 horas del día 13 de noviembre hasta las 13 horas del día 19 de noviembre, cuando el PRESTIGE, partido en dos, se hundió a unas 130 millas de la costa, en una sonda de unos 3.500 metros. Mangouras fue el único actor importante que tomó decisiones acertadas y exitosas durante el siniestro. Que el estado español le ha sometido a un proceso penal nos coloca al nivel de un país nigeriano (con perdón por Nigeria), y nos avergüenza a los españoles. El capitán y la tripulación no tuvieron intervención alguna en la avería que inició el siniestro del PRESTIGE, ni son responsables de la contaminación causada. Al contrario. De haber atendido la petición

de Mangouras en el sentido de llevar el buque a un lugar de refugio, aligerarlo de su carga y analizar las averías, el accidente se hubiera resuelto con un coste escaso, que hubiera sido totalmente pagado por el seguro obligatorio del buque.

¿Qué hemos aprendido once años después?

Muy poco. El estado español ha vuelto a cometer el mismo error que cometió en los accidentes del URQUIOLA, mayo de 1976, y el AEGEAN SEA, diciembre de 1992: echa la culpa a otros, se inventa unos supuestos culpables (en los tres casos, el capitán y la tripulación), y se va de rositas. Bien sabido es que los errores que quedan impunes se repiten inevitablemente. Erramos con el URQUIOLA, hundido por la “precipitada, absurda y errónea decisión” (Sentencia el

Tribunal Supremo de 18 de julio de 1983), de sacar el buque por el mismo canal por el que había embarrancado cuando entraba en el puerto de La Coruña. Erramos con el AEGEAN SEA, embarrancado frente a la Torre de Hércules a causa del incumplimiento por prácticos y remolcadores de la obligación reglamentaria de estar a bordo y acompañar al buque antes de acometer la parte más delicada de la maniobra de entrada en La Coruña por el canal del oeste. Y erramos gravemente al negar al PRESTIGE un lugar de refugio que hubiera evitado la catástrofe. Pero como los responsables de estos errores no fueron penalizados, al contrario, la mayoría fueron recompensados, de ninguna de estas experiencias hemos obtenido enseñanzas que impidan un nuevo siniestro en el futuro. *

Estudio Jurídico
RODRIGO DE LARRUCEA

www.rolarrucea.com
 Balmes 185, 4º- 1ª
 Barcelona (08006)

Un juicio tardío y sin sentido

Manuel Manero
Capitán de la MM

Finalizado el juicio de La Coruña, debemos preguntarnos por su sentido y su utilidad.

La línea de los acusadores públicos, fiscal y abogacía del Estado, contra los marinos del buque siniestrado se ha dado de bruces contra todas las evidencias que demuestran de forma indubitada que la desobediencia del capitán Mangouras es un invento atribuible a la falta de juicio del ex director general de la marina mercante, José Luis López Sors, que ha arrastrado consigo a organismos e instituciones del Estado ignorantes de cuanto afecta a la seguridad marítima.

También los delitos ecológicos que se les imputaban constituían delitos imposibles. Ni el más mínimo indicio de que los acusados pretendieran la contaminación del medio marino. Al contrario, dieron pruebas de un gran coraje y de una alta profesionalidad para evitar el desastre. En este marco, los interrogatorios a que fueron sometidos apenas tenían nada que ver con el objeto del proceso. Por ejemplo, el fiscal llegó a preguntarle a Apóstolos Mangouras por su sueldo y por el sueldo de los marineros del barco hundido. Algo más finos, los abogados del Estado tiraron también de preguntas obvias y sin sentido: ¿en qué fecha embarcó? ¿No vio desde el puente la abertura del casco...?

Unido a lo anterior, el fiscal y los abogados del Estado no lo tuvieron mejor para probar, como era su objetivo, que el petrolero estaba en malas condiciones. A la impecable documentación que exhibía el PRESTIGE, emitida en nombre



del pabellón del buque por una de las mayores clasificadoras del mundo, recientemente exonerada de cualquier negligencia por un tribunal de los Estados Unidos, hay que unir el hecho probado de que el petrolero aguantó en pie un calvario de más de cincuenta mil olas que lo azotaron de todos lados, y que el Estado guarda celosamente el resultado de las mediciones de las planchas del casco y de los mamparos del buque porque éstas, efectuadas a espaldas del proceso -una palmaria ilegalidad-, prueban que los espesores superaban ampliamente los estándares legales.

Si no disponemos de un diagnóstico cierto sobre las

causas que provocaron la primera avería del buque, ello se debe a la burda gestión del accidente por parte de la autoridad marítima, sólo preo-

Los delitos ecológicos que se les imputaban constituían delitos imposibles

cupada por detener al capitán Mangouras y colarle un remolcador que iba pintado con los colores de una empresa pública, pero que se comportó (y ha cobrado por ello) como un

remolcador privado al servicio de los salvadores contratados por el armador del PRESTIGE. A López Sors le tenían sin cuidado el estado del buque y la catástrofe que estaban provocando sus decisiones.

La defensa de López Sors merece un capítulo aparte. El fiscal y los abogados del Estado, acusadores de los marinos y defensores del ex director general de Marina Mercante, han demostrado ser capaces de soportar el papelón de una acusación que saben imposible, pero es dudoso que hayan creído en la inocencia de López Sors. Las historias que contó el ex director general para justificar el *Sigue en página 05 >>*

>> Viene de página 04

evidente desastre de su gestión, capaz de convertir un accidente en una catástrofe, estaban basadas en mentiras, medias verdades, clamorosos olvidos, silencios interesados y datos tergiversados de forma pueril.

Sus contradicciones resultaban tan evidentes que el interrogatorio a que le sometieron los abogados del PRESTIGE acabó convertido en un drama creciente del que el arrogante funcionario salió muy perjudicado. Razón por la cual al día siguiente se negó a responder a los abogados defensores del capitán

Mangouras y del jefe de máquinas, Argyropoulos, hurtándonos a quienes seguíamos el proceso de unos interrogatorios impresionables.

El fiscal y los abogados del Estado saben que López Sors decidió hundir el petrolero sin evaluar los daños ("Desde el primer momento, yo ya sabía qué hacer"); se obsesionó con una supuesta desobediencia del capitán, a quien estuvo a punto de detener dentro del buque con un retén de guardias civiles que estuvieron prestos a desembarcar en el petrolero; marcó el peor rumbo posible para el estado del buque y luego consintió que se pasara frente a las costas gallegas, ya muy dañado y vertiendo el fuel de la carga en grandes cantidades; retuvo en La Coruña de forma injustificada a los salvadores contratados por el armador; obró y decidió lo que quiso, ignorando olímpicamente lo dispuesto en el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental.

Añadan a estas grandes líneas un sinfín de detalles, hechos, fotografías y conversaciones

grabadas, bien conocidas por quienes han manejado el sumario, que aún avergüenzan y asombran. Cuesta creer tanta estulticia sin que saltaran los resortes del Estado. Pero es así. Los superiores de López Sors, presidente del Gobierno y vicepresidente, ministros, secretarios de Estado, delegados y subdelegados del Gobierno, elegidos por su lealtad al líder y no por su mérito y capacidad, se mantuvieron al margen, pugnando para que no llegara hasta ellos el chapapote, incapaces de detener el desastre que estaba provocando la autoridad marítima española. De ahí que ahora el acusado que representaba a la Administración sufra la soledad de un apestado sin remedio.

Como guinda final, la ignominiosa detención de Apóstolos Mangouras, una canallada imperdonable. El capitán del PRESTIGE fue el único actor del siniestro que obró con sensatez, hasta donde le dejaron, y que dio pruebas de un coraje y de una profesionalidad excepcionales.

La vista oral que se ha celebrado en ExpoCoruña se parece a la justicia como la música militar se parece a la música. Un juicio tardío, innecesario, donde a nadie le interesaba saber la verdad de aquella catástrofe, y con algunos interrogatorios que simplemente ofendían al sentido común. ¿Qué sentido ha tenido el espectáculo montado en ExpoCoruña? ¿No tenemos bastante en España con Belén Esteban, los Matamoros y las interminables historias de corrupción de los políticos? Por lo que pueda quedarle de prestigio a la Administración de justicia, sería de agradecer que no se repitiera el esperpento de La Coruña. *

La otra catástrofe del 'Prestige'

José Luis Goñi
Abogado

Los problemas están en el futuro. En el pasado, los fantasmas, las añoranzas, lo irremediable. Tras la catástrofe del AEGEAN SEA en A Coruña en 1992- cuya última sentencia se ha dictado hace unos meses, con un coste enorme para el Estado español (es decir para todos nosotros)- escribí un artículo similar a éste, en el que decía que era estadísticamente probable un siniestro de contaminación de parecidas enormes proporciones en nuestras costas, y que nos cogería en iguales condiciones de falta de preparación para hacerle frente en todos los campos, a salvo siempre el capital humano de la solidaridad. No lo quiera el azar y huyamos de ser agoreros.

Nunca mais es un deseo que todos compartimos, pero si en los próximos meses ocurriera una tragedia similar a la del PRESTIGE del 2002, no ya en Galicia, sino en el Estrecho o en Algeciras o en Canarias, posible -es decir posible, afrontémoslo, porque depende de muchos factores como aquí se ha visto- ¿dónde estaríamos?

Me imagino a la autoridad marítima con la sentencia de la Audiencia de A Coruña en la mano, a los mariscadores, a los pueblos de la costa, a los solidarios, a los abogados, a los juristas, diciendo ¿y ahora qué hacemos? El pasado es este circo de once años, un circo de llanto y no de risa, con

gastos millonarios en limpieza, en juicios improbables en Corcubión, en USA, en Francia, en Euskadi, en opiniones, en la búsqueda de culpables. El futuro es la pregunta. Si volviera a ocurrir, Dios no lo quiera, estaríamos ante la otra catástrofe del PRESTIGE (y la del CASON, y la del URQUIOLA y la del AEGEAN SEA...). Esa catástrofe es que quizás no hayamos aprendido sino a llorar ante el chapapote.

La contaminación de estos trágicos accidentes tiene tres fases bien diferenciadas: cómo evitar que suceda, cómo manejar el siniestro para disminuir las consecuencias dañosas, y cómo compensar los daños. Todo ello implica un marcado riesgo de lo inevitable y creo que hemos avanzado, si algo,

muy poco en prevenir, evitar y compensar. Se necesitan estudios, convenios internacionales, protocolos de actuación, puertos de refugio, normas jurídicas de desarrollo

de los fondos de compensación y de su reparto, seguros que funcionen, procesos que no se eternicen, diferenciar entre castigo penal al culpable y resarcimiento civil eficiente del daño y mucho más.

Se ha puesto de relieve en A Coruña que, en un plano técnico, el procedimiento penal (que busca la determinación del culpable penal, del delincuente, y su castigo) es demasiado abierto y, por su parte, el procedimiento civil (que persigue la culpabilidad por

Si volviera a ocurrir, Dios no lo quiera, estaríamos ante la otra catástrofe del PRESTIGE

Sigue en página 06>>

>> *Viene de página 05*

imprudencia civil y solamente el pago pecuniario), es demasiado caro y sobre todo excesivamente rígido. En mayor profundidad, ante un accidente, creo que ante cualquier suceso que cause daños, debe haber un doble nivel de restauración: la reparación del daño económico y el castigo o reproche social del causante o causantes, en el caso de que haya una conducta reprochable, que no siempre ocurre. No se puede buscar el restablecimiento de las pérdidas económicas junto con el reproche social de un supuesto causante como se viene haciendo hasta ahora. Y no debiera poder hacerse a través del procedimiento jurisdiccional penal buscando culpables debajo de las piedras para ver donde hay dinero a aportar y repartir. Con ello lo que en verdad se hace es ocultar las verdaderas responsabilidades de las empresas y de los gobiernos y las administraciones públicas, cuando las hay, que es más que frecuente.

En un Estado social de derecho, como es el nuestro, el Estado, no digo la Administración, debe velar porque la desgracia personal o familiar o colectiva quede paliada económicamente a través de los diversos mecanismos que resulten más apropiados: la seguridad social -médica y laboral-, los seguros privados, aportaciones diversas de los operadores de empresas con riesgo, etc. etc. El reproche social, cuando el accidente derive de una conducta inapropiada, si deriva y en la medida -penal, política- que proceda o se depure, deberá tener su efectividad mediante la estimación del delito o la responsabilidad política u otros grados. Pero no parece que sea adecuado hacer depender la reparación del daño de encontrar culpables y depurar esa responsabilidad a



través de un procedimiento en buena medida caótico, largo, pluriacusador, con tintes inquisitoriales medievales, como es nuestro procedimiento penal. Mezclar la necesaria reparación económica mediante el envío de alguien a la cárcel, o puesto de forma más descarnada, conjuntar la reparación con la venganza, no parece tener un adecuado sentido ni social ni jurídico. Por eso la gente no

Nuestras administraciones estatales siempre van detrás de los hechos y los demás, también

entiende lo que ocurre en estos casos en que muchas veces no sabemos si hablamos de impunidad o de carencia de medios económicos de resarcimiento.

Dentro de este esquema tan resumido, el sistema CLC, es un buen sistema de estructura aseguradora en favor de las víctimas a las que trata de favorecer. Adolece no obstante, sin duda, de dos problemas

básicos: las cuantías -limitación y sobre todo cuantificación adecuada y suficiente del fondo de compensación disponible en cada momento, lo que ha fallado en el PRESTIGE - y, por otra parte, que en nuestro ordenamiento no se ha reglamentado todavía -¡todavía!- su funcionamiento para la individualización y comprobación de los daños y su modo de establecer los adecuados pagos, todo ello con la necesaria celeridad, porque indemnizar tarde no es indemnizar.

Muy probablemente y de acuerdo con los principios que expongo, ante un accidente de este tipo habría de establecerse un organismo judicial ad hoc para que el Estado acometiera, como lo ha hecho en la práctica bien que forzosamente, la verificación de las pérdidas y su adecuada reparación, con toda clase de garantías, y, por otra parte, la forma de prevenir y de tener perfectamente determinados de antemano los fondos para ello, mediante los convenios internacionales y normativa europea existentes, y la negociación con las entidades

intervinientes en la seguridad de los cascos, los cargadores o importadores de los productos de riesgo, etc. Por supuesto que el papel del Estado español en la preparación de la normativa internacional en la materia debe estar a la altura del alto riesgo que soportan nuestras costas en materia de contaminación por hidrocarburos y de otras sustancias nocivas debido a los numerosos buques que las circundan y la especial sensibilidad de esas costas.

Sería conveniente para enfocar los necesarios estudios hacer un resumen de lo que el Estado, organizaciones, particulares, etc. se han gastado en los accidentes como el AEGEAN SEA o el PRESTIGE, por citar los últimos, y cómo se han distribuido finalmente esos fondos existentes para paliar los daños. En cuanto al reproche social, prefiero no hablar aquí, en este momento, de ello.

Nuestras administraciones estatales siempre van detrás de los hechos y los demás, quiero decir nosotros, también. No sabemos implicar ex ante a los que luego -ex post facto- queremos culpables. Quizá muchos seamos culpables en mayor o menor medida de la nueva catástrofe del PRESTIGE, porque en democracia el Estado somos todos. Sin duda esa otra catástrofe, en estos once años, ya ha ocurrido. Es sencillamente la continuación de la "otra" catástrofe del CASON, del URQUIOLA, del AEGEAN SEA. Tras el formidable despliegue de medios humanos y de tantas decepciones, justificadas o no ¿dejaremos de nuevo de contestar a las viejas e inalterables preguntas sobre prevención, evitación y compensación, a la espera de lo que se nos ocurra sobre la marcha cuando llegue el momento? Llevamos demasiados años esperando respuesta. *



El error fue criminalizar el accidente del petrolero

Ricardo Enebros
NAUCHERglobal

La sentencia decidida por el tribunal que ha presidido la vista oral del fatigoso proceso penal contra el capitán y el jefe de máquinas del PRESTIGE y contra el ex director general de Marina Mercante ha levantado tanta polvareda que la opinión pública corre el riesgo de perderse antes de que pueda saber qué ha pasado.

El mayor ruido procede de quienes claman contra una sentencia que avala la impunidad de los que contaminan y agreden al medio ambiente marino. ¿Cómo es posible, se preguntan, que tras once años de proceso jurisdiccional la sentencia reconozca que no puede, en justicia penal, condenar a ningún acusado porque ninguno de ellos cometió delito alguno? ¿No fue delito alejar el buque para que se hundiera, al peor rumbo posible, directos al

temporal, incumpliendo lo dispuesto en el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental (PNC), que claramente exige que antes de tomar cualquier decisión las autoridades han de evaluar los daños del buque siniestrado? ¿No fue delito permitir sin explicación alguna que el buque volviera hacia el sur, cada vez más quebrantado, vertiendo en cantidades crecientes el fuelóleo pesado que transportaba en sus tanques? ¿No fue delito sacarse de la manga un alegal "órgano rector" que, a decir de los testigos más cualificados que declararon en juicio, fue quien tomó la decisión catastrófica de alejar el buque?

No, no y no. La sentencia no ve delito en el absurdo peregrinaje del petrolero averiado, ignora totalmente el PNC, al que ni siquiera menciona, y corre un tupido velo sobre el jaleado y mil veces citado en juicio "organismo rector", al que, entre la

ironía y el sarcasmo, la sentencia se refiere una sola vez bajo la denominación de "dispositivo de valoración de la emergencia".

Si salimos del bosque y de la polvareda, la decisión del tribunal está cargada de sensatez. Apostolos Mangouras es un magnífico capitán de la marina mercante que actuó con ejemplar profesionalidad durante los momentos más duros del siniestro y, desde luego, no cometió delito alguno. Nikolaos Argyropoulos es un buen jefe de máquinas que ha pasado por

el juicio sin que nadie sepa a ciencia cierta qué hacía el hombre allí si ni siquiera pudo obedecer a nadie, pues nadie le ordenó nada. Y José Luis López Sors hubiera sido considerado un aceptable director general de Marina Mercante si en su camino no se hubiera cruzado el malhadado petrolero. Se equivocó en la gestión de la crisis, pero el error no constituye delito. En consecuencia, todos absueltos con la excepción de una condena menor al capitán Man-
Sigue en página 08 >>



Meana Green Maura & Co.
abogados lawyers

Velázquez, 92 - 2ª Dcha. 28006 MADRID
Henao, 15 - 1ª Izda. 48009 BILBAO
Calle Nueva, 2 dpdo. - 4ª Izda. 11005 CÁDIZ

www.meanagreenmaura.com

>> *Viene de página 07*

gouras, irrelevante y sin consecuencia práctica alguna.

Pero lo cierto es que el accidente causó un daño considerable al medio marino y a las costas gallegas, cantábricas y algunas zonas en Francia, cuya cuantía no alcanza tal vez la cifra de cuatro mil trescientos millones de euros que el fiscal pidió en su alegato final, pero que en todo caso era muy elevada.

Esta aparente contradicción, sobre la que dan vueltas y vueltas la mayoría de los comentarios, obedece a un gravísimo error inicial. No había materia penal para juzgar el siniestro del PRESTIGE. La vía civil, para indemnizar los daños y perjuicios causados, era el procedimiento adecuado, mucho más ágil y rápido, y sobre todo más eficiente.

No es la primera vez que el Gobierno comete esa torpeza. Criminalizamos el accidente del URQUIOLA (1976), más tarde el del AEGEAN SEA (1992), y ahora hemos recaído en el mismo error.

Fue el capitán marítimo de La Coruña quien por orden del director general de Marina Mercante, más tarde él mismo acusado, inició el proceso penal al presentar ante la Guardia Civil una denuncia contra el capitán del PRESTIGE por un hipotético delito de desobediencia a la autoridad. Por aquellos días, el Gobierno propalaba una falsa versión de los hechos según la cual el capitán Mangouras ha-

bía desafiado al Estado español diciendo que él sólo obedecía a su armador. Meses más tarde, cuando fueron entregadas las grabaciones del centro de coordinación de salvamento de Finisterre, descubrimos horrorizados que el capitán se había limitado a asentir sobre la toma de remolque (Mangouras jamás desobedeció a las autoridades españolas), pero advirtiendo que “el remolcador obedece al



armador, no a mí”. Todo había sido un error de traducción del inglés.

La denuncia del capitán marítimo desencadenó el proceso penal que ahora, once años después de la primera avería del petrolero, ha sido sentenciado.

¿Por qué el director general, sin duda con el visto bueno del entonces delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández Mesa, quiso que su subordinado criminalizara el accidente? La respuesta la dieron José María Ruiz Soroa y Juan Zamora en la ponencia

que presentaron en el Congreso de Bilbao, abril de 2012, sobre grandes accidentes marítimos. La Administración española obedece el siguiente patrón de comportamiento ante un siniestro marítimo:

1. Imputación y focalización de culpas sobre el personal embarcado. Criminalización de los marinos y utilización de los procesos penales como método de desviar la atención e introducir

en su resolución a órganos relativamente inexpertos y dóciles.

2. Intoxicación masiva de una opinión pública poco preparada y muy dispuesta a aceptar cualquier explicación que pinte el entramado marítimo con simplezas del cine de piratas.

3. Las investigaciones oficiales se llevan a cabo de manera sesgada, confusa y parcial, sin entrar nunca a analizar las decisiones de la propia Administración.

4. Se eleva el tono del siniestro buscando su confusión con un problema político entre go-

bierno/oposición, lo que garantiza a la burocracia responsable plena protección por parte del interés político en cuestión.

5. Se pone en circulación un concepto espurio del interés general o patriótico, que lleva a la defensa irracional del “que paguen los extranjeros y no España”.

Esta secuencia de gestión, cuya finalidad es alejar de la Administración cualquier atisbo de responsabilidad, fue seguida, a veces con bochornoso entusiasmo, en el siniestro del PRESTIGE. Ya sabemos que la administración judicial española carece de los medios necesarios para determinar responsabilidades penales con un mínimo de sentido. Y ya deberíamos saber por las experiencias anteriores que esa estrategia, exitosa en el ámbito doméstico para sus impulsores, resulta ruinosa en términos económicos y de reputación en el plano internacional. La sociedad española ha pagado todos los daños causados por el vertido del PRESTIGE y de propina hemos sufragado, con intereses y pidiendo perdón, las costosísimas juergas judiciales de Nueva York y Londres, a donde nos condujeron los sucesivos Gobiernos de España.

No aprendimos del URQUIOLA ni aprendimos del AEGEAN SEA. Lo del PRESTIGE ha sido todavía peor. Estamos condenados a seguir haciendo el ridículo más espantoso y encima a pagar los platos rotos y el espectáculo. ✱

Viajes desde España y Portugal hacia...

**Angola
Cabo Verde
Guinea**

**Mozambique
Sao Tomé
Senegal**

... y muchos más destinos

**Cargas en Tránsito desde España
en cooperación con Asta Logistic**



marmod
Transportes Marítimos
Intermodais, Lda.

20º
aniversario
1993-2013

La soledad del corredor atolondrado

Manuel Manero
Capitán de la MM

En la primera sesión de la vista oral por los daños ecológicos y económicos causados por el vertido del PRESTIGE todos los presentes pudieron contemplar en directo la soledad del director general de Marina Mercante. Allí estaba José Luis López Sors, solo, en la completa soledad del corredor atolondrado, sin apoyos dentro ni fuera de la sala, aguantando el tipo con una mueca de miedo y estupor junto a un tranquilo y broncado Apostolos Mangouras y al apuesto Nikolaos Argyropoulos, jefe de máquinas del PRESTIGE, el hombre que nadie sabía por qué estaba allí.

López Sors se mueve desde hace años como alma en pena. La cúpula del PP ya le ha condenado por mentiroso, nos mintió vilmente, aseguran. Por su culpa perdimos las elecciones de 2004, que parecían ganadas ante la miseria del PSOE. Por su culpa anda el Estado español embarrado en un cenagal del que no han podido ni han sabido salir.

Para el PSOE, López Sors no es más que el segundón que estaba donde no debía y que actuó ante un problema complejo con la simplicidad de un Forrest Gump abandonado por la suerte.

López Sors sabía que sus colaboradores más capaces le aconsejaron meter el buque en un lugar de refugio. Director éste es un caso de libro, evaluamos el estado del casco, rodeamos el buque con barreras y lo descargamos. Pero él se creyó más listo que nadie y le



dijo a sus funcionarios técnicos que la orden de hundir el buque venía de arriba. Y a sus superiores, los de arriba, les vendió la garantía de que todo su equipo de expertos, capitanes, jefes de máquinas, ingenieros navales, todos, estaban de acuerdo con sacar el buque, *send the vessel away*, hasta que se hunda.

Por eso José Luis López Sors ha estado solo durante el proceso. Nadie le abraza, nadie le escribe, nadie le atiende en el ministerio.

El capitán del PRESTIGE sabe que tiene a todos los expertos de su lado. Su detención y procesamiento penal, un puro despropósito, sólo

puede calificarse de ignominia. Dicho con toda la crudeza de nuestros vecinos franceses: es una canallada detener a un inocente para tapan los errores de quienes convirtieron un ac-

López Sors se mueve desde hace años como alma en pena, condenado por su propio partido

cidente en una catástrofe.

De Nikolaos Argyropoulos, ¿qué les podemos decir? Quizás estaba allí, sentado junto a Mangouras, frente al Tribunal que

le ha juzgado, porque un pretencioso delirante, Serafín Díaz Regueiro, declaró para darse importancia que él, sólo él, había puesto en marcha la máquina propulsora del PRESTIGE. La Administración agarrada al clavo ardiente de semejante personaje, se tragó el cuento chino, o hizo ver se que lo tragaba. Quien puso en marcha la máquina del PRESTIGE, obviamente, fue Argyropoulos y el personal de máquinas que reembarcó durante la mañana del día 14 de noviembre de 2002. Pero al jefe de máquinas del PRESTIGE le acusaron de desobediencia en base a la declaración increíble de Díaz Regueiro. Una locura, o peor, un error. *

El discurso inane de Francisco Álvarez Cascos



Daniel Molero

Periodista de NAUCHER

La sociedad española se ha preguntado muchas veces a lo largo de estos últimos años por la utilidad social de la mayoría de los políticos españoles. El resultado ha sido devastador. Situados en su campana de cristal, o en el hemicycle y alrededores, puede parecer, en una mirada superficial, que trabajan para algo no del todo inútil, pero cuando los sacas al lugar de los hechos (la economía real, los desmanes de la cúpula del Estado, la impunidad del trinquete y tente tieso, o una catástrofe marítima provocada por su manifiesta incom-

petencia), se desmoronan sin remedio.

Escuchar en el juicio sobre el siniestro del PRESTIGE las declaraciones de Francisco Álvarez Cascos, ministro de Fomento en noviembre de 2002, nos demostró que prestamos a esos políticos una innecesaria atención. Duelen sus falacias, sus argumentos miserables y su monumental hipocresía.

Álvarez Cascos no vino a La Coruña a prestar declaración como testigo para aclarar o iluminar las causas de una gestión del accidente insensata y catastrófica. En absoluto. Él vino con la lección aprendida para soltar su discurso de político bregado en la inanidad de las frases he-

chas, de los tópicos manidos y de los chascarrillos zascandiles.

En ocasiones utilizando su manifiesta sordera, y en otras haciéndose el sueco, el ex ministro respondía a los interrogato-

Prácticamente nada aportó el ex ministro para la comprensión de lo que estaba siendo juzgado

rios con el discurso que llevaba memorizado. Si le apretaban mucho recurría a la desmemoria: no lo recuerdo, no me consta... Poco, prácticamente nada

aportó el ex ministro a la comprensión de lo que estaba siendo juzgado en La Coruña.

Estaba en el Congreso de los Diputados cuando le avisaron del problema del petrolero la tarde del día 13 de noviembre de 2002, declaró impasible. A partir de aquí fue desgranando su argumentario. Primer argumento: el buque tiene la culpa por causar el problema, "a mí nadie me va a convencer de que el paraguas tiene la culpa de los remojones, la culpa es del agua", repitió, contento y alegre por la, digamos, metáfora. Ni palabra sobre la documentación intachable del buque ni sobre la evolución de la avería a medida *Sigue en página 11 >>*

>> *Viene de página 10*

que el petrolero se enfrentaba al oleaje por decisión de las autoridades españolas. El petrolero es responsable porque era viejo, con bandera de Bahamas, armador griego y estaba fletado por una empresa rusa domiciliada en Suiza, todos ellos perseguidores del beneficio particular. Y punto.

Segundo argumento: se gestionó la crisis, por supuesto, de la mejor manera posible, nuestra administración marítima posee una altísima calidad, el director general de Marina Mercante, eficiente y sapientísimo, en todo momento respetó los criterios que suministraban los técnicos. Cualquier pregunta sobre la realidad de los hechos, tan alejados de las fantasías del ex ministro, era rápidamente despachada con un discursillo sobre el interés general que representaba el Gobierno y la Administración, y el interés privado, lucrativo, que defendían todos los demás. Oyéndole, cualquiera podía preguntarse como era posible que alguien dotado de un discurso tan simplón hubiera llegado a las cumbres a las que escaló el señor Álvarez Cascos.

Tercer argumento. El Gobierno cumplió en todo momento con lo dispuesto y previsto en el Plan Nacional de Contingencias, cuyo esquema de toma de decisiones tuvo el ex ministro la desvergüenza de exhibir. Y cuando se le preguntaba por esa norma, cuyas prescripciones fueron sistemáticamente ignoradas, el

ministro insistía, sordo a la pregunta, insistiendo en que se hizo lo mejor porque ellos representan el bien común y los demás persiguen con codicia el beneficio privado, etcétera, etcétera. Ellos son los buenos y los buenos siempre tienen razón. Si se le agotaba el discurso, o las preguntas aludían a su afición cinegética, satisfecha en plena crisis del PRESTIGE, o a los méritos

añadido a la cadena de despropósitos que hicieron naufragar el PRESTIGE. Lleva el Gobierno español once largos años gastando un dineral que no tenemos para intentar tapar ese error.

De la nadería retórica del ex ministro rescatamos dos pequeños detalles que, por otra parte, ponen en evidencia el conocido cinismo del personaje. Reconoció Álvarez Cascos la apertura

su armador. El ex ministro se acordaba, en efecto, de ese expediente, anunciado por él mismo en su comparecencia en el Congreso de los Diputados el día 10 de diciembre de 2002, pero no recordaba nada más. ¿En qué acabó el expediente? ¿Qué medidas se tomaron por el Ministerio? ¿Dónde se puede consultar el tal expediente? Nada, el ex ministro no recordaba o no le constaba nada de nada.

El segundo detalle resulta más casoso, si cabe. Repitió el testigo varias veces que una de las voces más autorizadas en materia de salvamento, si no la más autorizada, había refrendado la decisión de alejar el buque y hundirlo en alta mar. Se refería al director del CEDRE, un centro francés de investigación de la contaminación marina. Doble mentira. Ni el director del CEDRE, Michel Guerin, representa autoridad técnica o científica alguna en materia de salvamento, ni refrendó el disparate de alejar el buque y "rezar para que se hunda". Se limitó el señor Guerin a señalar que podría no ser erróneo alejar el buque mientras se buscaba un puerto de refugio para resolver el problema. Por supuesto, el señor Guerin jamás se ha atribuido la expertise que tan ansiosamente le otorga el otrora ministro de Fomento.

Pasó por el juicio sobre el PRESTIGE el señor Álvarez Cascos y dejó tras de sí la sensación de que nos podíamos haber ahorrado las mentiras y las molestias. *



que pudo haber acumulado para que le otorgaran poco después la medalla de oro de Galicia, acudía solícito en su ayuda el presidente del tribunal, que mandaba callar al importuno letrado.

Así pues, la comparecencia en juicio del testigo que dirigía el Ministerio competente en Marina Mercante no aportó nada de interés. Al contrario, con su táctica de tinta de calamar dejó tras de sí un rastro de confusión y la certeza de que el juicio de La Coruña será un elemento más

de un expediente informativo a la empresa Remolcanosa, armadora del remolcador RÍA DE VIGO, contratado por Salvamento Marítimo, pero que se ofreció a la empresa holandesa de salvamento Smit Salvage en la tarde del día 13 de noviembre, hecho de suma importancia para comprender la operación de remolque y la actuación del capitán del PRESTIGE, que supo en todo momento que el remolcador estaba negociando un contrato de salvamento con

Navegar y mucho más

Titulaciones SIN PARO

La Unión Europea necesita 35.000 nuevos oficiales de la Marina Mercante

Salidas Profesionales: Negocio marítimo, navegación, sector energético y de mantenimiento, náutica deportiva...

GRADO EN INGENIERÍA MARINA

GRADO EN INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

MASTER EN INGENIERÍA MARINA

MASTER EN INGENIERÍA DE MANTENIMIENTO E INSTALACIONES DEL BUQUE

DOCTOR EN INGENIERÍA MARÍTIMA

E.T.S. DE NÁUTICA Y MÁQUINAS www.nauticaymaquinas.es Campus de Riazor Paseo de Ronda 51 - 15001 A Coruña - Información en el Centro

Los testimonios de los profesionales del salvamento marítimo

Felipe Louzán
Capitán de la MM

En los nueve meses que duró el juicio sobre el naufragio del PRESTIGE hubo días plomizos, con testigos o peritos insustanciales, y sesiones de altura profesional y técnica extraordinarias. Así fue cuando declararon dos testigos de importancia capital para entender lo que sucedió desde el 13 al 19 de noviembre de 2002, con el petrolero abanderado en Bahamas que sufrió una avería estructural cuando navegaba con rumbo sur por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre.

Los defensores del ex director general de Marina Mercante, López Sors, basaron su defensa en la tesis de que el buque navegaba en malas condiciones, chatarra flotante en manos de piratas griegos, y que la decisión de hundir el buque, alejándolo de la costa, era preferible a la de refugiar el buque para que naufragara cerca de la costa. Tesis sostenida en solitario por quienes participaron en las decisiones y quienes por razón del cargo se vieron obligados a forzar la verdad de los hechos para que, como fuera, encajaran en el relato.

Las declaraciones de los testigos Huisman y Koffeman, que en materia de salvamento serían comparables a lo que Vargas Llosa, Marsé y Marías significan para la literatura en lengua española, tuvieron el valor incalculable de la lógica y del sentido común. Nada que demostrar respecto a las condiciones de



buque, pues además de los certificados emitidos en nombre del Estado de bandera por la mayor sociedad clasificadora del mundo, ABS, su resistencia queda más que probada por los días que aguantó a flote, seriamente dañado y soportando miles de impactos de la mar. Lo del capitán Mangouras y su tripulación, a quienes ministros y altos cargos no dudaron en calificar de piratas, hay que entenderlo en la situación desesperada que vivían los políticos, aterrorizados ante el desastre provocado por su desidia y su incompetencia.

Los capitanes Huismans y Kofferman explicaron una y otra vez que el salvamento del PRESTIGE exigía llevarlo a aguas

abrigadas, fondearlo y alijar la carga contaminante que transportaba en sus tanques en una operación de transbordo buque a buque. La operación de llevar

La resistencia del buque quedó probada por los días que aguantó a flote, estando dañado

el buque a un lugar de refugio no era fácil y conllevaba serios riesgos, por supuesto, pero era la única opción para evitar la catástrofe. Mandar alejarlo a un rumbo noroeste, contra la mar

de fondo y directos a la zona por donde venía una borrasca anunciada por todos los servicios meteorológicos, no tenía sentido y garantizaba el naufragio de la nave y una catástrofe ecológica. Las opciones disponibles no consistían, como pretenden los defensores del Estado, en hundir el buque cerca de la costa o alejado de ella. Ese dilema es tramposo. La alternativa en realidad consistía en hundir el buque y causar una gran catástrofe, o intentar su salvamento y evitar el desastre ecológico, opción que precisaba de un lugar de refugio donde protegerlo y permitir la operación de trasvase de la carga. *Sigue en página 13 >>*

>> *Viene de página 12*

¿Qué lugar de refugio? El capitán Koffeman repitió una y otra vez que eso es lo que él pretendió debatir con las autoridades españolas en la mañana del día 15 de noviembre, valorando los riesgos e intereses en juego y decidiendo de forma conjunta la mejor opción. Pero no pudo ni hablar. Con amargura confesó que ni siquiera le dejaron abrir la boca. Un autoritario Fernández Mesa, entonces delegado del gobierno en Galicia, quien llevaba la voz cantante según el testigo (y quien se zafó de la imputación penal declarando en el Juzgado que él de buques y navegación no sabe absolutamente nada, que todas las decisiones las tomaba López Sors), le mandó callar y marcharse a 120 millas de la cos-

ta española (en el documento escrito pone a 320 millas de la costa, que conste). Le negaron la oportunidad de proponer un puerto, una ría, una ensenada o un simple paraje abrigado para refugiar el PRESTIGE.

Ante la contundente lógica de Koffeman, las preguntas del fiscal y de los abogados del Estado resultaron ridículas, innecesarias o claramente improcedentes. Que si sabía cuántas bateas hay en la ría de Vigo, o cuántas barreras anticontaminación y de qué tipo había disponibles, o si ya tenía los nombres de los barcos necesarios para el trasvase de la carga. Les faltó marear al testigo interrogándole sobre los nombres de los alcaldes de Galicia, para concluir ante la obvia ignorancia del capitán Koffeman sobre tales extremos, que

en realidad ni el testigo ni su empresa tenían ni idea de lo que se traían entre manos. En fin, que no tenían un plan de salvamento encuadrado, en colores y con el visto bueno de las administraciones competentes.

El paciente holandés, como había hecho Huismans un día antes, explicaba que tenía una idea clara de cómo salvar el petrolero averiado y que los detalles concretos se ejecutan en paralelo a la situación del buque a salvar. Eso es lo que se hace, lo que la empresa Smit Salvage viene haciendo con éxito rayano en el 95 por ciento desde hace muchos años. Y afirmó que de haberse ejecutado su plan, con el que los técnicos más cualificados del salvamento marítimo español estuvieron de acuerdo, el PRESTIGE se habría salvado

y los daños por contaminación se hubieran limitado a unos pocos millones de dólares. Pero el tándem López Sors-Fernández Mesa, un prejuicioso y un ignorante autoritario, no quisieron siquiera escucharle. “¡Out, a 120 millas de la costa española!”, le conminaron.

Los defensores de López Sors y de las tesis oficiales le oían impertérritos, sin querer enterarse, insistiendo en que las autoridades españolas defendían la costa gallega y por eso ordenaron al PRESTIGE “alejarse y rezar para que se hunda”, provocando así la mayor catástrofe ecológica sufrida por las costas españolas, en tanto que Smit Salvage sólo pretendía hacer negocio y arruinar la economía pesquera de Galicia. Realmente patético, una ofensa para la inteligencia. ✱

La mejor información marítima, náutica, naval y portuaria en lengua española la encontrará en: www.naucher.com



naucher
GLOBAL

¡Más de 55.000 lectores ya nos siguen!
Subscríbase a nuestros Newsletters

Síguenos en las principales redes sociales



publicidad@naucher.com
redaccion@naucher.com



El bochornoso espectáculo del interrogatorio del fiscal al capitán del 'Prestige'

Juan Zamora
Director de NAUCHER

Imaginemos que al conductor de un camión cisterna contratado por una empresa de transporte le someten a un juicio tras haber sufrido un accidente, con daños materiales (camión destrozado, carretera manchada, interrupción del tráfico, etc.), pero sin víctimas. Imaginemos que en la vista oral del proceso, al camionero le interroga sobre el accidente un niño de ocho años que sólo ha visto un camión en fotografía y que lógicamente ignora cómo se desarrolla el oficio de conductor, qué hace, cómo se forma, etc. etc. Para colmo, el niño de ocho años -pobre criatura- habla un idioma distinto y distante del camionero y necesita que otro niño, también lógicamente ignorante del oficio de

camionero y de cuanto rodea al transporte rodado (leyes, mercado, prácticas al uso), le vaya traduciendo las preguntas y las respuestas. Eso fue el interrogatorio del fiscal al capitán del PRESTIGE, Apóstolos Mangouras. Un espectáculo penoso, delirante, rayano en el teatro del absurdo.

El niño -ocho añitos- que sabe lo que sabe un niño de ocho años e ignora todo cuanto ignora de la dura profesión del camionero un niño de 8 años, le pregunta al conductor, ¿llevaba usted puesta la velocidad automática en el momento del accidente? El camionero, ya muy fatigado por preguntas infantiles e irritado por la impertinencia del imberbe, lo mira

estupefacto y no acaba de decidir si manda a la criatura a que le limpien los mocos o hace de tripas corazón y le pregunta al mocoso, "¿podría usted explicarme qué quiere decir lo de velocidad automática?" Opta con resignación por esto último. El mocoso es chulillo, un niño malcriado, y se revuelve lleno de soberbia: "¡aquí las preguntas las hago yo, usted conteste!"

El conductor, que sabe que el niño de 8 años -ignorante y chulillo- le pide una condena de doce años por delitos inventados, baja la cabeza y explica que el camión va a la velocidad que permite el motor, las normas de tráfico aplicables en cada zona y las condiciones del

tráfico y que no hay 'velocidad automática' alguna. El mocoso va armado con un fajo de papeles que consulta imitando a las personas que saben -lo ha visto en la tele- e insiste: muy bien, entonces, "¿sabía usted el dinero que pagó el cliente a la empresa propietaria del camión por el transporte?" "No lo sé", contesta el conductor, "esos pormenores no los sabemos los conductores". "¿Y sabía usted, insiste el niño, que el mecánico que revisó el motor del camión hace dos años ya advirtió que el manguito de la pieza que habían cambiado unos meses antes podría dar problemas?" El rostro del conductor empieza a denotar un cansancio infinito, pero se sobrepone a pesar de sus muchos años de vida y experiencia. "No lo sé, los conductores no solemos ser además ingenieros", *Sigue en página 15 >>*

Fue un espectáculo penoso, delirante, rayano en el teatro del absurdo

>> *Viene de página 14*

responde. Muy ufano, el impúber mira al tendido y comenta, "¡ajá, está claro que usted no sabía lo que llevaba entre manos!"

El conductor le mira y en su mirada, entre la indecible irritación, aparece un rayo de misericordia. Pobre niño -piensa- no tiene ni idea de lo que está hablando, pregunta a bulto y actúa imitando a los mayores, en fin, un niño. Qué le vamos a hacer.

El niño, envalentonado por la actitud educada y benevolente del viejo conductor, se viene arriba, oye aplausos imaginados en su tierno cerebro, y sin encomendarse a dios ni al diablo, pregunta: "el camión corría en el momento del accidente, ¿verdad?". El camionero no sabe si reír o llorar, y contesta: "sí, claro, el camión corría, naturalmente, por supuesto". El niño está satisfecho, ha conseguido que el viejo conductor admita que el camión ¡corría! Sabe que al día siguiente en el colegio los niños comentarán a coro: ¡el camión corría, el conductor ha admitido

que el camión corría!. No importa si corría poco o mucho, si la velocidad superaba la máxima legal o si era adecuada para las condiciones de tráfico, ¡el camión corría!

Aunque algún profesor les explica que todos los camiones corren, porque eso es lo que han de hacer para cumplir su misión, los periodistas no están para entrar en detalles de si la velocidad del camión era adecuada en el momento del accidente, como por otra parte demuestran las grabaciones de las cámaras y los numerosos testigos y peritos que han declarado en el proceso. Lo

importante para los niños es que el camión corría y, claro, por eso tuvo el accidente. Está claro que el conductor, que no sabía lo del manguito, era un loco que llevaba un camión que tenía ruedas y corría. ¡Corría!

Eso fue la sesión de la vista oral del proceso sobre el PRESTIGE en la que le tocaba al fiscal interrogar al acusado Apóstolos Mangouras, capitán del PRESTIGE, al que sometió a una batería

de preguntas grotescas, absurdas y estúpidas, que ponían en evidencia que el señor García, fiscal, no sabía de lo que hablaba, lo ignora todo de los barcos y por eso, impasible como un niño curiosillo, era capaz de preguntarle al capitán "¿con qué instrumento miden ustedes los calados del barco?", preguntas sin relación alguna con el accidente, lanzadas sólo y exclusivamente para dar la impresión de que el capitán no sabe y por tanto es culpable. Un capitán de la marina mercante italiana, asistente al juicio por solidaridad con el capitán del PRESTIGE, comentó que

a los capitanes se nos exige tener conocimientos profundos de derecho marítimo, penal y mercantil, y este fiscal no tiene ni idea de barcos, y ahí está, interrogando a bulto, como un ciego disparando al aire, ¡porca miseria!

Mangouras aguantó bien el bochornoso espectáculo. Frisa los ochenta años, está en buen estado físico, pero la edad se le nota en el cansancio de la mirada y en esa nota de incommensurable tristeza que asoma, rotunda, en su voz gastada. Admitió, naturalmente, que en los

tanques de lastre se observaba corrosión, "sólo corrosión", añadió para que se le entendiera. Todos los tanques de lastre, de todos los buques a partir de unos pocos meses de servicio, sufren corrosión. Lo sabe él y lo sabemos todos los marinos y

que sea necesario. Eso fue lo que hizo el PRESTIGE. Y está bien documentado.

Pero este proceso otoñal y tardío, que nada tiene que ver con la justicia, aunque de ella tengamos la opinión que la mayoría de los españoles tienen de la justicia, no



cuantos técnicos trabajan en la construcción naval.

Pero no lo sabían los periodistas que el mismo día por la tarde titulaban en todas las radios y televisiones que "los tanques del PRESTIGE tenían corrosión, lo ha admitido el mismísimo capitán Mangouras". Pues sí, los tanques de lastre de cualquier petrolero en servicio siempre tienen corrosión. Por eso, cuando la corrosión supera un determinado límite, regulado en las normas técnicas de las sociedades de clasificación, se manda cambiar las planchas, cuadermas, bulárcamas, esloras, baos y demás elementos constructivos

ha perseguido saber cómo y por qué se produjo el accidente del petrolero PRESTIGE en la tarde del día 13 de noviembre de 2002. Aquí se está para condenar al capitán Mangouras caiga quien caiga, aunque para ello tengamos que mentir, falsear y arrastrar por el barro a la administración de justicia. Aquí se ha sentenciado que el gobierno hizo lo mejor, lo único posible, y que cualquier otra versión atenta contra el honor de la patria. Aquí se está para avergonzarnos a todos los españoles de bien y para que los profesionales del mar podamos indignarnos hasta la médula. Para eso montaron este circo. *

**COLECCIÓN
NOSTROMO**



EDITORIAL JUVENTUD

El error de Salvamento Marítimo y la irresponsabilidad del poder político

Manuel Manero
Capitán de la MM

El juicio sobre el naufragio del petrolero PRESTIGE tuvo tintes de serial. Cada semana, durante tres días, ocupaban la pasarela diferentes testigos que se adherían a la trama principal con más o menos éxito. A veces un personaje secundario aumentaba su importancia con una actuación impecable. Fue el caso de los marineros del remolcador IBAIZABAL UNO, Collado y Caínzos, cuyo testimonio alcanzó cotas muy altas de credibilidad, honradez y profesionalidad. Ambos fueron lanzados a la cubierta del petrolero desde el helicóptero en las primeras horas del 14 de noviembre de 2002, para colaborar en la toma de remolque. Ambos coincidieron en exculpar a los tripulantes del buque de cualquier falta de colaboración, alabaron la actitud y entereza que mantuvieron en todo momento y aseguraron que ir desde el puente hasta la proa constituía una peligrosa heroicidad. Nada tuvieron que ver ni ellos ni los tripulantes del PRESTIGE en las sucesivas roturas de los cabos de remolque que intentaba dar el RÍA DE VIGO.

También pasaron por el juicio dos actores de primera fila empeñados en ensuciar su papel. Por un lado, el controlador de la torre de Finisterre (CZCS Finisterre), Rodríguez Fungairiño, que fue quien sostuvo en inglés todas las conversaciones con el PRESTIGE la tarde del día en que el petrolero sufrió una ave-



ría navegando por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre. Fue Fungairiño quien cometió el trágico error de traducir mal las palabras del capitán Mangouras. Dónde éste dijo que quería coger el remolque, pero que *the tug receives orders from owners, not from me* (el remolcador obedece al armador, no a

mí), el controlador escribió: el capitán dice "que sólo obedece órdenes del armador". En ese error se basó la acusación de desobediencia que denunció el capitán marítimo de La Coruña ante la Guardia Civil, que llevó a Mangouras a la cárcel y que ha dado lugar al largo proceso que diez años después se ha enjuiciado en La Coruña.

El controlador escribió: el capitán dice "que sólo obedece órdenes del armador"

ciado en La Coruña.

Un error disculpable en el marco de unas conversaciones complicadas y con interferencias, pero inadmisibles con el paso del tiempo. El Gobierno español tardó muchos meses en entregar las grabaciones que demostraban el error del controlador y la inocencia de Mangouras. En el juicio, Fungairiño, sin embargo, se enrocó en su error y con vehemencia temeraria insistió que a él Mangouras le dijo que sólo obedecía a su armador. Cuando le recordaron que todas las conversaciones están grabadas y que el capitán griego nunca dijo eso, el controlador llegó al

extremo de aceptar, en respuesta a la irónica pregunta del abogado Ruiz Soroa, que las cintas en efecto habrían sido manipuladas por la dirección de Sase-mar. En este punto, la declaración de Fungairiño recordó la declaración del subinspector Díaz Regueiro cuando declaró fuera de sí que los tripulantes del buque querían sabotear su misión. Una pena.

El segundo actor principal decidido a embarrar su papel con una actuación lastimosa fue Arsenio Fernández Mesa, delegado del Gobierno en Galicia en el tiempo del siniestro. En síntesis, el señor Fernández Mesa declaró que él de buques, de contaminación y de siniestros marítimos no tiene "absolutamente ni idea", no obstante contar con la medalla al mérito naval y haber ejercido de portavoz del Partido Popular en la comisión de asuntos marítimos y portuarios del Congreso de los Diputados. En la gestión del caso PRESTIGE vino a ser un mayordomo sordo, ciego y mudo, ajeno a cualquier decisión: todo se lo decían, él nada sabía y nada entendía.

Presidía el llamado organismo rector (OR) –un órgano que nada tiene que ver con lo dispuesto en el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental–, que, según los testimonios de los controladores marítimos, del subdirector general de seguridad, Manuel Nogueira, y del mismo López Sors, ex director general de Marina Mercante, era el órgano colegiado donde *Sigue en página 17 >>*

>> Viene de página 16

se tomaron todas las decisiones importantes de la gestión del accidente del petrolero: conducir el buque a mar abierta hasta hundirlo, denunciar en falso a su capitán y ordenar a los salvadores profesionales que alejaran el buque hasta 120 millas de las aguas donde España ejerce jurisdicción o derechos jurisdiccionales, es decir hasta las 320 millas de la costa.

Pero según la máxima autoridad política que, in situ, intervino en la gestión del siniestro, el tal OR ni debatía ni mucho menos decidía nada. Allí, según el testigo Fernández Mesa, cada cual venía con las decisiones que le competían definitivamente selladas y él no estaba para entrometerse en las funciones de los demás. Cuando la pregunta atañía a sus propias competencias, por ejemplo, la movilización de la Guardia Civil para ir a bordo a detener al capitán Mangouras, hecho del que existen pruebas documentales sobradas, el testigo Fernández Mesa se escurrió tras la flaca memoria: "No me consta, no lo recuerdo...".

Un papel lamentable el suyo, que roza la indignidad. ¿Mintieron los controladores y jefes de Sasemar? ¿Mintieron López Sors y Nogueira, director y subdirector de Marina Mercante? ¿Mintieron todos los que han atribuido al organismo rector la toma de las decisiones que convirtieron un accidente marítimo en una catástrofe ecológica, una ruina económica y un considerable descrédito para España? ¿O estamos ante un político vacío, de cartón piedra, una figura subida al machito de la política que cuando hay que fajarse con un problema alega que él no sabe nada de nada, él era un simple mayordomo, el anfitrión de cuantos trabajaron para resolver el problema de un petrolero accidentado frente a las costas españolas? En cualquier caso, un desastre. *

Juan Zamora
Director de NAUCHER

El juicio de La Coruña sobre el naufragio del petrolero PRESTIGE resume con bastante exactitud la desgracia de España.

En primer lugar, el juicio se montó con tres acusados, y un cuarto en rebeldía, por delitos inventados e imposibles. Incluso el ex director general de la Marina Mercante, autor confeso de la errónea decisión de lanzar el buque contra el temporal y "rezar para que se hunda", no merecía un juicio penal.

Los esfuerzos denodados del fiscal y los abogados del Estado para probar el mal estado del petrolero y la impericia profesional del capitán Apóstolos Mangouras chocaron contra el muro infranqueable de la realidad.

El buque, incluso seriamente averiado, aguantó seis días a flote, enfrentándose a más de cincuenta mil olas que impactaron el casco con furia. Por sí sólo, este dato desmonta cualquier acusación sobre las condiciones de su estructura. De la profesionalidad del capitán Mangouras no hay duda alguna. Todos los análisis técnicos realizados sobre la actuación del capitán durante el siniestro ponían de manifiesto su comportamiento ejemplar y el acierto de las decisiones que tomó para evitar el naufragio.

A la vista de la lamentable gestión del siniestro del PRESTIGE deberíamos habernos preguntado por la actuación del remolcador RÍA DE VIGO, contratado con dinero público, pero que en el momento del accidente se puso al servicio de una empresa privada; y deberíamos preguntarnos por los mecanismos de selección que



hacen posible que una persona incompetente llegara al cargo de autoridad marítima española; y qué Administración padecemos, que no pudo impedir el error del director general, a

El juicio se montó con tres acusados por delitos inventados e imposibles

sabiendas de las graves consecuencias que habían de derivarse de sus decisiones; y debimos -debemos- analizar para qué tenemos un Gobierno plagado de asesores y consejeros si lue-

go sus miembros son incapaces de controlar y supervisar la actuación de un director general.

El Gobierno español, incapaz de afrontar tal investigación, optó por arremeter contra el eslabón débil del suceso, el capitán y la tripulación del PRESTIGE. Metieron en la cárcel al capitán y durante los once años transcurridos se han dedicado, gastando una millonada y abrasando el crédito del país, a buscar cualquier detalle, aunque fuera increíble, que sirviera para cuestionar el estado del petrolero y la profesionalidad de su dotación. Todo antes que admitir sus propios errores y cuestionar el sistema político sobre el que están cómodamente aposentados. *

Librería y Editorial Náutica Cartamar



- Agente de Ventas del Instituto Hidrográfico de la Marina
- Distribuidor de la Organización Marítima Internacional

Tlf.: (+34) 981 255 228
cartamar@cartamar.com
www.cartamar.com

Una sentencia inexplicable

Redacción

NAUCHERglobal

La sentencia 00511/2013 de la Sección N. 1 de la Audiencia Provincial de La Coruña, que resuelve por el momento el procedimiento abreviado 000038/2011, instruido por el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción N.1 de Corcubión, ha merecido todo tipo de reproches en los medios

de comunicación.

Una sentencia que es leída ¡once años! después de producirse los hechos sometidos a juicio y que además absuelve a los acusados de provocar con sus actos la mayor catástrofe medioambiental sufrida por las costas españolas. Comprensible, por tanto, que la sociedad española no pueda entenderlo.

En NAUCHERglobal hemos

hecho un enorme esfuerzo periodístico para analizar a fondo la sentencia y orientar a los lectores y profesionales del mundo marítimo entre la vorágine de sus razones y fundamentos. El trabajo ha sido coordinado por Juan Zamora con la colaboración de Manuel Manero, Daniel Molero, Felipe Louzán, Manuel Capeans, Luz Baz, Félix Martín, Jaime Rodrigo y Mariano Badell.

Todas las partes relevantes que han participado en el proceso (los defensores de Mangouras, Nunca Mais, el Estado francés, la abogada del Estado español y el ministerio fiscal), han anunciado su intención de presentar recursos de casación contra la sentencia. De modo que tenemos por la proa unos cuantos años antes de dejar cerrada la historia judicial del buque tanque PRESTIGE. ✱

ANÁLISIS DE LA SENTENCIA I

Absoluciones razonables en derecho

La sentencia del tribunal que ha juzgado el siniestro del PRESTIGE tiene un total de 177 páginas timbradas, divididas entre los ANTECEDENTES DE HECHO, donde se recogen las peticiones de las numerosas partes personadas en el proceso (94 páginas); los HECHOS PROBADOS (13 páginas); los FUNDAMENTOS DE DERECHO (69 páginas); y el FALLO (1 página). Se trata de una sentencia plenamente jurídica, nada política ni nada extrajurídica.

Los jueces han sabido mantenerse alejados y ajenos al enorme ruido mediático que rodeaba el caso y han procedido a resolver las acusaciones, salvo lo que respecta a la condena del capitán Mangouras por desobediencia, con argumentos jurídicos razonables y razonados, con pretensiones pedagógicas, al decir del presidente de la sala, no obstante su redacción deshilvanada y el deslavazado discurso jurídico



con que ha sido construida.

Es una sentencia con absoluciones atrevidas y valerosas que dan una respuesta estrictamente jurídica a las acusaciones que se presentaron ante el tribunal por delitos contra el medio ambiente. Y como se imputaban delitos, la respues-

ta se da desde los parámetros del Derecho Penal y sus principios inspiradores. Entre los cuales hay uno fundamental, el del garantismo; o, lo que es lo mismo, que la carga de probar los delitos recae sobre las acusaciones, y si no levantan esa carga con pruebas claras y

suficientes lo que procede es la absolución.

No era tarea fácil juzgar, con diez años de distancia, cuanto sucedió en el marco del accidente del PRESTIGE. La complejidad y extensión del sumario, unido a las peculiaridades del mundo náutico, del comercio y del transporte de petróleo, hacían la tarea del juzgador especialmente difícil.

Ningún reproche merece el tribunal por su forma de conducir la vista oral, con la única excepción de cambiar su comportamiento tolerante cuando declararon los testigos Álvarez Cascos, ministro de Fomento, y Fernández Mesa, delegado del Gobierno en Galicia. Ante ellos, el tribunal fue beligerante y autoritario, quitando la voz a los abogados y cortando sus intervenciones.

En cuanto a la sentencia, reiteramos su pleno carácter jurídico y su valor al absolver a los acusados de los delitos contra el medio ambiente. A lamentar, el deficiente, parcial y en ocasiones tendencioso manejo y valoración de las pruebas a su disposición, su infame redacción y el incoherente discurso, que socava y arruina los fundamentos jurídicos, y la absurda condena al capitán Mangouras por un delito de desobediencia inexistente. ✱

ANÁLISIS DE LA SENTENCIA II

El supuesto mal estado de mantenimiento y conservación del buque

La absolución del capitán Apostolos Mangouras de los delitos relacionados con los daños al medio ambiente marino (artículos 325, 326 y 338 del Código Penal), la funda el tribunal en el desconocimiento que tenía el acusado del mal estado de mantenimiento y conservación del buque. “No se ha demostrado que los acusados quisieran hundir el buque ni que conocieran sus deficiencias estructurales, ni sus causas relacionadas con conservación y/o reparaciones, 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 (...)” (página 130).

El tribunal da como hecho probado que las condiciones de navegabilidad del petrolero dejaban mucho que desear y aduce como prueba el hecho indiscutible de que se averió en medio de un temporal que otros buques resistieron sin mayores problemas. El capitán Mangouras, al mando del PRESTIGE el día 13 de noviembre de 2002, cuando el buque sufrió una vía de agua por causas desconocidas cuando navegaba con rumbo Sur por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre, no po-



día conocer el “parcialmente precario” estado estructural del petrolero (página 111).

Las condiciones de navegabilidad del petrolero dejaban mucho que desear, según el Tribunal

La sentencia reitera que “el estado del buque no permitía inferir que su estructura estuviese tan seriamente dañada que desaconsejase la navegación, así que sólo podía conocerse ese dato en base a análisis y controles especializados y exhaustivos, esto es a través de las inspecciones que debía realizar y realizó la entidad ABS” (página 112). De modo que, concluye el tribunal, debemos absolver a los tripulantes del PRESTIGE de los de-

litos contra el medio ambiente de que venían acusados “porque no actuaron dolosamente y su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente, ni se ha demostrado en muchos aspectos y, sobre todo, en ningún caso fue GRAVE, que es lo que exige el tipo” (página 131). Este razonamiento de la sentencia resulta impecable desde el punto de vista jurídico-penal y merece, a nuestro juicio, un reconocimiento expreso por su valor. Además, conecta muy bien con una generalizada doctrina en Derecho Marítimo de que el ca-

pitán no responde por los vicios o defectos ocultos del buque.

El tribunal da como hecho probado y cierto que el PRE-

La sentencia no razona ni demuestra el supuesto mal estado del petrolero

TIGE estaba en mal estado. A esa deficiente condición, inconcreta y sin detalle, atribuye el tribunal el naufragio: “... el fallo estructural no tuvo otro origen que las deficiencias de mantenimiento y control de la conservación del buque” (página 113). Y lo reitera más adelante al afirmar que se trataba de “un buque inseguro y abocado al hundimiento” (página 128).
Sigue en página 20 >>

>> *Viene de página 19*

Tal contundencia del juzgador merecía un razonamiento que al menos derribara la presunción de buen estado que otorgan los certificados de clase y estatutarios del buque, que la sentencia admite que estaban todos en regla; y que hiciera frente a la evidencia de que el buque fue capaz de aguantar a flote seis días, con heridas crecientes en la estructura, antes de naufragar.

Sobre el primer punto, el tribunal ataca directamente y sin más, el trabajo de inspección y certificación de American Bureau of Shipping (ABS): "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 no fue eficaz, por lo menos" (página 130).

El razonamiento del tribunal parte de un aserto falso. Los hechos no demuestran que la estructura del PRESTIGE estuviera en mal estado. En primer lugar porque de ser ello cierto, el buque habría naufragado a las pocas horas de producirse la primera avería por el desplome sucesivo de la estructura. En segundo lugar, hay que dejar claro que muchos buques que han sufrido averías estructurales navegando con

mal tiempo eran nuevos y estaban perfectamente conservados, de modo que no es cierta la relación entre la avería y las graves deficiencias que el tribunal atribuye al PRESTIGE. El único hecho probado es que el casco del petrolero sufrió una vía de agua a la altura de la

evaluación de los daños habría evitado la tesis que a partir de 2005 defendió el Gobierno, que consistía en sostener que la avería se había producido al derrumbarse el mamparo longitudinal entre los tanques centrales y los de estribor, a la altura de los tanques 2 y 3. Esa hipótesis forzaba todas las pruebas y evidencias del proceso de deterioro que sufrió el PRESTIGE los días 14 a 19, pero aún así fue presentado y defendido en juicio durante horas y horas.

Tal vez si el Gobierno hubiera cumplido con lo prescrito en el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental (PNC, Orden del Ministerio de Fomento de 23 de

la evaluación de los daños habría evitado la tesis que a partir de 2005 defendió el Gobierno, que consistía en sostener que la avería se había producido al derrumbarse el mamparo longitudinal entre los tanques centrales y los de estribor, a la altura de los tanques 2 y 3. Esa hipótesis forzaba todas las pruebas y evidencias del proceso de deterioro que sufrió el PRESTIGE los días 14 a 19, pero aún así fue presentado y defendido en juicio durante horas y horas.

Sobre el trabajo de ABS como entidad certificadora del buque ya se pronunciaron en sucesivas instancias los tribunales de Nueva York, que exculparon a ABS de las acusaciones de negligencia e imprudencia en relación al PRESTIGE. Además,

hay que recordar que la labor de ABS fue auditada exhaustivamente por la patronal de las sociedades de clasificación (IACS, International Association of Classification Societies), auditoría en la que participó la UE y a la que España declinó asistir. En esa auditoría quedaba demostrado que ABS había cumplido con rigor los procedimientos de reconocimiento e inspección del buque, salvo en un detalle menor, sin ninguna trascendencia. Sorprende mucho, por ello, que la Audiencia afirme en la sentencia que el Informe IACS "evidencia los trabajos de reparación defectuosos" (pg. 110), cuando lo cierto es que IACS afirma justamente lo contrario. *



cuaderna 71 por causas desconocidas con exactitud.

Por otro lado, no resulta jurídicamente muy correcto establecer afirmaciones de hecho acerca de un supuesto fraude o deshonestidad de ABS cuando esta entidad no ha sido parte en el juicio ni ha tenido oportunidad de defenderse. Además, la Audiencia de A Coruña no ha intentado siquiera razonar cómo sería posible que un Tribunal Federal de los Estados Unidos de América (sentencia de fecha 29 de agosto de 2012), desestimara de plano las alega-

marzo de 2001), a lo que estaba obligado inexcusablemente, y hubiera observado las conclusiones del Ejercicio La Coruña 2001, es decir si hubiese evaluado los daños del buque averiado, enviando a bordo a un equipo de inspección adecuado (al menos un ingeniero naval y un capitán de la marina mercante), habríamos sabido el alcance de las averías y si no la causa cierta, al menos hubiéramos podido descartar muchas de las hipótesis que fueron defendidas durante el juicio.

Por poner un simple ejemplo,

El tribunal ataca directamente y sin más, la inspección y certificación de ABS

ANÁLISIS DE LA SENTENCIA III

La insuficiente y sesgada valoración de las pruebas

Durante los nueve meses que duró la vista oral, el tribunal tuvo la oportunidad de escuchar las exposiciones y los interrogatorios a que fueron sometidos científicos, profesionales y expertos de altísima cualificación. Además, había tenido en su poder durante un tiempo dilatado los informes y dictámenes sobre el siniestro del PRESTIGE y sobre los daños de contaminación por el vertido que algunos de estos expertos habían preparado. Naturalmente, entre ese material había cierta cantidad de ganga y algunas conclusiones más atentas al interés de quien les había contratado que a la explicación de los hechos.

El tribunal tenía la obligación ineludible de valorar ese caudal científico, de separar el grano de la paja y de atender si no las certezas, al menos las hipótesis más consistentes sobre el suceso. En cualquier caso, el juzgador dispuso de un material probatorio inatacable, fundamentalmente grabaciones de audio y video y copias de mensajes cruzados en distintos formatos, que le hubieran permitido sin demasiado esfuerzo construir un relato fáctico ajustado a la realidad y que recogiera, siquiera de forma sucinta, la complejidad de un accidente marítimo tan desgraciado como el del PRESTIGE.

Por pereza, indolencia o fatiga, el tribunal abdicó de esa

obligación. Se limita la sentencia a declarar que no se pueden conocer exactamente las causas de la primera avería que sufrió el petrolero, que su naufragio se debió al mal estado estructural, y a continuación hace un repaso del contenido de los informes periciales a su juicio más



significativos. Un repaso bastante superficial, despachado de inicio con una valoración indiscriminada. Tales informes “no sólo son imprecisos en cuanto a tales causas [del siniestro], sino que además su resultado es muchas veces entre contradictorio y sorprendente” (página 118).

A renglón seguido, el juzgador despacha los informes con una o dos frases entresacadas de cada uno de ellos, no siempre fieles al original, sin efectuar valo-

ración alguna. Del informe del profesor Felipe Louzán Lago, por ejemplo, la sentencia destaca su afirmación de que “el PR era un buque sub-estándar” (página 118), cuando en el informe se afirma justamente lo contrario, que todos los datos conducen a la conclusión de que el pe-

nández Hermida, de Tony Bowman y el mismísimo informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, del que elude la crítica imprescindible e inexcusable a su inhibición investigadora.

Peor trato aún reciben los informes de Nigel Barltrop y Alfred Osborne, cuyo contenido y conclusiones, de un elevado valor científico, son despachados, los dos, en tres líneas de texto. Uno y otro concluían que una ola anormal, una ola rompiente, sería la causa probable de la primera avería del PRESTIGE; y que tales olas rompientes se encontraron el día 13 con una situación meteorológica muy favorable a su formación.

Podría el tribunal haberse ahorrado esas comparencias, que ocuparon muchas horas del juicio, pues todos los peritos comparecieron para ser interrogados por las partes, si finalmente iba a arrojarlos, a todos ellos, al cubo de la basura tachándolos de “extraordinariamente elusivos e imprecisos” (página 123).

La deficiente valoración técnica *Sigue en página 22 >>*

La sentencia desdeña los análisis periciales que se presentaron como pruebas

trolero NO era un buque sub-estándar.

Del mismo modo trata los informes de la Universidad Politécnica de Catalunya, el informe Marens, el informe Cushing, el informe de Fer-



ROBINSON

ABIERTOS!

ESTIMADO CLIENTE: ABRIMOS NUEVA TIENDA EN NUEVA UBICACIÓN

CALLE n° 6 Alonso Martínez Calle Génova 40° 25' 24" N, 3° 41' 41" O



[@robinsonsea](#)

[@nautica_robinson](#)

[libreria nautica robinson](#)

www.nauticarobinson.com

c/ Santo Tomé 6. 28004. Madrid

Tel +34 910 242 807

robinson@nauticarobinson.com

>> *Viene de página 21*
 nica de las pruebas y la escasa comprobación y análisis de las periciales que se presentaron ante el tribunal –algunas de ellas, insisto, de enorme valor científico y profesional– degrada el valor de la sentencia. Las palabras confusión y confuso se repiten una y otra vez para calificar hechos, situaciones y declaraciones en las que el tribunal no ha querido entrar a valorar, no obstante la enorme importancia de algunas de ellas. Veamos algunos ejemplos.

Cuando explica la maniobra del capitán para corregir la escora producida por la primera avería, una maniobra que con muy pocas excepciones todos los peritos califican de acertada, inundando los tanques de lastre de babor por gravedad, da como hecho probado la sentencia que se abrieron “manualmente las válvulas para que funcionase una bomba que hizo entrar el agua en los tanques de lastre” (página 99). Sabido es que el PRESTIGE se quedó sin energía, de modo que la maniobra de adrizamiento hubo de realizarse por gravedad, SIN BOMBA ALGUNA QUE IMPULSARA EL AGUA DE MAR HACIA LOS TANQUES. Esa condición del buque, metafóricamente muerto, explica y justifica que el lastrado se hubiera de hacer por gravedad y descalifica totalmente a quienes, sin conocimiento, criticaron la maniobra aduciendo que hubiera sido mejor un trasvase de carga de estribor a babor. Por supuesto que el trasvase era preferible, el capitán lo sabía perfectamente, pero era una maniobra que necesitaba energía para poner las bombas en marcha, y el buque estaba

apagado, de modo que Manicouras hubo de arriesgar a dos hombres para que en una cubierta resbaladiza y barrida por las olas abrieran las válvulas de comunicación de los tanques, situadas en cubierta.

Y previamente, mandara al bombero a la cámara de bombas, bajando las escalas con el buque escorado unos treinta grados, para abrir las válvulas de fondo.

Despacha la sentencia la declaración del entonces subinspector de buques, Serafín Díaz Regueiro, que accedió al PRESTIGE en la mañana del

el argumento, técnicamente razonable, de que las vibraciones del motor contribuirían a debilitar la estructura dañada del petrolero.

Conviene anotar aquí que fue el éxito de la maniobra de adrizamiento ordenada por el capitán Manicouras lo que hizo posible poner en marcha la maquinaria del PRESTIGE.

El relato fáctico de la operación de remolque, un hecho crucial en la acusación de desobediencia del capitán, no se atiene a las numerosas pruebas documentales, la mayoría y las más importantes procedentes

viene que la sentencia recoja un hecho en apariencia irrelevante e incomprensible.

“Según informe del CZCS de Fisterra hasta las 18.00.44 horas UTC del día 14 de noviembre de 2002 el símbolo representado en ellos como buque PRESTIGE (C6MN6) (sic) tiene forma rectangular cerrada (eco real) y a partir de esa hora los gráficos presentan el eco de dicho buque en forma rectangular abierta por las dos caras laterales (eco inercial)” (página 103). ¿Qué relevancia tiene este dato, por otra parte incomprensible pues la

Los peritos calificaron de acertada la maniobra para corregir la escora

El tribunal no indagó sobre la doblez del armador del remolcador RÍA DE VIGO



día 14 de noviembre con la orden de supervisar la puesta en marcha de la máquina principal del PRESTIGE, con un escueto “los términos exactos de esa situación son confusos” (página 102). Lo único confuso de esa situación, en términos objetivos, fue la declaración del señor Díaz, pues la máquina se puso en marcha, haciendo constar el capitán su oposición a esa orden con

del Centro Zonal de Coordinación de Salvamento (CZCS Finisterre), cuya veracidad es indiscutible. Son grabaciones de imagen y audio, con horas incluidas, que hacen innecesarias muchas de las declaraciones de testigos, lógicamente más imprecisas que las grabaciones, puesto que la memoria humana es selectiva. Insistiremos más adelante en este punto. Ahora interesa aclarar a qué

sentencia no dice a partir de qué hora el eco del PRESTIGE es virtual? ¿Por qué lo recoge una sentencia tan extremadamente parca en la descripción de hechos cruciales?

La única explicación es que la sentencia quiera poner una venda sin siquiera mencionar la herida. El remolcador RÍA DE VIGO llegó a las inmediaciones del PRESTIGE no antes *Sigue en página 23 >>*

ANÁLISIS DE LA SENTENCIA IV

El pasmoso descubrimiento de dos culpables ajenos al proceso de La Coruña

>> Viene de página 22

de las 18.30 horas (hora oficial española, UTC + 1), y no pocos expertos a la luz del registro del radar del CZCS Finisterre, han afirmado que el remolcador se mantuvo a una prudente distancia del buque accidentado a la espera de que su armador (el del RÍA DE VIGO), cerrara un contrato de salvamento con el armador del PRESTIGE a través de la sociedad holandesa Smit Salvage. Está probado documentalmente y por la declaración de ambas empresas que antes de las 18 horas del día 13 ya estaban negociando un contrato LOF, en el que Smit pone sobre la mesa que cuenta como subcontratado con el remolcador RÍA DE VIGO, a su vez sujeto a un contrato en exclusiva con Sasemar. Pues bien, el “eco inercial” es la explicación que dieron las autoridades para justificar que el eco del remolcador permanecía después de las 18.30 horas alejado del buque a remolcar.

Cerremos esta parte del comentario con el doloroso pesar de que el tribunal no indagara sobre la doblez del armador del RÍA DE VIGO, al menos por lo que se refiere al supuesto delito de desobediencia del capitán Mangouras.

Afirma el tribunal que “algún comportamiento elusivo” de los mandos del buque puede ser tachado de negligente, tal “como navegar en automático” (página 129). Ese aserto, ininteligible, y el comentario sobre las anclas del buque (“no se entiende por qué no se utilizaron, ni se propuso formalmente esa posibilidad a las autoridades o a los técnicos”, página 140) evidencian de forma muy ilustrativa la escasa comprensión que tenía el tribunal de la materia que estaba juzgando y que no quiso mejorar aprovechando el caudal de datos y reflexiones que las partes y los peritos le ofrecieron. *



A tenor de la sentencia, el tribunal descubre ahora que sí puede haber culpables del naufragio del PRESTIGE, dos al menos: American Bureau of Shipping (ABS), la clasificadora y certificadora de la seguridad y buenas condiciones del buque (en nombre del Estado de Bahamas); y la empresa, Universe Maritime, naviero gestor, y Mare Shipping, propietaria registral de la nave. A la sociedad de clasificación ABS le dedica la sentencia los mayores reproches.

“En cualquier caso, lo que parece claro es que formalmente se realizaron inspecciones, que materialmente se realizaron reparaciones y que la entidad ABS certificó la habilidad del buque para navegar con normalidad y, pese a ello, 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 realizaron con la debida profesionalidad, eficacia y/o prudencia. (...) Si los hechos

La entidad ABS certificó la aptitud del buque para navegar con normalidad

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 no fue eficaz, por lo menos.” (Páginas 113 y 130)

A la improcedencia jurídica de dirigir reproches de fraude a quien no se sienta en el banquillo hay que sumar la estridente ocultación de que la ausencia de ABS del proceso de La Coruña es debida a la estrategia del Estado español, que decidió trocar el caso y llevarse una parte sustancial a Nueva York con la esperanza de que ABS fuera condenada allí y, dado que no está sujeta a limitación de responsabilidad civil, pagara la factura de las indemnizaciones por la contaminación.

Conocido es el revolcón que la justicia norteamericana dio a las pretensiones del Reino de España, afirmando que no se había probado que ABS hubiera sido negligente o imprudente en su labor inspectora del PRESTIGE. *Sigue en página 24 >>*



>> *Viene de página 23*

GE. La abogacía del Estado y la fiscalía no fueron ajenos a esa estrategia. Y la propia Audiencia Provincial de La Coruña rechazó en su día la petición de Nunca Mais para que fuera llamada ABS.

Con lo que, al final, los reproches a ABS ponen en evidencia los gravísimos errores iniciales del proceso penal montado en España, dirigido contra un inocente a quien se deseó torpemente criminalizar, y dejando al margen a quien al final se consideró culpable.

Más perplejidad causa todavía lo que recoge la

sentencia respecto a la empresa naviera, Universe Maritime, a quien la propietaria registral, Mare Shipping, había cedido la gestión y explotación del petrolero. La sentencia recoge la declaración de Georgios Alevizos, director técnico de la naviera, el superior del capitán Mangouras: "Otros testigos han abundado

en las consecuencias catastróficas de lo ocurrido o en el estado previo del buque que se describe en ocasiones como deplorable, singularmente, como queda dicho, por parte de uno de los capitanes anteriores del PRESTIGE en términos ya valorados y por parte de GEORGIOS ALEVIZOS, (Folios 42444 y ss.) de 50 años de edad empleado de Universe Maritime, quien tras afirmar que temía por su segu-

ridad, haber sido despedido y haber formalizado un informe ante el Tribunal de Nueva York en el juicio seguido allí a instancia del Reino de España, aseguró

que la última reparación se hizo mal y así lo reconoció ABS, que Margetis (directivo responsable de la entidad propietaria del buque) dijo que el PRESTIGE estaba en San Petersburgo para 'morir' porque estaba en pésimo estado y sólo podría viajar en mares calmados, calificando gráficamente lo ocurrido como

un 'reventón', para concluir que los armadores fueron engañados por ABS y los responsables de los astilleros chinos donde se hicieron las últimas reparaciones al PRESTIGE, aunque la empresa propietaria del buque sabía que sus condiciones eran inadecuadas, pero ocultó ese conocimiento y asumió el riesgo de que navegase el buque en esas condiciones" (página 116).

Alevizos, director técnico de Universe Maritime venía a decir que el buque estaba en pésimo estado, y que él, directivo de la empresa, precisamente del área técnica, lo sabía, de manera que el

PRESTIGE no debía haber salido de los puertos de San Petersburgo y Ventpils. Declaración escandalosa que debía haber sido respondida por el tribunal con la decisión de acordar la deducción separada del testimonio y ordenar la inmediata detención del declarante, puesto que de ser veraz su declaración

querría decir que había cometido un grave delito, permitiendo que saliera a navegar un buque destinado al naufragio, en el que podrían haber fallecido todos sus tripulantes. Pero el tribunal no hizo nada de eso.

Impasible, escuchó la declaración de Georgios Alevizos –un personaje a quien el Reino de España pagó y usó en el pleito de Nueva York con resultados negativos- y ha recogido

su testimonio en la sentencia dando por bueno el criminal diagnóstico de quién, de creer su declaración, engañó y mintió al capitán Mangouras, ocultán-

dole información y permitiendo la navegación del buque a su mando.

Si la Sala de La Coruña daba crédito a Alevizos, como manifiesta en la sentencia, fue incongruente al no haber procesado a Georgios Alevizos, pues su culpabilidad había sido confesada de plano. *

Los reproches a ABS ponen en evidencia los errores iniciales del proceso penal

Si la Sala daba crédito a Alevizos, fue incongruente no haberlo procesado

ANÁLISIS DE LA SENTENCIA V

Las disparatadas e inútiles razones de la absolución de José Luis López Sors

A la absolución del director general de Marina Mercante, José Luis López Sors, dedica la sentencia nada menos que 28 páginas de las 69 que conforman el capítulo de los Fundamentos de Derecho. No se ha probado, viene a concluir la sentencia, que el comportamiento y las decisiones que tomó la autoridad marítima española hayan sido doloosas, ni siquiera dolo eventual, ni sean constitutivas de una imprudencia grave.

Pero la sentencia no se queda aquí, sino que afirma gratuitamente el acierto de las decisiones más controvertidas (el alejamiento y la negativa a ofrecer un lugar de refugio): "Quien adopta una decisión técnica en una situación de emergencia, debidamente asesorado, dentro de lo posible, no puede ser inculpa como una persona imprudente, aun cuando el resultado de esa decisión no sea el esperado o se demuestre después su desacierto, cual no es el caso" (página 151).

El aplauso de la sentencia a las decisiones que tomó, o asumió, el director general de Marina Mercante, lleva al tribunal a un verdadero alarde de desconocimiento de la realidad y a una valoración de las pruebas descaradamente sesgada y notoriamente selectiva.

El acierto de la orden de alejamiento del buque ("una decisión



discutible pero parcialmente eficaz, enteramente lógica y claramente prudente", página 138), lo basa la sentencia en unos "análisis primerizos de la situación" (página 133), que pronosticaban un inmediato y catastrófico hundimiento del PRESTIGE. Ahí se queda la sentencia, dejando en penumbra esos "análisis primerizos" (¿Quién los hizo? ¿Cómo, con qué datos? ¿Dónde están?),

que, en verdad, por la declaración en juicio de López Sors, no fueron más que prejuicios, hipótesis sin ningún fundamento y falsedades que

las manejaran seriamente las autoridades.

El director general justificó la consigna que dio al jefe del Centro Nacional de Coordinación

de Salvamento, "alejar el buque y rezar para que se hunda", en unas supuestas informaciones, completamente falsas, cuya procedencia se ignora, que "le decían que se hundía y que ardía y que había balsas de salvamento en el mar" (página 139). Pero estas informaciones de los primerísimos confusos momentos iniciales fueron corregidas en pocas horas: ni se hundía, ni ardía, ni balsas en la mar. Pero el director general no cambió su decisión.

Nada hubiera costado llevar a bordo a un equipo técnico que evaluara con rigor los daños del petrolero, pero no se hizo y la sentencia silencia esa falta. Por supuesto, el tribunal pasa por alto el hecho de que el alejamiento, la decisión "más correcta, si no la única posible" (página 151), llevaba al hundimiento del buque con un grado de certeza altísimo.

Sobre el rumbo errático del *Sigue en página 26 >>*

La sentencia afirma gratuitamente el acierto de las decisiones más controvertidas

www.agunsaeuropa.com

Barcelona: Ronda San Antonio, 36-38-2º 2ª
08001 Barcelona * Tel (34) 93 329 89 82

>> *Viene de página 25*

PRESTIGE, primero hacia el Noroeste y luego hacia el Sur, la sentencia afirma que: 1. El rumbo Noroeste era el único posible según los profesionales que estaban en la mar; 2. Las alegaciones sobre el rumbo errático “parecen poco fiables”, el rumbo no era “suicida” (página 133 y 152). ¿Quiénes eran los profesionales que estaban en la mar?

El capitán del buque no marcó ese rumbo, claramente sin destino; al subinspector Serafín Díaz le ordenaron que obligara al buque a alejarse a ese rumbo, según declaró; el patrón del remolcador RÍA DE VIGO tiró a ese rumbo porque así se lo ordenaron, se supone que las autoridades marítimas.

La inmensa mayoría de los expertos que declararon en juicio se mostraron contundentes respecto a que ese rumbo, directo a un temporal anunciado, era el peor posible. Los profesionales del salvamento, cuando llegaron a bordo, sobre las tres de la madrugada del día 15 de noviembre, lo primero que hicieron fue confirmar el rumbo de componente Sur que el capitán Mangouras había ordenado al remolcador, a lo que éste siguiendo instrucciones del CZCS, aceptó.

La verdad, que el tribunal ha desdeñado, es que ese rumbo garantiza el máximo alejamiento, pues simplemente es la perpendicular a la línea teórica que une Finisterre y Ortegal. Posteriormente, las autoridades marítimas intentaron justificar ese rumbo con alegaciones claramente falsas, basadas en una fantasiosa defensa del costado herido o en una falaz conveniencia de acuerdo con el tiempo reinante.

Relacionado con lo anterior hallamos los comentarios de la sentencia sobre el lugar de re-

fugio que podía haber acogido al petrolero. Unos comentarios superficiales, que se limitan a citar las diferentes tesis al respecto, descalificando unas y desdeñando otras, para concluir que el seno de Corcubión era de acceso dificultoso, protección dudosa y con una enorme dificultad para el trasvase de fuel, y que nadie ha dicho dónde estaba el lugar perfecto, se supone que fácil y protegido.

El tratamiento que da la sentencia a la actuación de los salvadores profesionales de Smit Tak, contratados por el armador la misma tarde del día 13 de noviembre, abunda sobre la rasposa valoración de la prueba de que adolece la sentencia. Las largas e

Es obvio que en un salvamento marítimo nadie puede tener la certeza del éxito y así lo declararon Huisman y Kofferman, pero con mayor contundencia declararon que si no podían llevar el buque a aguas tranquilas, el naufragio estaba garantizado.

En cuanto a las “condiciones que nadie les obligó a aceptar”, se trata del documento que la sentencia recoge en la página 102, firmado en el aeropuerto de Alvedro, según el testimonio del capitán marítimo y del capitán de Salvamento Wytse Huisman, en la noche del día 14 de noviembre, como condición sine qua non para que se le autorizara a embarcar en el PRESTIGE.

Marina Mercante, la sentencia asevera que éste no incurrió en ninguna “infracción de normas administrativas”, pues “se aplicó el plan de emergencia, aunque el número de miembros fue superior al previsto” (página 154).

El tribunal, de forma harto sorprendente, ha pasado por alto las numerosas declaraciones que se refirieron a la Orden del ministerio de Fomento que aprueba el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental, la norma que debía haberse aplicado necesariamente, que establece que la dirección del plan aplicable a la emergencia concreta del PRESTIGE (el plan nacional), corría exclusivamente a cargo del director general de Marina Mercante o por delegación por el subdirector general de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima. En su lugar, las autoridades crearon una confusa sucesión de “organismos rectores”, “Cecops” y “comisiones gestoras”, sin ninguna base legal.

En cualquier caso, el delegado del Gobierno en Galicia confesó en juicio que el “organismo rector” por él presidido –organismo sin base legal alguna– no tomó ninguna decisión. Los que se reunían, según declaró, venían con las decisiones tomadas, cada uno en el ámbito de sus competencias.

Ese incumplimiento flagrante de la norma positiva que específicamente regula un sistema de respuesta definido, una estructura de mando y una organización detallada, elementos todos ellos de primordial importancia a la hora de afrontar con posibilidades de éxito la emergencia y la lucha contra la contaminación, no constituyen a juicio del Tribunal ningún tipo de infracción. ✱

Al subinspector Serafín Díaz le ordenaron que obligara al buque a alejarse del rumbo 320

El delegado del Gobierno en Galicia declaró que no tomó ninguna decisión



impecables declaraciones de los capitanes Huisman y Kofferman, dos profesionales del salvamento marítimo con una enorme experiencia, son despachadas así: “Ni los salvadores fueron capaces de asegurar que podían salvar el buque cuando intervinieron, ni rechazaron unas condiciones que nadie les obligó a aceptar (...)” (página 152).

¿De verdad no se vieron obligados a firmar ese compromiso de alejar el PRESTIGE a “120 millas náuticas de las aguas jurisdiccionales españolas o donde España ejerza jurisdicción” (o sea, literalmente a 320 millas de la costa)?

Sin necesidad alguna para la argumentación del fallo absoluto del director general de

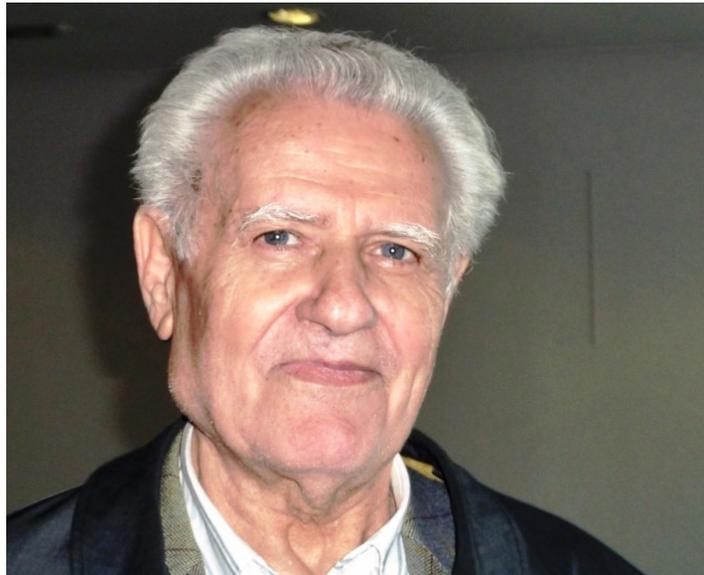
ANÁLISIS DE LA SENTENCIA VI

La condena del capitán por una desobediencia que nunca existió

La condena del capitán Mangouras por un delito de desobediencia previsto en el artículo 556 del Código Penal se funda en una redacción de los “hechos probados” de la sentencia que es cuando menos ruín y sorprendente. El tribunal tenía a su disposición los hechos incuestionables que sucedieron en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, por lo que hace a la supuesta desobediencia, en forma de grabaciones de voz, procedentes del CZCS Finisterre, donde es posible escuchar lo que se le dijo a Mangouras y lo que éste respondió de manera exacta, literal y completa.

Sin embargo, en vez de acudir a esa prueba irrefutable de los hechos, la sentencia prefiere recoger diferentes declaraciones de Angel del Real, capitán marítimo de La Coruña; Serafín Díaz, subinspector de buques; Antonio Lampón, patrón del remolcador RÍA DE VIGO; Francisco Guerrero, piloto del Helimer Galicia; Luis Rodríguez, controlador del CZCS Finisterre; y José Pose, director del CZCS Finisterre. Declaraciones realizadas en juicio, diez años después de los hechos, y naturalmente con un sesgo subjetivo más que notable.

La declaración en juicio del controlador Rodríguez, insistiendo en que Mangouras dijo que “sólo obedecía órdenes del armador”, cuando la grabación deja claro que no dijo eso, resultó patética y lamentable. Por no mencionar lo del subinspector Díaz Regueiro, un hombre con una vanidad gigantesca y una notoria falta de inteligencia.



Con ese material probatorio de segunda mano y valor muy relativo, cuando pudo recoger la verdad desnuda de las grabaciones, el tribunal concluye que “De este esquema básico de las declaraciones se infiere con toda claridad que al capitán acusado

Las grabaciones demuestran que no hubo desobediencia del capitán Mangouras

se le ordenó reiterada, imperativa y claramente que diese remolque, para materializar así la orden de la autoridad marítima española (...) Pero el capitán acusado no acató, ni cumplió esa orden, sino que de forma elusiva decidió no cumplirla y la desobedeció” (páginas 161 y 162).

Las grabaciones demuestran

que hubo tres conversaciones de Mangouras con el CZCS Finisterre. En la primera, sobre las 18 horas del día 13, se le dice que coja remolque y el capitán responde que de acuerdo, pero que el remolcador obedece al armador, no a él. Por ello, en esa misma conversación, el capitán pide hablar con su armador y pide que venga a bordo gente para coger el remolque. A la primera petición, el CZCS le responde que de acuerdo, que se ponga en contacto con su armador; a la segunda, no dice nada.

A esa hora, el armador del PRESTIGE estaba negociando con Smit Salvage un contrato de salvamento que incluía al RÍA DE VIGO, remolcador que jugó un doble papel, público/privado, que el tribunal tenía la obligación de investigar, sobre todo si tenemos en cuenta la conversación que López Sors mantuvo con el armador del remolcador en la tarde del día 13, en medio de la

vorágin, en la que el director general le recordó las obligaciones que tenía contraídas con Sasemar; y la declaración en juicio del director de Sasemar, confesando que esa tarde estuvo a punto de iniciar un expediente sancionador contra Remolcanosa a fin de rescindir el contrato que los unía.

La segunda conversación, como una hora más tarde, fue muy breve. Se le pide a Mangouras que permanezca en el puente porque le va a hablar la autoridad marítima. Mangouras contesta que sí, que permanecerá en el puente, pero nadie le llamó.

La tercera conversación tiene lugar sobre las nueve de la noche. Se le comunica a Mangouras que su armador ha firmado un contrato de salvamento, y que hable con su armador. Mangouras asiente. Eso es todo.

¿Hay desobediencia con relevancia penal en esas conversaciones? ¿Hay “una actitud claramente despectiva del capitán acusado que prácticamente se burla del contenido y apremio de las órdenes y decide incumplirlas”, como afirma la sentencia en página 164?

Nos atrevemos a calificar de insólito y grave ese comentario del tribunal, capaz de obviar la prueba definitiva, las grabaciones oficiales de la Sasemar, coger a vuelo declaraciones claramente incongruentes y atribuir a un capitán agobiado, sometido a una presión excepcional, angustiado por la situación y atribulado por las consecuencias para el medio ambiente del accidente que acaba de sufrir, una actitud de mofa y falta de respeto por la autoridad española.

De la acusación al jefe de máquinas del PRESTIGE, Nikolaos Argyropoulos, afirma el tribunal que “carece de todo sentido” (página 166), pero ahí se queda. Ninguna reconvencción o reproche al mantenimiento de una acusación que desde el primer día era meridianamente claro que carecía de base. ✨

Avanzamos juntos

El Port de Barcelona pone a tu alcance la red logística y de servicios más avanzada. Porque cuenta con cerca de 100 líneas regulares que lo conectan con 300 puertos de los 5 continentes, 30 terminales de mercancías especializadas, terminales marítimas interiores repartidas por la península ibérica y el sur de Francia y conexión ferroviaria con Europa con ancho de vía internacional.

Todo esto, sumado al sello de calidad Efficiency Network o a la última ampliación para llegar a una capacidad de movimiento de 5 millones de contenedores anuales, hace del puerto un *hub* que no para de crecer y que nos hace avanzar juntos.

Port de Barcelona, el primer *hub* logístico del sur de Europa.



Port de Barcelona