

JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCION NUMERO UNO

CORCUBIÓN (A CORUÑA).

COPIA

Diligencias Previas nº960/02

MINISTERIO DE JUSTICIA ABOGACIA DEL ESTADO (A CORUÑA)	
20-MARZO-2009.	
ENTRADA	8855

AUTO

En Corcubión a dieciocho de marzo de dos mil nueve.

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero.- En fecha 16.11.02 el Juzgado de Instrucción nº 4 de A Coruña incoó Diligencias Previas por presuntos delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente y de Desobediencia, y en fecha 18.11.02 dictó auto de inhibición a favor del Juzgado nº 3 de dicha localidad, el cual a su vez se inhibió a favor del Juzgado mixto nº 2 de Corcubión por auto de 19.11.02. Este dictó resolución inhibiéndose a favor del nº 1 de la misma localidad y en fecha 20 de noviembre 2002 se incoan por este Juzgado como órgano competente, las Diligencias Previas nº 960/02 por la presunta comisión de delitos contra los Recursos Naturales y el medio ambiente y de desobediencia, hechos acaecidos entre los días 13 y 19 de noviembre de 2002, día este en el se produce el hundimiento definitivo del buque "Prestige".

Segundo. Una vez practicadas las diligencias de instrucción interesadas y consideradas necesarias, se dio traslado al Mº Fiscal y al resto de las partes personadas con el fin de que el primero informase y los demás formularan las alegaciones que estimasen pertinentes respecto de las decisiones que prevé el art. 779.1 LECrim.

Tercero.-Si bien el Mº Público en escrito de fecha 30.6.03 refirió que en relación con la actuación del Sr. López-Sors, algunas de las imputaciones efectuadas en la querrela de "Nunca Mais" han quedado totalmente desvirtuadas por las pruebas hasta entonces practicadas, pero que se abstenía de efectuar petición alguna al respecto, a la espera del resultado de la prueba pericial para determinar el acierto o desacierto de la medida de alejamiento del buque; lo cierto es que en el escrito remitido por medio de fax el 23.12.08, el MF señaló que correspondía dictar auto de transformación en Procedimiento Abreviado, y se reservaba la determinación concreta de las personas y hechos para el escrito de acusación.

El Letrado de la Diputación Provincial de A Coruña presentó asimismo escrito interesando la transformación en Procedimiento Abreviado.

En fecha 25.12.08 el Abogacia del Estado presentó escrito pidiendo el sobreseimiento del procedimiento respecto del Sr. López-Sors, y la continuación del procedimiento respecto de los demás imputados: Sr. Mangouras, Sr. Maloto y Sr. Argyropoulos.

En la misma fecha la representación del Sr. Mangouras presentó escrito solicitando el sobreseimiento del procedimiento respecto de su defendido.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero.-El art. 779.1.4º Lecrim. establece que si el hecho constituyera delito comprendido en el art. 757(delitos castigados con pena privativa de libertad no superior a nueve años, o bien con cualesquiera otras penas de distinta naturaleza bien sean únicas, conjuntas o alternativas, cualquiera que sea su cuantía o duración), se dictará auto que contendrá la determinación de los hechos punibles y la identificación de la persona a la que se le imputan y continuará el procedimiento por los trámites del capítulo siguiente.

Los delitos imputados en el presente procedimiento son: Delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, y Desobediencia.

A)Con respecto al primero:

El art. 325 castiga con las penas de prisión de seis meses a cuatro años, multa de ocho a 24 meses e inhabilitación especial para profesión u oficio por tiempo de uno a tres años el que, contraviniendo las leyes u otras disposiciones de carácter general protectoras del medio ambiente, provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertidos, radiaciones, extracciones o excavaciones, aterramientos, ruidos, vibraciones, inyecciones o depósitos, en la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas terrestres, marítimas o subterráneas, con incidencia, incluso, en los espacios transfronterizos, así como las captaciones de aguas que puedan perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales. Si el riesgo de grave perjuicio fuese para la salud de las personas, la pena de prisión se impondrá en su mitad superior,

El art. 326 castiga con la pena superior en grado, sin perjuicio de las que puedan corresponder con arreglo a otros preceptos de este Código, cuando en la comisión de cualquiera de los hechos descritos en el artículo anterior concurra alguna de las circunstancias siguientes: e) Que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico.

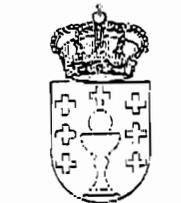
El art. 331 castiga la imprudencia grave con la pena inferior en grado, en sus respectivos supuestos.

Y el 338 CP establece que cuando las conductas definidas en este Título afecten a algún espacio natural protegido, se impondrán las penas superiores en grado a las respectivamente previstas.

B)El otro delito que se imputa es el de De desobediencia: EL art. 556 CP señala que los que, sin estar comprendidos en el art. 550 resistieren a la autoridad o sus agentes, o los desobedecieren gravemente, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año;

También el art. 326 b) castiga a los que se hayan desobedecido las órdenes expresas de la autoridad administrativa de corrección o suspensión de las actividades tipificadas en el artículo anterior.

Todos ellos tienen previstas penas que se enmarcan en los límites punitivos previstos en el art. 757 LECrim. Y por tanto el procedimiento a seguir sería el Abreviado.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

Segundo.-La resolución que ahora se dicta concluye las diligencias previas y resuelve sobre el procedimiento a seguir, pero no puede configurarse como una calificación acusatoria anticipada, pues la calificación concreta y específica corresponde efectuarla a las acusaciones. Procede por tanto en este momento procesal dar una explicación razonable de los indicios de los que se desprende la responsabilidad delictiva de los imputados, es decir referencia al hecho o hechos a los que el Juez Instructor atribuye indiciariamente significación delictiva, lo que incluye la determinación de hechos punibles e imputados.

Con respecto a la determinación de los hechos punibles, debe partirse del auto dictado por la Audiencia Provincial de fecha 3.1.2003, y del resultado de las diligencias de instrucción practicadas desde entonces. De ellos indiciariamente se desprende que:

El día 13 de septiembre de 2002, el imputado Sr. Mangouras fue contratado como capitán del "Prestige", cometido que había desempeñado ya desde enero hasta agosto de 2000, y de marzo de 2001 a junio de 2002, conociendo por tanto el estado de la nave. El barco se encontraba en mayo de 2002 en los Emiratos Arabes, desde donde se trasladó a San Petersburgo(Rusia) permaneciendo anclado en función de nodriza(carga de fuel-oil y suministro del mismo a otros barcos) hasta que el día 30 de octubre de 2002 en que zarpó del puerto ruso con un cargamento de FUEL OIL FOM 100(según denominación rusa), haciendo escala del 2 al 5 de noviembre en Ventspils-Letonia para completar la carga de hidrocarburo(30.000 Tm). A la salida de Ventspils el buque, según anotaciones del Primer Oficial, tenía un calado en aguas iguales de 13,88 m., y según libro de Carga, llevaba 76.972,95 m3 Tm de F.O..

Posteriormente salió "a órdenes" via Kentermind y arribó a este puerto danés para repostar combustible(1.000 tm) y recibir víveres, y reinició el trayecto con destino aparente Singapur. Los tanques de Lastre de popa nº 2 Er. y Br. y los del nº 3 Er. y Br. iban vacíos. El volumen ocupado por los tanques de carga era de 92,9 % del total, si bien algunos alcanzaban el máximo de 98 % e incluso al 99,8 en el Slop de Babor.

La tripulación estaba compuesta, además de por el Capitán, D. Apostolos Mangouras(de 67 años, y de nacionalidad griega pero con título expedido en Chipre con validez hasta 26/8/07 pues el griego le había caducado al haberse retirado), por el primer oficial, D. Ireneo Maloto(de nacionalidad filipina), el Jefe de Máquinas, D. Argiropoulos Nikolaos(de nacionalidad griega) y otros veinticuatro marineros, D. Benjamin Castro, D. Leonilo Cominador, D. Romeo Yaoyao, D. Ernie Menddola, D. Alvaro Escabusa, D. Roger Apeit,,D. José Carmelotes, D. Joseph Christopher Aloro, D. Eriberto Borlaza, D. Chistopher Descartin, D. Ramón Ramírez, D. Edilberto Batomaleque, D. Romeo Romines, D. Murphy Mejias, D. Airon Jeneil Valladares, D. José Elly Bedía, D. Roberto Mana, D. Jessie Basalo, D. Walter Cueto, D. Nicolas Silhay, D. Leonard Nelson Mortalla, D. Reymond Viray, D. Efrén J.R.Pajam (todos de nacionalidad filipina) y D. Grigore Irofte (rumano).

En la tarde del día trece de noviembre de 2002, portando 77.033 toneladas métricas de fuel-oil, además del combustible de propulsión, el petrolero "Prestige" navegaba en condiciones de meteo viento SW 8-9, mar gruesa y visibilidad regular por la zona Atlántico D-678 en dirección Sur, con control manual/emergencia debido al fallo, cinco meses antes, de una válvula que fue recibida en Kentermind pero que no era válida y debió continuar con la antigua.

A las 15.10 horas hora local (14.10 horas UTC) el barco estaba a unas 28 millas al oeste de Finisterre, y en posición 1:42º 54 N L:09º 54 W. momento en el que se escuchó a bordo un fuerte ruido, seguidamente el barco sufre una rápida escora a estribor, y después se desprende una plancha del mismo costado, alcanzando la escora en diez minutos los 30º y entrando toneladas de agua por los tanques laterales nº 3 y nº 2 estribor; también debido a la escora se produce sobrepresión en determinadas zonas de cubierta y saltan las tapas de las aberturas Butterwort de los tanques y la carga empieza a salir hacia arriba dispersándose por cubierta y cayendo al mar, que junto con el fuel vertido por el casco inician la contaminación de la zona, produciéndose el primero de los dos grandes impactos medioambientales originados por este siniestro. La máquina se para y el barco va a la deriva hacia la costa perdiendo fuel. La tripulación se reúne en la "Master Station", ordenando el capitán llenar los tanques de lastre 2 babor popa y 3 de babor con el



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

propósito de corregir la escora y restablecer la posición vertical del barco. No consta si el Capitán realizó las comprobaciones de calado, esfuerzos y reserva de estabilidad a través del ordenador de carga.

A las 15,15 (hora local) el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marítima de Finisterre(en adelante C.Z.C.S.) recibió S.O.S. en llamada selectiva digital(Canal 70) procedente del "Prestige" y seguidamente se escucha por radio VHF(Canal 16) el MAYDAY. A las 15,20 horas la escora alcanzó los 25-30° a estribor. Se pone en funcionamiento el dispositivo de salvamento marítimo y se movilizan tres helicópteros y cinco remolcadores; y se alertó también a todos los buques que navegaban en las proximidades. Se activó el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental y en cumplimiento del mismo se constituyó el Organismo Rector, CECOP, integrado entre otros, por el D. José Luis López-Sors González, Director General de la Marina Mercante(en adelante D.G.M.M.), uno de los imputados en este procedimiento, que fue quien asumió las operaciones de salvamento y seguridad marítima, propias de su cargo.

A las 15,28, hora local, el "Prestige" comunicó por VHF que tenía una gran escora y que iba a volcar, temor que reitera posteriormente. A las 15,33 hora local desde aquí se solicita el rescate de las 27 personas que integraban la tripulación y a las 17,10 horas el helicóptero "Pesca I" evacúa a los primeros 7 tripulantes y procede al aeropuerto de Vigo; a las 17,45 horas el CZCS comunica al H/S Peca II. que haga de puente en banda aérea con Helimer Galicia a fin de instruir a la tripulación del "Prestige" para que deje preparado el remolque de emergencia, mensaje que fue transmitido; y a las 18,05 el Helimer Galicia comunica que tiene a bordo a otros 17 y los evacúa a Coruña, permaneciendo finalmente en el barco por voluntad propia el capitán Sr. Mangouras, el primer oficial Sr. Maloto y el Jefe de Maquinas Sr Argyropoulos.

Puesta a salvo la tripulación, estando el buque a la deriva hacia la costa, con una fuerte escora, sobrecalado, en peligro de hundimiento y derramando fuel, el objetivo que el Sr.López-Sors(D.G.M.M.) consideró prioritario fue tomar remolque y separar el buque de la costa para evitar su embarrancamiento. Sobre las 18:15 horas el CZCS informa al "Prestige" que está llegando a su posición un remolcador(el "Ría de Vigo"(llega a las 18:30 horas). Desde entonces y hasta las 21,02 horas, momento en que el capitán acepta el remolque, en el "Prestige" se recibe comunicación del CZSC en la que se le hace saber reiteradamente que la Autoridad Marítima le ordena dar remolque, a lo cual el Sr. Mangouras se niega bajo el pretexto de que necesita las órdenes de su Armador(17:15 horas) y posteriormente que necesita más gente(20:02 horas), pues la tripulación no dejó tendido el remolque de emergencia, lo que se le había exigido antes de evacuar la tripulación, y los tripulantes que permanecieron a bordo tampoco colaboraban para dar remolque en espera de las instrucciones del armador. Ante la negativa a obedecer la orden y tomar remolque, se llegó en preparar un equipo de amarradores del Puerto de A Coruña y miembros de la Guardia Civil para ser trasladados al barco e imponer el remolque, si bien finalmente no llegaron a intervenir.

A las 21.02 desde el "Prestige" se informa que se estima como causa del siniestro que ha fallado el mamparo longitudinal entre el tanque 3 central(de carga, lleno) y el tanque 3 de estribor(de lastre, vacío) y que el mar está entrando con fuerza a bordo. El calado del barco a las 23: 48 horas era de unos 16 metros según estimaciones del Capitán.

En la tarde del día 13 la armadora del buque, Universe Maritime Ltd, había concertado un contrato de salvamento(LOF 2000 con cláusula scopic) con la compañía Smit Salvage (que incluía como socio a la empresa española Tecnosub) y la empresa salvadora se interesa por la utilización del remolcador "Ría de Vigo". Smit y Remolcanosa solicitan y obtienen de Sasemar autorización para que ésta pusiese a disposición de Smit el citado remolcador (pues en virtud del contrato de servicio de fletamento entre Sasemar y Remolcanosa estaba a disposición exclusiva de la Sociedad Pública). Los empleados de Smit llegan a Santiago en vuelo regular a mediodía del 14, desprovistos de equipos y sin medios propios de transporte, solicitando los mismos a la Administración Española, y comunicando que a las 7 de la tarde estarían preparados. Las Autoridades Españolas(Capitán Marítimo de A Coruña) y el Capitán Sr. Wytse H. Huismans(Smit Salvage) suscriben a las 22.30 horas un compromiso consistente en que la empresa salvadora debían mantener el barco siniestrado una distancia de 120 millas(el radio de acción de los helicópteros era de 150 millas) respecto de las aguas jurisdiccionales españolas, a la vez que se dispone el apoyo de un buque de salvamento. El personal de Smit no



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

despegó del Aeropuerto de Alvedro hasta la 1 de la madrugada por problemas de disponibilidad de helicópteros de la Administración.

El Capitán del "Prestige" había aceptado el remolque a las 21.02 horas, pero las maniobras de toma de remolque resultan infructuosas. A las 23,56 horas el CZCS propone al remolcador "Idiazábal Uno", que dos de sus componentes arriben al petrolero para colaborar en las tareas de remolque, lo que acontece a las 2.21 horas del día 14, pero no consiguieron hacerlo firme, y que después los 5 especialistas de "Tecnosub", que embarcaron a las 9:15 horas, tardaron varias horas. Se movilizaron e intervinieron en las operaciones de remolque: Ría de Vigo. B/S Idiazábal Uno, Charuca Silveira, Sertosa 32, B/S Alonso de Chaves que llegaron al lugar entre las 18:30 horas del día 13.11.02 y las 13:35 del 14.11.02, hora local. El primer remolque lo da el "Sertosa 32" a las 8:40 horas y finalmente lo hace firme el Buque de Salvamento "Ría de Vigo", después de múltiples intentos; a las 13,40 horas de ese día 14 de noviembre(hora local) y en tándem con "Sertosa 32" comienza el alejamiento del barco remolcado por proa a un rumbo aproximado de 330 con velocidad de 2.5 nudos que, al gárete, estaba a 4,6 millas del cabo Touriñán. Es decir casi 12 horas para amarrar por proa el buque a la deriva al remolcador. El remolque de popa no resultó operativo hasta la intervención del remolcador "Alonso de Chaves" el 16 y posteriormente el remolcador chino "Deda" el día 18.

A las 9:30 del día 14 el Capitán Marítimo, D. Angel del Real Abella, había efectuado consulta telefónica con el Sr. Martínez Mayán(Profesor de la Escuela de Náutica y Capitán de la Marina Mercante) sobre la posibilidad de de realizar el trasbordo del fuel en la mar, desaconsejando éste categóricamente tal opción por razones técnicas, riesgo de daños a ambos buques y de contaminación mayor; a las 10.05 horas del día 14.11.2002 el Capitán Marítimo de A Coruña realiza otra consulta telefónica, esta vez al Práctico del Puerto de A Coruña, sobre la posibilidad de llevar el buque al Puerto de A Coruña para intentar la descarga en la refinería, pero el Práctico, Sr. Landeira, la desaconseja por razones de seguridad y considerarla una maniobra de alto riesgo aún para el caso de que el buque estuviese en buenas condiciones, dado el exceso de calado y la prohibición de entrada de buques con calado superior a los 15,15 metros(cuando el Capitán Marítimo hace la consulta estima unos 20-21 metros), el Práctico del Puerto incluso llega a solicitar la exención de responsabilidad si llega a tomarse esa decisión; desaconseja asimismo el fondeo en la ría de Ares por no ser lo bastante seguro y el nordeste de la Marola por quedar abierto al temporal.

Cuando todavía no se había podido hacer firme el remolque y dados los continuos fracasos, persistía el riesgo de embarrancamiento del barco contra la costa, y a las 6:21 horas, hora local, el Sr. López-Sors da instrucciones al Inspector D. Serafín Díaz Regueiro(inspector marítimo de la provincia marítima de A Coruña), para que embarcase en el Prestige y arrancase la máquina. A las 9:50 fue transbordado, desde el helicóptero Helimer Cantábrico al buque "Prestige", el Sr. Regueiro, lo que a su vez le permitió comprobar la situación del buque. Antes de desembarcar observa en un vuelo de reconocimiento que el buque "Prestige" "estaba aproado y sobrecalado, que no se veía el disco franco bordo ni por babor ni por estribor y un gran boquete en el costado de estribor, a la altura del manifold que podría medir de 10 a 15 metros en sentido longitudinal por donde salía el fuel oil, cubierta impregnada de fuel y las olas barrían desde estribor a babor", añade que "la primera impresión fue que se había desprendido del buque una plancha del costado de estribor que podría haber afectado a uno o varios tanques de carga"; una vez en el barco comprobó que "el motor principal está parado, calderas apagadas, uno de dos grupos electrógenos fuera de servicio, bombas de lubricación, combustible, agua dulce y salada paradas". tal situación la comunica telefónicamente al Capitán Marítimo sobre las 12 horas, hora local. Con el Sr. Díaz Regueiro fueron trasladados otros cinco tripulantes filipinos. El inspector percibe que no existe disposición alguna para arrancar la máquina por las constantes obstrucciones y dificultades opuestas por el Jefe de Máquinas y del Capitán, comportamiento del Jefe de Máquinas que el propio el inspector calificó de "lamentable" hasta el extremo de que llegó a advertirle que si no colaboraba pediría el auxilio de la Guardia Civil. Sobre las 15.30 horas el inspector consigue poner en marcha el motor principal y pide instrucciones sobre el rumbo a seguir; la Administración Española, bajo la dirección del Sr. López-Sors que había interesado previamente la información que consideró precisa para tomar una decisión, le contesta que procede alejar el buque de las costas gallegas y poner rumbo 330°, el mismo que ya tenía desde que se hace firme el remolque, por considerarlo el más favorable debido a la mar. Así pues el buque "Prestige" navega, en alejamiento de la costa española, a 55/60 revoluciones(rpm) y a una velocidad de 6 nudos, con unos 3° de escora, siendo remolcado por el "Sertosa 32" y el "Ría



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

de Vigo" con el citado rumbo, con el fin de alcanzar la distancia de 120 millas de la costa española, según instrucciones de la Autoridad Marítima.

El día 15, a las 3:20, hora local, embarcan en el "Prestige" 9 técnicos de Smit Salvage, que se hacen cargo del barco y a las 3.30 Capitan decide parar la máquina principal.

A las 4 horas el Capitán del "Prestige" ordena cambiar de rumbo al Sur(180°), no objetado por la Administración y, desde entonces, los rumbos sucesivos decididos desde el propio barco son los siguientes: 160°, 180°, 240°, 180°, 270°, 290°, 210°; día 16: 220°, 185; día 17: 265°, 280°, 220°, 213°; día 18: 210°, 270°; y día 19: 225° en los momentos previos al hundimiento.

A las 16:04 del día 15 la tripulación y equipo de salvamento acuerdan abandonar el buque en día, y que si el buque resiste y el tiempo mejora la tripulación de salvamento retomaría las operaciones, siendo efectiva a las 18:02 horas la evacuación de los 3 tripulantes originales, 5 reembarcados y 9 de Smit al Aeropuerto de Alvedro, quedando el buque sin tripulación. Pasadas las 10 horas del día 16 seis técnicos de Smit reanudan las operaciones para preparar el remolque del "Alonso de Chaves" por popa a pesar de considerar que no vale la pena hacer nada en el barco. El día 18 el helicóptero Pesca I transborda al Ría de Vigo a los últimos técnicos a bordo del "Prestige" que habían acudido al barco de nuevo.

Pasadas las 12 horas del día 15 la empresa de salvamento, después de serle denegada petición verbal de remolcar el barco hasta Vigo y exigirle cumplimiento del compromiso de alejamiento, presentó escrito ante la Delegación del Gobierno un plan de acción que se refiere al cambio de remolque del "Alonso de Chaves" a favor del remolcador chino "Deda" el día 18 y de remolque del "Prestige" fuera de las aguas territoriales españolas en un rumbo más seguro, al Sur, para realizar un trasvase buque a buque, que no ofrece detalles de viabilidad del plan y de control de riesgos.

A pesar de ser advertido reiteradamente el Capitán de que antes de abandonar el barco extrajese el cuaderno de bitácora y el diario de Navegación incurrió en la orden, recibiendo los técnicos de Smit instrucciones de recuperarlo el día 18.

El día 19.11.02, a las 8 horas(hora local) el petrolero se parte en dos a 138 millas de la costa, a las 11.45 la popa empieza a hundirse y posteriormente lo hace la proa. Momento en que se produce el otro gran impacto medioambiental, sin perjuicio del también importante derrame de fuel que se vierte entre los dos grandes impactos.

El derrama de fuel al mar fue de más de 50.000 Tm, que afectaron a casi 3.000 Km del litoral costero, entre la desembocadura del Río Miño y el Canal de la Mancha. El impacto de la contaminación del vertido del "Prestige" afectó con una intensidad notable o muy alta a determinados Especies Naturales por los elevados niveles de hidrocarburos en los hábitats y especies presentes en los mismos (determinantes de su catalogación), mientras que en otros las intensidades fueron media-alta o baja, según la distancia de la zona del siniestro, limitándose en este último caso a la presencia de galletas o granos de fuel.

La documentación y los informes periciales obrantes en autos carácter técnico refieren que : el "Prestige" era un buque con bandera de Bahamas matriculado en el Puerto de Nassau(IMO 7372141), con un arqueo bruto de 42.820 toneladas, 243,49 metros de eslora, 34,41 metros de manga y 18,70 metros de puntal, siendo el Calado CBQ(verano), 14,027 metros.

El buque "Prestige"(originariamente Gladys), era un buque monocasco propulsado a motor con tanques de lastre limpio, del tipo conocido como Atramax(peso muerto entre 75.000-125.000 Tm), construido por encargo de la Monach Tanker Corporation en los astilleros Hitachi Shipbuilding and Engineering Co.,Ltd Maizuruy Shipyard de Japón, junto con otros tres buques gemelos, todos ellos desguazados (con otros nombres distintos de los originarios) entre los años 1999 y 2002, salvo el "Prestige". Este fue construido en acero dulce de calidad naval con diseño y construcción acorde



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

con las Reglas de 1973 del American Bureau of Shipping (en adelante ABS) y fue entregado el 11.3.1976 a Monacch Tanker Corporation. Los armadores registraron el buque en pabellón de Liberia en el que estuvo desde el 11.3.76 hasta el 5.2.1981, fecha en que se registró en el Pabellón de Bahamas. De 1976 al primer semestre de 1988 el Armador fue Monarca Tanker Corporation y el Operador, Maritime Overseas Corporation. El 1.1.1980 la gestión pasó a Universe Maritime Ltd. El 5.7.1988 se vendió el buque a Lancer Corporation, continuando el mismo Operador, momento en el que se adopta como nombre del buque el de "Prestige". Del 31.1.1995 al 1.1.2001 la gestión del buque correspondió a Laurel Sea Transport. El Armador (propietario) pasó a ser desde 1.1.2001 Mare Shipping, compañía de Liberia y en la misma fecha la gestión la retoma Universe Maritime Ltd que son respectivamente armadora y operadora hasta el momento del hundimiento del buque. Desde la construcción del buque hasta su hundimiento la Sociedad de Clasificación fue siempre American Bureau of Shipping y la aseguradora en el momento del siniestro The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I), y el fletador Crown Resources A.G. (posteriormente ERC Trading).

El último destino del buque (desde 14.6.02) había sido la de servir de buque almacén en aguas de San Petersburgo, donde estuvo 128 días en funciones de recepción y descarga a otros buques o traslado a puertos de la zona, cometido que desde el año 2000 centraba sus actividades también en el Golfo Pérsico, pues la mayoría de los viajes realizados lo fueron por tiempo inferior a 5 días. En este período su flete estaba por debajo del coste medio del flete de buques tipo Aframax como era el "Prestige".

El buque "Prestige" era un petrolero clasificado Pre Marpol según la regla 13-G Convenio MARPOL 73/78 y contaba con las Certificaciones de su Sociedad de Clasificación al día, y también con los demás filtros de seguridad exigibles para la navegación, si bien estaba sujeto a un Programa de Reconocimientos Mejorados que prorrogarían su vida útil hasta el 11.3.06, en concreto estaba sometido por la Sociedad de Clasificación a un régimen de Reconocimientos e inspecciones: anuales, intermedias cada 2.5 años y especiales cada 5 años.

Desde el 20.10.95 hasta 26.2.96 se realizó la obligatoria Inspección Especial nº 4 en Constanza-Rumania y con motivo de la 4ª misma se realizaron extensas reparaciones en la estructura del buque y se reemplazaron 316 Tm de acero, del que más de las tres cuartas partes se emplearon en los Tanques Laterales nº 3 de Babor y Estribor, y en menor medida al resto de tanques de carga o lastre.

Cinco años después, desde el 2.4.01 hasta 19.5.01 se lleva a cabo la 5ª Inspección Especial periódica en Guangzhou-China y, según el informe emitido, se renovaron 229 Tm, que incluía de nuevo extensas partes de acero en los tanques 3 babor y estribor, y aunque en menor medida también en los tanques laterales de lastre nº 2 de babor-popa y estribor-popa, y en menor medida los tanques restantes de carga y lastre, y en la mayoría de los casos la causa alegada fue la corrosión que se concentraba en la parte alta de los mismos y afectando a todos los contornos, a pesar de la amplia reparación llevada a cabo cinco años antes.

En la inspección anual de Dubai, 2002, no se llevó a cabo la revisión del tanque de lastre nº 3 como era preceptivo por ser adyacente a tanque de carga con sistema de calefacción y además, siendo tanque de lastre-carga, estaba sometido a una situación de alta corrosión por utilizarse de forma habitual solo como tanque de lastre (según el inspector Sr. Kim no se revisó porque el Capitán le manifestó que no era adyacente a tanque de carga con sistema de calefacción).

La última inspección del buque dentro del Memorando de París (MOU) fue realizada en Róterdam el 1.9.99. En el Addendum al informe de la Comisión Permanente de Siniestros Marítimos, sobre el accidente del buque "Prestige" se hace constar que si bien en la documentación que la última inspección vetting (SIRE) realizada el 13.3.02 se señala como última inspección por el Estado Rector del Puerto, la realizada el 19.3.00 en Jubail (Arabia Saudí), en esa fecha se encontraba en Khor Fakkan (Emiratos Arabes), según el Diario de Navegación.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

La inspección de los tanques de lastre debía realizarla la tripulación del buque cada 6 meses, la última certificada en San Petersburgo antes de su partida, pero no reseñada en el Diario de Navegación.

Tercero.-A partir del auto dictada por la Audiencia Provincial de fecha 9.9.03 en el que alza la imputación contra el Sr. Fernández de Mesa y el Sr. Del Real Abella, quedan como únicos imputados, el Sr. López-Sors, Sr. Mangouras, Sr. Maloto y Sr. Argyropoulos ; corresponde ahora determinar si a lo largo de la instrucción practicada subsisten o fueron desvirtuados los indicios de criminalidad en virtud de los cuales se incoaron las presentes diligencias penales contra cada uno de ellos, es decir si debe mantenerse tal status jurídico de imputados contra todos o sobreeser el procedimiento contra alguno de ellos, como interesan la Abogacía del Estado respecto de López-Sors y la representación de Mangouras respecto de éste.

Con respecto al Sr. López-Sors, la Audiencia estableció en el auto de 9.9.03 que existiendo indicios de que el capitán del petrolero creó un riesgo jurídicamente desaprobado para la producción de un resultado y que ese resultado producido por la acción de gobierno de un buque en lamentables o deficientes condiciones de seguridad, procedería constatar si la intervención de terceros pertenecientes a la órbita del Mº de Fomento se modificó y se incrementó el riesgo: si el rumbo NO 320º y sus cambios hacia el Sur constituyen un "error" o una "mala decisión" de las Autoridades españolas. Es decir, determinar quién, dónde, cuándo, cómo, por qué y con qué base adoptó competencialmente la decisión de alejamiento del barco y si ello incrementó decisivamente el riesgo ya generado, amén de inquirir la razón del errático peregrinaje náutico: en definitiva si las decisiones sobre el alejamiento y rumbo a seguir pudieran ser factor de agravación del riesgo ya generado.

Si bien el Mº Público en escrito de fecha 30.6.03 refirió que en relación con la actuación del Sr. López-Sors, algunas de las imputaciones efectuadas en la quarella de "Nunca Mais" han quedado totalmente desvirtuadas por las pruebas hasta entonces practicadas, se abstiene de efectuar petición alguna al respecto, a la espera del resultado de la prueba pericial para determinar el acierto o desacierto de la medida de alejamiento del buque; lo cierto es que recibidos los informes parciales, el Ministerio Público en el escrito remitido por medio de fax el 23.12.089, señaló que correspondía dictar auto de transformación en Procedimiento Abreviado, y se reservaba la determinación concreta de las personas y hechos para el escrito de acusación.

Se trata pues de determinar en primer lugar si, a la vista de las diligencias de instrucción practicadas y en particular de los dictámenes periciales técnicos, se mantienen los indicios de criminalidad en la actuación de este imputado, como sostiene la defensa de Mangouras y Mare Shipping que consideran que la rotura del buque y el gran derrame de fuel oil se produjeron como consecuencia de la decisión adoptada por el Sr. López-Sors de alejamiento del barco respecto de la costa, mientras que la Abogacía del Estado entiende que el Prestige sufrió un colapso estructural el mismo día 13.11.02 que provoca desde el primer momento un vertido de fuel oil al mar de grandes dimensiones y flujo ininterrumpido, lo imponía como única opción el alejamiento.

Del análisis del resultado de las diligencias practicadas resulta que:

1.-Decisión de las Autoridades Españolas de alejamiento del buque. Tal como se hace constar anteriormente, las operaciones de salvamento y seguridad marítima, y en particular de de alejamiento del barco, fueron adoptadas por el Sr. López-Sors(D.G.M.M.), tal como él mismo reconoció en su declaración en sede judicial de fecha 2.4.03 al estar incluida dentro del ámbito de sus competencias establecidas conforme al art. 86 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre y el art. 12 del R.D. 1475/2000. Añade que las decisiones que adoptó fueron de tres tipos: las relativas al salvamento de vidas humanas, intentar controlar la deriva del barco para evitar que embarrancase contra la costa, y la movilización de los medios para luchar contra la contaminación, y que su objetivo fue tratar de evitar, paliar o reducir el daño ocasionado por otros. Procede analizar en este momento la segunda decisión, pues las demás no resultaron cuestionadas.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

El perito Sr. Louzán opone que la decisión de alejar el barco se tomó la tarde del mismo día 13 antes de realizar cualquier tipo de inspección y que no es cierto lo manifestado por el Sr. López-Sors de que se adoptase tal decisión después de arrancar la máquina(14:30 horas) porque ya antes, una vez firme el remolque(13:40 horas), ya tiraba rumbo NO. Considera además que lo más adecuado hubiera sido conducirlo a un lugar abrigado de la costa donde protegerlo y una vez fondeado realizar las operaciones de traslado de la carga a otro buque. Explica el Sr. López-Sors que inicialmente se acordó la separación de la costa con el fin de evitar el embarrancamiento de un buque a la deriva, y posteriormente, una vez arrancada la máquina, se decidió su alejamiento por conocerse la presencia de daños estructurales y pérdida de fuel.

El perito propuesto por el Sr. Mangouras, Sr. Sagarra, admite que la actuación desplegada hasta el día 14 de mantener el buque alejado de la costa fue acertado, sin embargo este perito sí considera que una vez firme el remolque debió contemplarse la posibilidad de conducir el buque a rada protegida(o puerto de refugio) porque entiende que el barco estaba prácticamente adrizado, sin pérdida de fuel apreciable, y el estado de la mar y del tiempo eran favorable, pero que esta opción nunca se planteó por la Administración ni se cumplió el protocolo de actuación recogido en el Ejercicio Coruña 2001(que implicaba la previa valoración de daños estructurales por un equipo de expertos en construcción naval, según él). Y aunque admite que las conclusiones obtenidas en el ejercicio Coruña 2001 no son leyes, sí entiende que instrumentan procedimientos que disminuyen el tiempo necesario para la toma de decisiones y por tanto critica que no se haya seguido el mismo.

Ambos peritos consideran que lo acertado hubiera sido en ese momento conducir el buque a un puerto de refugio porque parten de que los tanques estaban intactos y que solo había derramado una pequeña cantidad de fuel al mar a través de las tapas del Butterworth a consecuencia del escoramiento sufrido, y que casó al corregirse la escora.

El Protocolo de actuación que resultó del Ejercicio de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Coruña 2001 establece la necesidad de que el petrolero permanezca en la zona mientras se evalúan los daños y se inicia la operación de lucha contra la contaminación. Señala como prioridad el salvamento de vidas humanas, e impide la entrada a instalaciones portuarias si existe peligro inminente de hundimiento o zozobra. Exige una evaluación de daños partiendo de la información del Capitán y la parada del vertido. Establece también la necesidad de evaluar la situación estructural a través de la presencia de técnicos cualificados y, sobre la base de este informe, si es positivo se considerará la posibilidad de dirigirlo a un lugar de fondeo adecuado a efectos de trasvase o trasiego; y si es negativo, bajo ningún concepto se permite la entrada en puerto ni a la zona de fondeo, ubicando medios de salvamento y remolque cercanas a efectos de seguimiento y evolución del accidente, y en todo caso se le mantendrá siempre alejado de la costa.

Es decir, para valorar la posibilidad de dar refugio al barco es preciso excluir la presencia de daños estructurales y confirmar la parada del vertido. Procedé por tanto determinar en primer lugar si se efectuó de forma suficiente esa evaluación de daños.

A)Que la información obtenida por el Director General de la Marina Mercante apuntaba toda a que el buque sufría un daño estructural parece evidente. Desde el propio barco se informó a las 21.02 horas que había fallado el mamparo longitudinal entre el tanque 3 central(de carga, lleno) y el tanque 3 de estribor(de lastre, vacío). El capitán, su declaración en sede judicial, ratificó que el barco tenía un agujero muy grande por que entraban mil Tm de agua por minuto, y que estimaba que el boquete era de 18-20 metros.

Confirma la existencia de un fallo estructural también el fax que el día 14.11.02 remitió el Sr. Alevizos(entonces Director Técnico de Universe Marítima) el responsable de ABS Pireo que refiere el colapso del mamparo longitudinal, y así lo declaró ante este Juzgado en el sentido de entender que el salvamento del buque era inviable y que el capitán algo temía cuando quiso sacar la tripulación del buque. También actuaciones posteriores a la citada decisión vienen a ratificar la presencia de los citados daños: en el fax que dirige el Director Comercial de Smit Salvage al Director General



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

de la Marina Mercante solicitando área de refugio el día 15 se confirma que "El buque tiene algunos daños estructurales en sus planchas de costado a la altura del tanque de lastre nº 3 estribor".

Así resulta también de la información suministrada por los capitanes de otras embarcaciones en las inmediaciones como "Valilly", capitanes de las unidades marítimas (remoicadores), comandantes de helicópteros, y también por el Inspector Sr. Díaz Regueiro que si bien fue enviado al barco con el cometido de poner en marcha la máquina, lo cierto es que antes de que fuese adoptada la decisión de alejamiento por el D.G.M.M., aquél facilitó información que debe considerarse de especial importancia sobre la situación del mismo y los daños que tenía, sin que por otro lado exista norma alguna de tipo legal ni protocolo que imponga que tipo de técnicos pueden llevar a cabo esa función. Las consultas evacuadas, especialmente al Sr. Martínez Mayán y al Práctico del Puerto de A Coruña durante la mañana del día 14, sirvieron para desechar otras posibilidades.

Los informes periciales de ambos peritos judiciales emitidos en el curso de la instrucción de las presentes diligencias confirman también que la información que manejaba la Administración era la correcta, Sr. F. Hermida y Sr. Martín Criado, coinciden en que se trataba de un buque subestándar y en el deficiente mantenimiento del mismo. El Sr. F. Hermida refiere como causa del accidente la fractura del mamparo longitudinal entre los tanques 3 central y 3 estribor, así como el mamparo transversal entre los tanques 2 popa estribor y 3 estribor. El Sr. Martín Criado niega que el colapso se inicie en el forro externo del buque y por tanto que la causa sea debida a la presencia de troncos o de olas gigantes también y establece como causa del siniestro el fallo estructural del buque por considerar que inicialmente se produce una rotura en el mamparo longitudinal que separa el tanque de lastre nº 3 de estribor y el tanque de carga central, y que posteriormente colapsa el forro exterior del buque a la altura del tanque de lastre nº 3 de estribor, circunstancias que originan la rápida escora del buque a estribor y el vertido de fuel, no solo por los respiraderos, sino también por los tanques de carga, lo que daña la estructura del barco de forma irreversible, y que se agrava con la operación de lastrado, prueba de lo cual es la magnitud del vertido.

Otros informes incorporados a la causa: Addendum, al informe de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, informe de Sr. Montero y Sr. Cayuela, del Sr. Cesari, Sr. Pitkin y Sr. Cushing, Sr. Alevizos y Sr. Brown también se refieren al precario estado del barco hasta el punto de considerar que el colapso estructural en el mamparo longitudinal entre el tanque central de carga nº 3 y el tanque de lastre nº 3 estribor y en el forro exterior entre las cuadernas 61 y 81 no se hubiese producido de no existir graves defectos estructurales.

En cuanto al informe del Sr. Sagarra, considera que el "Prestige" era un barco viejo pero en adecuadas condiciones de navegabilidad, y niega por tanto que fuese un buque subestándar basándose en que disponía de todos los documentos y certificaciones precisos, pero no trata en su informe las reparaciones del buque desde 1996 a 2001 por tratarse de materia propia de la ingeniería naval, y por ello tampoco analiza a fondo la situación estructural del buque. A lo largo de su informe, presupone la existencia de los daños estructurales cuando establece que la decisión de alejamiento agravó rápidamente los daños estructurales hasta hacerlos irreversibles y también cuando dice que "cualquier defecto estructural que afectase al casco del barco serían ajenos al conocimiento del Capitán, quien no tendría capacidad ni procedimientos y que "si en las operaciones de trasbordo de carga en San Petersburgo se dañaron elementos estructurales internos entiende que tampoco tendría porque conocerlos", y "con independencia de que el buque sufriera o no cierta debilidad estructural interna, existen fundadas dudas respecto de la causa que desencadenó la pérdida de las chapas del forro exterior del costado de estribor", dudas que le surgen por la circunstancia de existir en el área del accidente troncos a la deriva y un estado de la mar confuso, lo que considera un indicio de generación del accidente. Llega a afirmar que el siniestro se produjo por el impacto de objetos flotantes como troncos o contenedores pero si bien en esas fechas se encontraban troncos a la deriva, lo cierto es que no existen indicios suficientes para relacionar causalmente ambos hechos; parece difícil pensar que unos troncos a la deriva sean capaces de producir en un buque de más de 200 metros de eslora un daño de tal magnitud, máxime cuando no consta que sufriesen ningún daño otros buques en tránsito por la zona.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

SECRETARÍA DE ESTADO



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

El Sr. Louzán niega que el "Prestige" fuese un buque subestándar sobre el presupuesto de que contaba con los certificados necesarios de la entidad clasificadora. Hace constar en su informe que hay que moverse en el terreno de las hipótesis para determinar la causa o las posibles causas del accidente y que puede ocurrir que nunca llegue a conocerse la verdadera causa. Y aunque admite la posibilidad de un colapso de un mamparo entre un tanque de carga lleno y otro vacío niega que se pueda producir de forma brusca y por tanto también una escora tan repentina. Añade que todo parece indicar que la vía de agua se produjo por un posible fallo o debilidad estructural, agravado por los efectos de las duras condiciones en las que estaba navegando el buque, debido a la rotura de las planchas del forro exterior, bajo la línea de flotación, alrededor de la cuaderna nº 71 donde se encuentra el mamparo transversal entre los tanques de lastre 2ar popa y 3er. Refiere varios accidentes en condiciones de temporal, en los que la causa no puede imputarse a éste sino a la debilidad estructural que se pone de manifiesto por el mal tiempo.

B) Y en cuanto al vertido, ambos peritos judiciales entienden que salió del casco un vertido inicial como consecuencia de la fractura estructural del barco que, en las primeras 24 horas, el perito judicial Sr. Fernández Hermida lo cifra en 21.000 toneladas, 20.000 entre los días 14-19, y de 10.000 como consecuencia del hundimiento, mientras que el Sr. Martín Criado refiere 23.500 toneladas en el vertido inicial y un flujo medio posterior de 130 t/hora, y que en el momento de que el buque se parte ya se había vertido un total de 42.372 Tm., mientras que la cantidad vertida en el momento de la rotura es de 12.153 Tm., quedando en el pecio 22.510 Tm. En el Addendum al informe sobre el accidente del buque "Prestige" se cifra el vertido inicial en un mínimo de 21.000m3. El perito Sr. Louzán, propuesto por los querellantes, cifra el vertido inicial en un máximo de 4.000 Tm; y el perito propuesto por Mare Shping y Sr. Mangouras cifra el vertido inicial en 3.000 Tm., porque ambos parten del presupuesto de que el fuel vertido al mar procedía únicamente de las tapas de Butterworth y por tanto el Letrado del Sr. Mangouras imputa al accidente un vertido de 3.000 Tm únicamente y considera que el resto es imputable a la decisión de alejamiento.

A la vista de las diligencias de instrucción practicadas parece deducirse que la información que manejó la Administración Española sobre los daños del buque era la correcta y siéndolo, no cabía otra opción que denegar el acceso a puerto, a tenor de las conclusiones del Ejercicio Coruña 2001, siendo de destacar que precisamente a tal decisión no se formuló objeción alguna por parte de las Cofradías o Corporaciones Municipales eventualmente afectadas, y que la confirmación de la parada del vertido, de cantidad variable, tampoco se produjo.

En cuanto al acierto o no de la decisión, el perito Sr. Martín Criado es contundente al entender que fue correcta porque la conducción a puerto era muy arriesgada por el riesgo de partirse en el trayecto, el derrame de fuel durante el mismo y que el trasvase precisaría de 10 ó 15 días trabajando 24 horas, cuando lo más probable es que el buque partiese en 5 días. Además el acceso al Puerto de A Coruña era inviable por falta de calado, tal como declaró el Práctico del Puerto hasta el punto de pedir que se le eximiese de responsabilidad si se autorizaba la entrada.

El Sr. Fernández Hermida no refiere la existencia de una alternativa mejor, sino que afirma en su informe que la única alternativa a la medida de alejamiento era enviar el barco al puerto de Corcubión pero que presentaba el inconveniente de su exposición a los vientos de componente Sur, y termina diciendo no esta operación no estaba exenta de riesgos y que no puede predecir el resultado de esta operación. Aunque admite que el trasiego de la carga podría llevarse a cabo en un plazo de 24 horas, parece contradecir lo señalado también en el informe respecto del estado de los calentadores de los tanques de carga, pues la mayoría de no funcionaban, y ello lo considera que una traba importante.

Los mismos informes que parten del presupuesto de un daño estructural también consideran acertada la decisión, siendo de especial interés, v.g. el del Sr. Alevizos "Universe Maritime no podía recomendar y no recomendó a España que se permitiera al Prestige acercarse a la costa o a un puerto de refugio", el del Sr. Mc Gowan "con la información disponible..., pienso que las autoridades españolas no tenían otra opción más que ordenarle que se alejara de la costa...Yo también habría ordenado que el Prestige se alejara de la costa estadounidense...", Michel Girin(CEDRE). " alejar el Prestige de la costa era una opción tan legítima como la otra, e incluso más legítima si nos basamos en los conocimientos disponibles y en los precedentes explotables...".



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

Por otro lado el Sr. Louzán hace hincapié en que decisión de alejar el buque tomada por la Autoridad Marítima, Sr. López-Sors, fue precipitada, al entender que se tomó sin base científica, sin evaluar daños ni analizar riesgos y alternativas, y que se basó en la suposición de que el buque podía partirse en cualquier momento y con la esperanza de que la carga se "congelase" en los fondos marinos.

Sr. Sagarra considera un acierto la decisión de alejar el buque en los momentos iniciales, dadas las condiciones extremas del barco, tiempo reinante e insuficiente información, pero que desde que fue firme el remolque, todavía, según él, con los tanques de carga intactos y sin derrame de fuel apreciable, con la ayuda de la máquina y mejoría del tiempo, debió plantearse seriamente la alternativa del puerto de refugio; entiende que el no hacerlo provocó la agravación de los daños estructurales del buque hasta hacerlos irreversibles.

Tal como consta en el informe de Mc Gowan, y en el de K. J. Dimitrou, la empresa contratada por la Armadora para llevar cabo el salvamento de un buque debe proponer un puerto de refugio y también un plan serio de salvamento que permita a las autoridades autorizar la entrada con las suficientes garantías para la seguridad de la costa. Lo cierto es que primero solicitan verbalmente el acceso al puerto de Vigo y que el escueto escrito presentado el día 15 después de las 12 de la mañana en la Delegación del Gobierno, no reúne ninguna de estas condiciones. En definitiva no puede aceptarse la crítica que se hace a la decisión de las Autoridades por no solicitar un dictamen escrito de varios expertos, y acto seguido considerar adecuada la solicitud de la empresa salvadora que no recoge ni ofrece detalle alguno sobre la viabilidad de su petición. Es la armadora, junto con su sociedad de clasificación y otros interesados, la que ha de acreditar que su plan es adecuado para controlar los riesgos identificados, y esto no se ha producido.

Consta por tanto claramente que el Sr. López-Sors recabó información sobre la situación del buque y las opciones posibles desde el primer momento, y a la vista de la misma tomó la decisión de alejar el buque, puesto que las autoridades de un Estado no están obligadas a autorizar necesariamente el acceso a un puerto de refugio, y así resulta del examen de la normativa nacional e internacional, y hacerlo sin que la empresa salvadora presente un plan adecuado, sí sería una temeridad.

Es decir, en relación con la posibilidad de dar refugio al buque debe tenerse en cuenta lo previsto en el Protocolo Coruña 2001, y de las diligencias practicadas no puede colegirse que se haya incumplido, pues el salvamento de vidas humanas fue impecable y elogiado por todos. Se evaluó la situación estructural del buque y del vertido de fuel, con la información facilitada por el Capitán y el Inspector embarcado, personal de helicópteros y remolcadores y siendo el informe negativo se mantuvo la decisión de alejamiento, que tampoco fue objetada por ninguno de los afectados o involucrados. Por todo ello la consecuencia que se imponía era la de denegar la entrada en puerto, manteniendo el buque siempre alejado de la costa, decisión que se estima coherente con las conclusiones del Ejercicio Coruña 2001 ("caso de informe negativo; bajo ningún concepto se le permitirá la entrada en puerto ni a la zona de fondeo, ubicando medios de salvamento y remolque cercanos a efectos de seguimientos y evolución del accidente, y en todo caso se le mantendrá siempre alejado de la costa") y con el Derecho Vigente. Así, el R.D. 768/99 de 7 de mayo, solo admite la posibilidad de permitir el acceso a un puerto determinado si el propietario, naviero o capitán del buque han dispuesto de las medidas necesarias para garantizar su entrada segura. Ni una solo de estas medidas se propuso. Además la Ley 27/1992 de 24 de noviembre establece en su art. 107 que el peligro de hundimiento de un buque es cause para impedir la entrada o permanencia del mismo en puerto o lugar donde se perjudique la actividad portuaria, navegación o pesca, y tal peligro de hundimiento lo apunta precisamente el Capitán del barco ya en los primeros momentos.

Así pues, a la vista de las diligencias de instrucción practicadas y legislación citada, puede decirse que los indicios criminales respecto de la decisión adoptada por el Sr. López-Sors de alejamiento del buque han sido desvirtuados. Si bien es cierto que en la conversación que mantiene el día 13 con D. Pedro Sánchez, Jefe del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, podría deducirse que se pretende un alejamiento del barco con el fin de que se hunda, y que el Inspector Marítimo declaró que a él solo se le encomendó arrancar la máquina del barco pero no analizar sus



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

daños, también es cierto que su presencia en el barco permitió conocer más datos sobre la situación del mismo que, conjuntamente con otros de los que ya se disponía, y con diversas consultas realizadas la mañana de 14 permitieron tomar una decisión adecuada al problema planteado. Las consultas a expertos respecto de la posibilidad de aligeramiento de la carga en alta mar (Martínez Mayán la desaconsejó), y con el propio Práctico del Puerto de A Coruña (que negó la posibilidad de darle refugio por el sobrecalado, calado imputable a una decisión del capitán hasta el punto de solicitar exención de responsabilidad para el caso de acordarse su entrada), son consultas que desde luego no tendrían ningún sentido en el caso de que se tratase de una decisión de alejamiento previamente tomada sin ninguna otra consideración. La empresa salvadora no movilizó medios de transporte propios y le fueron facilitados por la Administración Española, el propio compromiso suscrito entre la Administración y la empresa salvadora en virtud del cual aquella prestaría asistencia y ayuda, también permite afirmar que se trataron de agotar todas las posibilidades, incluida la de facilitar el salvamento del barco por la empresa salvadora en aguas más tranquilas.

Concluyendo, después de que todos los peritos hayan elogiado la operación de salvamento por su profesionalidad y eficacia que permitió que finalizase sin víctimas a pesar de las duras condiciones en que se llevó a cabo y, a la vista de las diligencias de instrucción practicadas tampoco puede entenderse que la decisión de alejar el buque de la costa haya sido un factor de agravación del riesgo ya generado, sino fue prudente y razonable a la vista de las circunstancias del caso.

2.-La otra decisión cuestionada es la elección del rumbo para alejar el barco de la costa.

El rumbo 330° que inicialmente marcó la Administración Española para alejar el barco de la costa parece acertada, tal como sostiene el Sr. Marín Criado, teniendo en cuenta que se trataba de alejar el barco de la costa, lo que imponía un rumbo Oeste, por otro lado el costado dañado era el de estribor, solo se pudo tomar el remolque a proa por causas no imputables a la Administración, pues el de popa resultó imposible inicialmente por la situación de cubierta (resbaladiza por el vertido, escora del buque y mal tiempo) según unos, y por no estar operativo según otros (peritos judiciales) y dirección del viento y oleaje imponían el rumbo 330 ° NO; intención de alejar el buque de la costa, protegiendo el costado dañado de la acción del mar y del viento, a fin de no dañar en lo posible la ya debilitada estructura. Si bien el Sr. Fernández Hermida considera que hubiera sido más adecuado el SE (teniendo en cuenta que posteriormente se autorizó a la empresa salvadora a tomar rumbo Sur), pero lo cierto es que no consta que rumbo tomaría posteriormente Smit y, por otro lado, como reconoce el mismo perito, el rumbo debía de ser N para proteger el costado dañado, puesto que por otro lado el deficiente estado de mantenimiento del remolque en popa impidió su utilización.

El rumbo que inicialmente acuerda la Administración española tiene relación directa con el hecho de que solo pudo tomarse el remolque por proa, ante la imposibilidad de hacerlo por la popa, y por tanto era el único rumbo posible para proteger la estructura dañada.

A partir del momento en que la empresa salvadora elegida por la armadora toma el mando del "Prestige", en la madrugada del 14 al 15 (2 horas de la madrugada), no consta que haya sido la Administración la que tomó decisiones respecto del destino y rumbo del buque, salvo exigir el respeto del compromiso de mantenerse a 120 millas de la costa y organizar los medios de auxilio para el caso necesario, pues la autonomía de los helicópteros llegaba a las 150 millas. Así resulta del informe de asistencia al Prestige del remolcador "Ría de Vigo" ("recibimos orden de Smit Tak de poner rumbo sur", día 15, 3:50 horas), declaración del Capitán de este remolcador "desde que los de Smit entraron en el barco eran los que daban las órdenes". El propio capitán de la empresa salvadora declaró "fijé el rumbo hacia el suroeste".

Por tanto el acierto o no en el rumbo elegido desde ese momento no puede imputarse al Sr. López-Sors, sino que desde las 2 horas de la madrugada del día 15 el rumbo del "Prestige" lo decidió el personal de Smit Salvage que únicamente tenía como límite respetar la distancia de alejamiento impuesta por las Autoridades Españolas.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

En conclusión, finalizada la instrucción, y considerando que los indicios de responsabilidad criminal no pueden constituir meras hipótesis y que no existen indicios suficientes para afirmar que las decisiones del imputado Sr. López-Sors sobre alejamiento y rumbo del barco hayan sido factor de agravación del riesgo ya generado, procede decretar el sobreseimiento provisional al amparo del art. 641.2º L.e.Crim.,

Cuarto.-Responsabilidad del Capitán:

A) Delito contra el medio ambiente y los recursos naturales:

1) Se ha acreditado indiciariamente que el estado de mantenimiento del buque no era el más adecuado, y tanto lo relativo al mantenimiento de las máquinas, del remolque de emergencia y demás instalaciones caen dentro de la órbita de responsabilidad de la tripulación, y el no asegurarse de la operatividad de los dispositivos del remolque de emergencia y mantenimiento de las demás instalaciones pertenece a la órbita de responsabilidad del Capitán.

Antes del último viaje del "Prestige", éste cumplió funciones de buque nodriza en San Petersburgo y el que fue Director Técnico de Universe Maritime, Sr. Alevizos, manifestó en sede judicial que en la empresa le habían dicho que no se preocupara de ese barco, que estaba destinado al desguace inminente, y no que servía ni para transportar agua. En la revisión anual de Dubai, mayo 2002 no fue revisado el tanque de lastre nº 3 a pesar de la alta corrosión que se detectó en las inspecciones de Rumania y China. Es de especial relevancia referirse a una de las zonas más afectadas por la corrosión, el tanque de lastre nº 3 de estribor, el cual debió ser inspeccionado en las revisiones anuales por ser adyacente a tanques de carga con sistemas de calefacción y porque siendo su condición de tanque de lastre-carga, era utilizado principalmente como tanque de lastre limpio, lo que incrementaba el riesgo de corrosión. Según el inspector Sr. Kim no se inspeccionaron porque el Capitán manifestó no ser adyacentes a tanques de carga con sistema de calefacción. Del fax remitido a ABS en fecha 16.8.02 por el Capitán Kostazos (quien anteriormente pilotó el mismo barco), resulta que el tanque de lastre nº 3 estribor estaba afectado de una alarmante corrosión y corrobora la situación deficiente del barco; sin embargo en las revisiones semestrales efectuadas por el Capitán y el Sr. Maloto en los tanques de lastre al parecer en San Petersburgo, los días 15.9.02, 20.10.02 y 30.10.02 según certificado, se señala haber hecho la inspección y encontrar los tanques en buenas condiciones y sin defectos, pero no se reseña la realización de dichas inspecciones en el Diario de Navegación. El perito Sr. Louzán destaca los informes de las inspecciones efectuadas por la tripulación como muy incompletos al limitarse a hacer constar la realización de la inspección y que todo está en buen estado y deberían especificar el estado de los elementos de cualquier tanque para hacer un seguimiento y ver su evolución en el tiempo. Resulta también interesante hacer constar la rapidez y precisión con el capitán identifica el lugar del colapso inicial entre un tanque de crudo y otro de lastre, "mamparo longitudinal de separación entre el tanque de lastre nº 3 estribor y tanque de carga nº 3 central". Por tanto la situación del barco era, o debía ser conocida por la tripulación.

2) No largar o facilitar el lanzamiento del remolque de emergencia. La imposibilidad de tomar remolque en los primeros momentos agravó las consecuencias del siniestro. Si el Capitán hubiese exigido, como se le ordenó, que el remolque de emergencia se hubiese dejado puesto por la tripulación evacuada, ello facilitaría las tareas de remolque. La normativa SOLAS en vigor el 1.1.01 exige medios de remolque de emergencia a proa y a popa en los buques tanque de peso muerto no inferior a 20.000 Tm, construidos el año 1996 o anteriormente, tales medios se instalarán a más tardar el 1.1.99. Tal sistema de remolque de emergencia a popa tiene que estar en condiciones de ser accionado por una sola persona con falta de suministro de energía y es una obligación de la tripulación y responsabilidad última del Capitán la inspección periódica de los mismos y mantenerlos en buen estado, y también deben estar marcados para facilitar su empleo eficaz y seguro, incluso en la oscuridad con poca visibilidad. El propio capitán en las conversaciones mantenidas con el QZCS, declaró respecto del remolque "no tengo ningún cable de emergencia a proa, lo tenemos en popa, solo a popa, pero es muy grande y sólo somos tres personas a bordo...", en proa "solo tenemos la... cadena pero ningún cable de remolque a proa". Pero mientras los peritos Sr. Sagarra y Sr. Louzán dicen que tales exigencias de manejo van referidas solo a condiciones de puerto y que en este caso eran necesarias al menos cuatro personas y vapor para el



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

molinete, pero solo había tres y no había vapor al estar parada la máquina; además se señala que la cubierta resbaladiza hacia muy peligroso tomar remolque por popa. El Sr. Martín Criado entiende que las condiciones exigidas para el remolque en puerto no invalida que en alta mar se deban tener operativos y que el Capitán no quiso utilizar el de popa, que no estaba adecuadamente mantenido, pese a que había podido ser auxiliado por helicóptero. El mismo perito entiende que aunque el barco estaba escorado y las olas batían en cubierta, en el costado de estribor, la popa no estaba hundida ni tampoco más hundida que la proa, añade que prueba de ello es la presencia de los tripulantes en esa zona cuando espera del rescate, como resulta de las grabaciones.

Consta por tanto que el barco teóricamente disponía de ambos remolque, pero en la práctica, el de popa resultó inoperativo hasta varios días después, siendo otra de las causas el sobrecalado derivado del lastrado, como admite el Sr. Sagarra. Además el remolque de popa no se utilizó porque no se podía largar por una sola persona sino que se necesitaban 3 personas contando con energía eléctrica, o 4 contando con vapor, tenía un mantenimiento deficiente, no estaba protegido del mal tiempo, estaba agarrotado, con cadena oxidada, y carecía de cabo guía y boya, circunstancias imputables a la tripulación. Así pues, el deficiente mantenimiento del sistema de remolque de emergencia, no accionado hasta la intervención del remolcador "Alonso de Chaves" el día 16 y después traspasado al "Deda" el 18, es una demora que cae dentro de la esfera y dominio del capitán.

3) También otras decisiones posteriores al siniestro contribuyeron a la magnitud del mismo. La operación de lastrado de los tanques de babor para adrizar el barco incrementó los esfuerzos por encima de lo admisible, tal como admite el propio perito propuesto por el Sr. Mangouras y también el Sr. Louzán. Si bien el perito judicial M. Criado va más allá y consideran que el barco ya llegó al lugar del siniestro sobrecalado.

4) La tardanza en el encendido de las máquinas del buque, incluso el propio maquinista declaró que era consciente de 3 personas eran insuficientes para encender la máquina y se lo advirtió al capitán, sin que éste le respondiese.

B) Desobediencia:

Del conjunto de diligencias practicadas, especialmente declaraciones de intervinientes y grabaciones aportadas, resulta indiciariamente acreditado que la orden de toma de remolque se recibe y transmite al Capitán, y también es clara la falta de disposición al cumplimiento de la orden por parte del capitán, con diferentes excusas. La orden de las autoridades marítimas españolas de toma de remolque fue imperativa y tales extremos resultan de las siguientes declaraciones:

El Sr. Lamón, (capitán del Remolcador del Ría de Vigo), oyó por UHF como se decía al personal del Prestige que "antes de que abandonasen el barco dejaran preparado el remolque de emergencia", pero no lo hicieron, solo dejaron unos "cabos colgando de popa" solo dejaron y también oyó más de una vez a la torre de control requerir el capitán del barco para que diera remolque desde las 18 horas en adelante...contestándole que necesitaba gente para ello..."

Sr. Pose Vaquero (Jefe del Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Finisterre) "recibieron en el Centro el día 13 la orden de Capitanía Marítima de que el Capitán del Prestige diera remolque... la orden se transmitió varias veces... pasaron tres horas o tres horas y algo desde que se dio la orden al capitán de dar remolque hasta que se dio el mismo".

El controlador del Centro de Control de Finisterre, Sr. Rodríguez Fungueiriño declaró que el capitán al principio no respondía a sus llamadas, pasando unos 40 ó 50 minutos antes de que contestara...que respondió con evasivas diciéndole que tenía que consultar con el armador, la segunda vez le reiteró de forma más dura, con la misma respuesta y ya la tercera su jefe le dijo que era una orden de las autoridades marítimas españolas y que tenía que colaborar... pasaron algo más de 2 horas y media cuando el capitán colaboró... llamaron muchas veces al barco sin obtener respuesta (10, 15 ó 20 veces)... que hablaba con el capitán en inglés y no tuvo ningún problema de entendimiento... no sabe si el capitán era consciente de que desobedecía una orden, aunque la tercera vez le dejó muy



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA

claro que era una orden de las autoridades marítimas". En repetidas ocasiones comunicó al helicóptero que le dijeran a la tripulación que debían dejar preparado el remolque de emergencia y que tal orden le consta que se transmitió hasta el punto de que en el helicóptero creyeron que quedaba preparado hasta que el 2º helicóptero comunicó que eran solo unas estachas colgando en popa.

El Sr. Iglesias Franco (controlador) manifestó que "que cuando su compañero hablaba en nombre de la autoridad marítima era en tono imperativo, era claramente una orden y el declarante lo oyó perfectamente";

También el controlador Sr. Iglesias Franco declaró que oyó a su compañero hablar con el capitán del barco en tono imperativo para que diese remolque en varias ocasiones (3.4) y que recuerda que se identificó como Autoridad Marítima de España. Que fue una orden clara. También oyó a Luis decirle a uno de los helicópteros que dijese al barco que dejase preparado el remolque de emergencia, aunque no le consta si el barco la recibió. En la primera comunicación tuvo impresión del interlocutor de que tenía perder buque y que pronunció la expresión "capsize".

López Cabido, controlador, que "el día 13 a su jefe le transmitieron una orden, no sabe de qué, y éste le encaró a su compañero Luis que ordenase al buque P. que diera remolque y eso lo oyó el declarante", oyó a Luis preguntar a un helicóptero si veía si estaba dado el remolque de emergencia".

Sr. Del Real, Capitán Marítimo, declaró que "es cierto que el capitán del buque desobedeció la orden que le fue dada a las 18.45 horas del día 13.11.02...consciente de la legitimación de donde provenía la orden..."

A pesar de ser advertido reiteradamente el Capitán de que antes de abandonar el barco extrajese el cuaderno de bitácora y el diario de Navegación también incumplió la orden.

Responsabilidad del Primer Oficial y del Jefe de Máquinas:

-Con respecto al imputado Sr Ireneo Maloto, también existen indicios de criminalidad como presunto autor de un delito contra el medio ambiente porque el deficiente estado de mantenimiento del buque, la falta de control de la corrosión del tanque de lastre nº 3, el deficiente funcionamiento de los sistemas de remolque de emergencia contribuyeron a la producción del siniestro y a la agravación del daño.

-El imputado Sr. Argiropoulos Nikolaos, Jefe de Máquinas, existen indicios de su responsabilidad por el deficiente funcionamiento y mantenimiento del sistema de propulsión del buque y de los dispositivos de calentamiento de la carga, por lo que se mantiene su imputación por los mismos delitos contra el medio ambiente y desobediencia. Con respecto a este último, la negativa y obstrucción al encendido de los sistemas de propulsión fue evidente cuando a las 10 horas aproximadamente, del día 14, el funcionario de la Inspección Marítima de A Coruña, Sr. Díaz Regueiro, se trasladó al buque encender la máquina. De la declaración del citado inspector se deduce claramente la obstrucción y desobediencia, comportamiento que el inspector calificó de lamentable, hasta el extremo de advertirle que avisaría a la Guardia Civil.

Quinto.- De lo actuado se desprende que los hechos denunciados pudieran ser constitutivos de delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente, que se imputan a D. Apostolos Mangouras, D. Ireneo Maloto y D. Argiropoulos Nikolaos en concepto de autores, y de delitos de Desobediencia que se imputan a D. Apostolos Mangouras, y D. Argiropoulos Nikolaos, delitos previstos y penados en el código penal en los art. citados en el Fundamento Primero, sin que los indicios de criminalidad recogidos en el auto de la AP de fecha 3.1.03 y ratificados por el de 9.9.02 contra el Sr. Mangouras y el resto de la tripulación hayan sido desvirtuados, por lo que procede denegar la petición de sobreseimiento efectuada por la defensa del primero y acordar la continuación del Procedimiento contra todos ellos.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTIZIA

Tales delitos están comprendidos en los artículos 14.3 y 779.1.4º de la LECRIM., en consecuencia, procede seguir contra ellos los trámites que establece el Capítulo II, Título III, Libro IV de dicha ley procesal para el Procedimiento Abreviado. Dada la complejidad del procedimiento se acuerda ampliar hasta veinte días el plazo previsto en el art. 780.1 LECrim para la formulación del escrito de acusación.

En atención a lo expuesto,

PARTE DISPOSITIVA

Acuerdo que procede la continuación de la tramitación de las presentes Diligencias Previas por los trámites del Procedimiento Abreviado, por si los hechos imputados a D. Apostolos Mangouras, D. Ireneo Maloto y D. Argiropoulos Nikolaos pudieran ser constitutivos delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente, y de Desobediencia.

Acuerdo asimismo que procede acordar el sobreseimiento provisional respecto de los hechos imputados a D. José Luis López-Sors González.

A estos efectos, dese traslado al Ministerio Fiscal, y en su caso, a las acusaciones particulares personadas, a fin de que, en el plazo común e improrrogable de veinte días, formulen escrito de acusación, solicitando la apertura del juicio oral en el forma prescrita en la ley, o bien, soliciten el sobreseimiento de la causa, sin perjuicio de que puedan solicitar, excepcionalmente, la práctica de las diligencias complementarias que consideren imprescindibles para formular la acusación.

Notifíquese la presente resolución al Ministerio Fiscal y a las partes personadas haciéndoles saber que la misma no es firme, pudiendo interponerse recurso de reforma y subsidiario de apelación ante este mismo Juzgado y en el plazo de los tres días siguientes a su notificación, o recurso de apelación dentro de los cinco días siguientes a su notificación.

Así por este mi Auto, lo acuerdo, mando y firmo, yo, Dña. Carmen Veiras Suárez, Juez del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número Uno de Corcubión (A Coruña).

COPIA