



ASOCIACIÓN DE INGENIEROS NAVALES DEL ESTADO

“PRESTIGE”

DATOS Y HECHOS DOCUMENTALES SOBRE EL ACCIDENTE

Coordinador: Luis Melguizo Gutiérrez. Ingeniero Naval y Oceánico, especialidad Arquitectura Naval, por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid. Pertenece por oposición al Cuerpo de Ingenieros Navales de la Administración General del Estado. Expresidente y Presidente de Honor de la Asociación de Ingenieros Navales del Estado.

Madrid Diciembre de 2013

INTRODUCCIÓN

El accidente del Prestige tuvo lugar el 13 de noviembre de 2002. Como consecuencia del mismo, nuestro compañero [José Luis López-Sors](#), perteneciente al [Cuerpo de Ingenieros Navales de la Administración General del Estado](#) fue imputado por las consecuencias de su actuación en la crisis, actuación que llevó a cabo en cumplimiento de las funciones que le atribuye nuestro ordenamiento jurídico como Director General de la Marina Mercante.

A lo largo de estos 11 años los medios de comunicación nacional e internacional han producido un sinfín de reportajes y publicado una cantidad ingente de noticias, editoriales, informes, artículos de opinión, cartas al director, entrevistas, etc.

También, el caso Prestige ha sido objeto y origen de distintas iniciativas parlamentarias tanto en España como en la Unión Europea, y de iniciativas legislativas nacionales, Directivas y Reglamentos.

La Organización Marítima Internacional, OMI, también, como no podía ser de otra manera, trató las causas del accidente en diferentes grupos de trabajo, comités, subcomités y la Asamblea dando lugar a diversas Resoluciones

Por otra parte, a lo largo de estos años, el accidente del Prestige ha protagonizado conferencias, debates, seminarios, coloquios, presentaciones en distintos foros, edición de revistas y libros monográficos, mediando o no patrocinio de instituciones, incluidas las del Estado o de Comunidades Autónomas, etc.

Dentro de ese escenario de iniciativas parlamentarias y legislativas, trabajos en OMI, noticias, opiniones, publicaciones, juicios paralelos, incluso de insultos, ha tenido lugar un proceso judicial de once años en el que nuestro compañero José Luis López-Sors ha pasado de no estar imputado a estarlo, después a no estarlo, para a continuación volverlo a estar, y continuar en esa situación hasta que el pasado día 13 de noviembre se hizo pública la sentencia que lo absuelve y finalizando así 11 largos años de calvario.

Desde aquí, desde AINAVAL, queremos hacer un reconocimiento especial a la bonhomía, trabajo, dedicación, buen hacer y profesionalidad de los dos Abogados del Estado, [Consuelo Castro](#) y [Javier Suárez](#), que han llevado el proceso en la Audiencia de A Coruña, cuya actuación ha sido más que excelente, ha rayado, y en nuestra modesta opinión superado, los límites de la eminencia. Así pues, desde aquí nuestro profundo reconocimiento.

Una vez conocida la sentencia, en AINAVAL hemos pensado ofreceremos determinados datos técnicos del accidente, que según nuestro parecer son importantes, tratando

de evitar las opiniones personales, que las tenemos, no obstante se nos pueda deslizar algún criterio, que por nacer de conceptos reconocidos por el universo de la ingeniería o de hechos, resulte irrefutable.

DATOS Y HECHOS DOCUMENTALES SOBRE EL ACCIDENTE DEL PRESTIGE

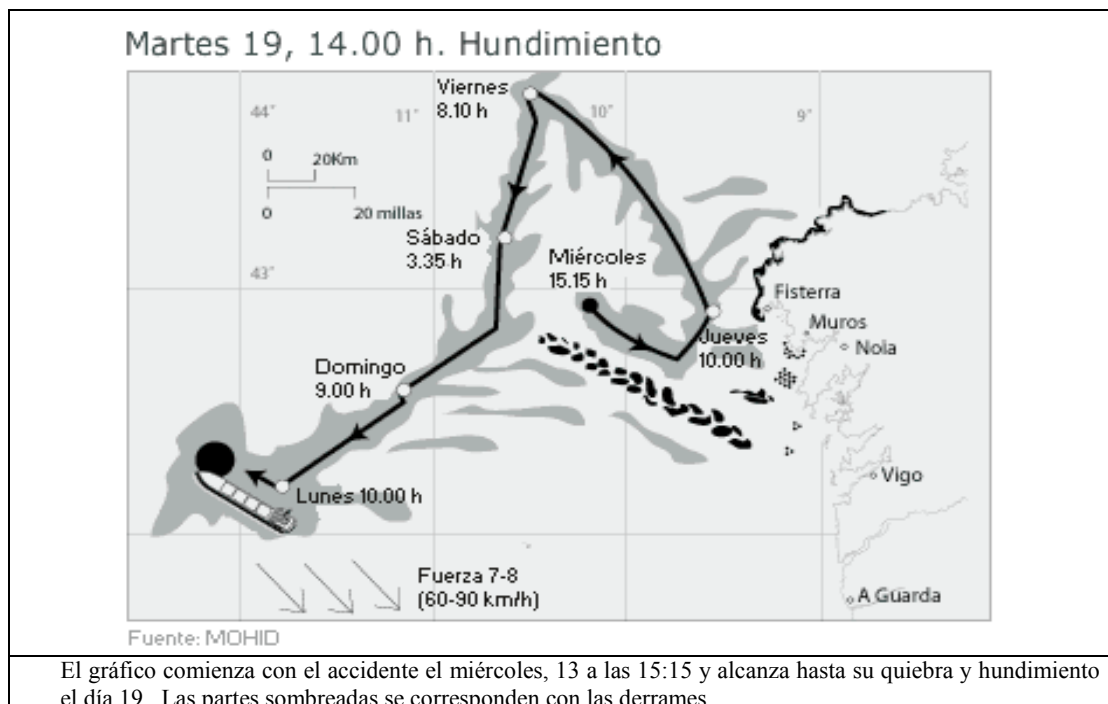
El buque

- Petrolero monocasco. año 1976
- Eslora 232 mts
- Manga 34,40 mts
- Puntal 18,70 mts
- Calado (verano): 14,056 mts.
- Calado (invierno) : 13,764 mts
- Peso en rosca 15.165 tm
- Peso muerto 81.564 tm

Última navegación.

La inició a primeros de noviembre de 2002 desde Ventpsils a Gibraltar (órdenes) y finalizó el día 19.

- Carga: 76 973 Tm fuel de muy baja calidad y alta densidad, pocos elementos volátiles
- Calado: 14,02 Mts
- Calado máximo permitido: 13,764 Mts
- Sobrecalado (indebido): 0,256 Mts, lo que violaba el Convenio Internacional de Francobordo
- Exceso de carga: 1.815 Tm.



Primera noticia del accidente¹ (PRS= Prestige; FT = Finisterre Tráfico)

Día 13, Hora:14:26 , Canal 16.

- PRS : WE ARE WAITING FOR RESCUE, WE ARE GOING TO CAPSIZE.
- PRS: *Finisterre Radio , motor tank Prestige, we are awaiting for the rescue, rescue, we are going to capsize, we..... on the water, we are awaiting for the rescue, we are..... to capsize*
- FT: *... .. Captain one vessel is proceeding to you ... and one helicopter is proceeding, maybe in 20 minutes, ... no worry everything is running to help you*

Rescate de la tripulación

17:05 Helicóptero Pesca I evacúa a 7 tripulantes.

18:12 Helicóptero Helimer Galicia evacúa a 17 tripulantes

Remolques de emergencia

Día 13, Hora 16:44; Canal 11

FT: *el barco que deje los dos remolques de emergencia por la proa, repito, si pueden, si pueden dejar uno o dos remolques de emergencia en la mar con el objeto de que luego podamos dar, hacer remolque, dar el remolque al barco los remolcadores que van hacia la zona, cambio.*

Inoperatividad de los remolques de emergencia

Declaración del Técnico de TECNOSUB:

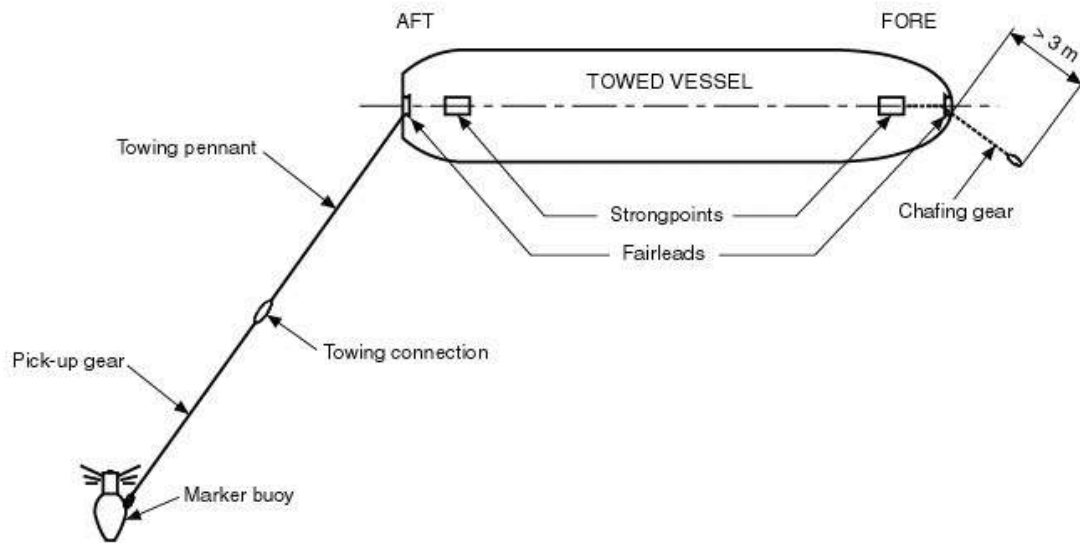
...El remolque de emergencia no existía en proa y en popa el que había estaba inoperativo por falta de mantenimiento.

Obligación de incorporar remolques de emergencia está en el Convenio SOLAS (regla 15-1 del cap V).

Según Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI: MSC 35(63) *El dispositivo de remolque de emergencia a popa deberá estar instalado de antemano y poder montarse en las condiciones existentes en los puertos en 15 minutos como máximo y de manera controlada*

¹ Las comunicaciones entre el buque, helicópteros, remolcadores y aviones intervinientes, se realizaron a través de los distintos canales de radio, -Canal 11, 16, etc. y es preceptivo que queden grabadas. En este documento se ofrecen textos de su transcripción, con indicación de día y hora.

Diseño Remolque de emergencia según Resolución MSC 35(63)



Orden imperativa de remolque y negación del Capitán a tomarlo

(P II = helicóptero Pesca II de la Xunta de Galicia, RV= Remolcador Ría de Vigo adscrito a SASEMAR)

Día 13; Hora 17:20; Canal 16

- PR. *Not any orders to towing, not any orders to towing*
- P II. *Joder qué hijos de puta! No le deja*
- FT *Ok, ok, Pls be advised that we, we will oblige you to be towed by the tug boat, because **you are drifting to the coast, you are drifting at one mile per hour...***
- RV. *no tienen ninguna estacha de remolque de emergencia, repito no hay remolque de emergencia, está estibado, el personal que permanece abordo, pues ya sabes que no quiere ni dar remolque, ni ser evacuado, entonces bueno pues.....quedamos en standby porque de momento no podemos hacer nada, cambio*

Atribuciones del Capitán en materia de la Seguridad de la Navegación . Convenio SOLAS

Frente a la negación del capitán a dar remolque hasta recibir instrucciones del Armador, nos referimos a lo dispuesto en el Convenio SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar) sobre la Autoridad que se confiere al Capitán.

“Regla 10-1. Atribución del capitán en lo que respecta a la seguridad de la navegación:

El capitán no se verá obligado por el propietario del buque, el fletador, ni ninguna otra persona, a tomar decisiones que, a su buen juicio, menoscaben la seguridad de la navegación, particularmente con temporal y mar gruesa”.

Responsabilidad y autoridad del Capitán en materia de seguridad y Prevención de la contaminación. Código Internacional de Seguridad Marítima.

“5. Responsabilidad y autoridad del capitán

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente y es responsabilidad de este tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario”.

Situación del Prestige conocida por la Autoridad Marítima Día 13 a las 17:20

- ❖ Escorado 25º, corrigiendo con lastrado (se conoció horas después, ya que el Capitán no informó de esta acción de lastrado, gravísimo hecho que, en definitiva, según cálculos que transmitió el Ingeniero Naval, Subdirector General de Inspección Marítima (en la Subdirección General de Inspección Marítima prestaban sus servicios siete Ingenieros Navales) de la Dirección General de la Marina Mercante en la mañana del día 14, causó la quiebra irremediable del buque. Los resultado de esos cálculos concuerdan con los efectuados por la

Compañía operadora UNIVERSE MARITIME a las 17:50 y los que hizo el departamento de ingeniería naval de SMIT)

- ❖ Sin Máquina
- ❖ Sin Gobierno
- ❖ Distancia de 27 millas del litoral. Derivando hacia la costa a 1,7 nudos (aprox)
- ❖ Inoperatividad del remolque de emergencia
- ❖ El Capitán se negaba a dar remolque.

Fallo estructural mamparo longitudinal:

Primera y única noticia que comunica el Capitán a la Autoridad Marítima Española

Día 13; 20:01; Canal 11

PRS: *The first opinion, the first opinion is **broken bulkhead between the 3 center and 3 deep tank, empty tank, because.....ten minutes only, ten minutes the vessel listing to starboard 22 degrees** (la carga se había desplazado desde el tanque 3C cargado al 3Er de lastre limpio, vacío)*

Fallo estructural mamparo longitudinal y lastrado de tanques :

Día 13; 17:50 Comunicación desde el buque a Grecia

Noticia que comunica el Capitán a la Oficina Técnica de la Operadora del PRS en Grecia, UNIVERSE MARITIME. Declaración de su Director técnico Georges Alevizos

- El Director técnico , Georges Alevizos, su equipo técnico y la dirección de Universe Maritime conocían los detalles de la ruptura del mamparo que separa tanques 3 Er y C.a las 17:50 (declaración judicial).

La Administración española no fue informada de este hecho hasta las 20:01

Fallos estructurales secuenciales. (ROC= Avión de vigilancia pesquera de la Xunta de Galicia)

Desprendimiento de planchas del forro entre cuadernas 61 y 71.

Día 14; Hora 11:46 Canal 11

ROC: *Avión Roche de vigilancia pesquera.....estamos en la vertical del Prestige..... la raja que tiene en el costado de estribor es de unos cuarenta metros, me lo confirmas*

Sigue la secuencia de fallos estructurales

Con el colapso del mamparo transversal que separa los tanques 3Er. y 2 Popa (ítem segundo del informe). Aberturas en cubierta principal durante la navegación por tapas butterworth, lo que es una violación del Convenio Internacional de Francobordo.

Día 15; hora 03:00 Informe SMIT a bordo PRS

03.00 H El equipo de salvamento inspeccionó las condiciones del buque encontrando lo siguiente:

- El tanque nº 3 de estribor con planchas laterales perdidas, el tanque abierto a la mar.
- Mamparo entre los tanques de lastres nº 2 y 3 de estribor dañados.
- Mamparo entre el tanque de carga nº 3 centro y el tanque de carga nº 3 estribor dañado y perdiendo la carga hacia el tanque de lastre y hacia la mar.
- Varias tapas de butterworth perdidas (nota del traductor, los registros butterworth son unas tapas de unos 30 centímetros de diámetro situadas en la parte alta del tanque por las que se introduce el equipo portátil de la limpieza de tanques)

Sigue la secuencia de fallos estructurales con el desprendimiento de la cubierta de sus refuerzos

Día 15; Hora 12:30; Informe SMIT

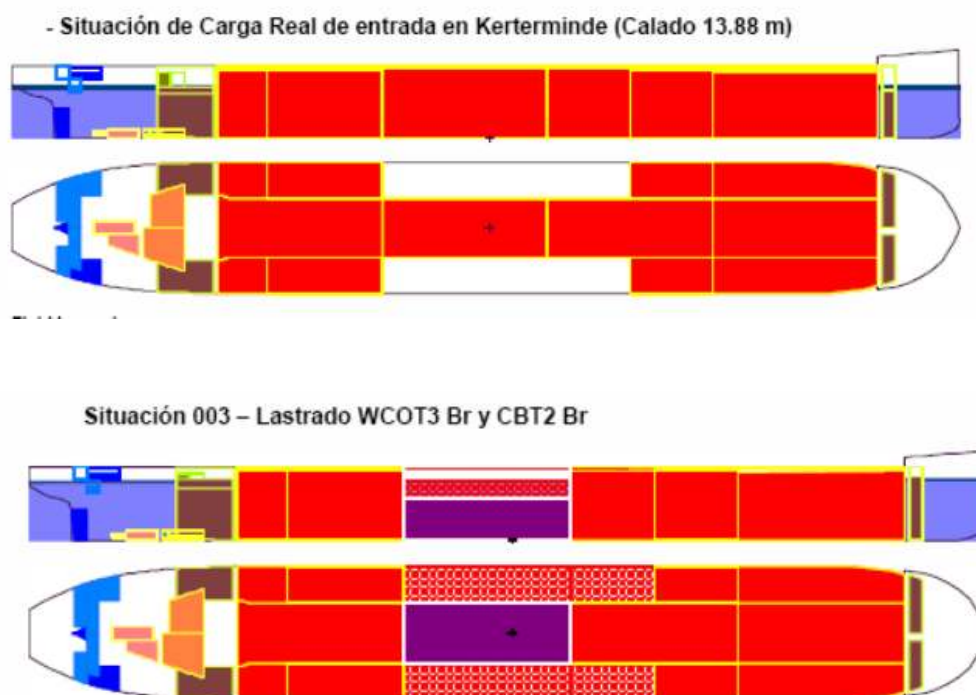
12.30 H El Capitán de salvamento a bordo del buque se dio cuenta que las planchas de cubierta de los tanques nº 3 y 4 de estribor se estaban moviendo arriba y abajo y descubrió más planchas dañadas en el tanque nº 4 estribor. El tiempo estaba empeorando y las olas venían del WNW, con una altura de 5 a 6 metros (incrementando). La predicción del tiempo para el día siguiente era peor que la de hoy.

Lastrado de los tanques laterales de lastre de Babor.

- El lastrado de los tanques 2 Pp y 3 de Br. supuso entrada de 10.000 Tm de agua salada
- La inundación tanques 2 Pp y 3 de Er. (agua más fuel) supuso entrada de agua de 10.000 Tm.
- El tanque 3 central- 11.800 Tm- cambio fuel por agua salada. D14 mañana venteaba agua, es decir no tenía fuel, se había vaciado, y estaba lleno de agua.

Gráficos de la carga real antes del accidente y después de lastrado

Comparación situación del buque a la salida de Kerterminde (DK), a efectos de francobordo próximo a la entrada en zona de invierno, y después del lastrado, con lo que el exceso de pesos soportados se incrementó en 22.000 Toneladas dispuestas sobre la parte central del buque, que era la zona más debilitada y donde el momento flector alcanza sus valores máximos.



Tensiones sobre la estructura.

- El momento flector debido al aumento de peso por inundación y lastrado se incrementó hasta el 162%.del admitido (Datos del ABS Día 14)
- El módulo resistente debido a los fallos en la estructura se redujo en el 45% (datos ingeniero naval de Smit Salvage después reconocimiento 03:00 día 15)
- **La tensión de la estructura**, cociente del momento flector entre el modulo resistente **se incrementó hasta el 360% de la admitida .**

Conclusión de la Operadora UNIVERSE MARITIME sobre los efectos en el buque de los primeros fallos estructurales.

Día 13, Hora 17:50

Informe director técnico, **George Alevizos**, de la Operadora del buque, UNIVERSE MARITIME.

*El Capitán describió cómo fue que ocurrió un colapso del mamparo longitudinal entre el tanque de carga N.º 3 centro y el tanque de carga/ lastre N.º 3 estribor entre las cuadernas 61 y 71. Yo y otras personas de Universe Maritime Ltd. **inmediatamente creímos que el PRESTIGE se iba a quebrar y hundir en un período de tiempo muy corto basándonos en la gravedad de la situación descrita por el Capitán**, incluyendo su relato del colapso estructural y la inmediata y continua liberación de petróleo al mar. La situación era sumamente grave.*

De esta conclusión no fue informada la Administración Marítima Española, pues el Capitán y la Operadora la mantenían ciega de información de las operaciones que el capitán estaba llevando a cabo en el buque.

Olas gigantes, Submarinos que emergen, Troncos de madera a la deriva, contenedores flotando...

- ❖ Ningún buque de los que transitaban por el corredor advirtió olas anormales, gigantes y rompientes (por el Dispositivo de Separación de Tráfico de Finisterre pasan 120 buques al día, 5 cada hora, un barco cada 12 minutos) .
- ❖ Ninguna Boya registró olas gigantes y rompientes.
- ❖ Modelos matemáticos, no contrastados, no desechan su aparición.
- ❖ La aplicación sobre modelos en canal, avalados por el CEHIPAR, de España y MARIN de Holanda (primerísimo orden mundial), desechan presiones por efecto de olas sobre las planchas superiores a la de rotura.
- ❖ El Capitán no declaró en instrucción olas anormales gigantes o rough waves.
- ❖ Las teorías sobre Submarino emergente, troncos de madera a la deriva y contenedores flotando como desencadenantes de la rotura del forro, fueron, en la práctica, desechados por las partes personadas en el juicio.

El derrame

- Derramando desde el principio

Día13, Hora 15:48, Canal 16

HG: Si, mira ahora lo que veo, estoy como a media milla del barco, hay una mancha bastante grande, como de una milla o cosa así al oeste del barco

Día13, Hora17:24, Canal 16

P II: Sí, Finisterre, de Pesca II con el barco, que no quieren abandonar el barco, te confirmo una escora a babor pues la mar está entrando ya en la cubierta principal, pero a estribor, te confirmo escora a estribor y está vertiendo crudo por bueno se está quedando todo el crudo vertido por la banda de babor, hasta unas, estimo unas 5 millas

Día 13, Hora 18:39 Canal 11

P I: Perdona, te completo la información diciéndote que tiene una longitud la mancha de 5,7 millas, una longitud máxima de 5,7 millas, un ancho variable de hasta 300 metros



13/11/2002 a las 18:15 UTC

Fotografía tomada del video grabado por el Helicóptero "Pesca II" de la Xunta de Galicia.



13/11/2002 a las 18:39

Fotografía tomada del video grabado por el Helicóptero "Pesca II" de la Xunta de Galicia.
La contaminación se pierde en el horizonte.

- Más sobre el derrame

Canal 11 D14, 08:32

FT: Bueno, la mancha, aprecias si es de combustible, de fuel, aprecias la mancha, que puede ser, cambio

P I: Si, es, es fuel, es fuel, es espesa y es inicialmente de unas veinte millas de largo, de longitud

- Sigue derramando

Día14 , Hora 11:32, Canal 11

- *ROC: Oye mira, soy J.M. a bordo del Pesca, eh, el barco , estamos ahora encima de él y está tirando algo espantoso, algo espantoso lo que está tirando, eh, está dejando un reguero muy, muy importante, importantísimo, está perdiendo mucho, mucho fuel*

- Y derramando

Día14 , Hora 11:46, Canal 11

- *ROC: Copiado, estamos transmitiéndole a Finisterre la situación en la que estáis y que tiene una pérdida de crudo bastante, de fuel oil, bastante grande, desde aquí hasta unas treinta, cuarenta millas*
- Cálculo conservador de cantidad derramada, por observación desde helicóptero Pesca I. Grabaciones en video²

² Las cintas de video a que se hacen referencia están en el Sumario, incorporadas a la causa

Día 14, Hora 07:40 . Minuto 09:32 de la cinta de Video desde el Helicóptero Pesca I

- ❖ El Tanque 3C venteaba agua limpia. Al menos 12.000 toneladas de fuel oil ya se habían derramado

Día 14, Hora: Antes de hacer firme el remolque del Ría de Vigo a las 13:40. Minuto 10:00 de la cinta de video desde el helicóptero Pesca I

- ❖ Tanque 4 Estribor ventea agua limpia.. Al menos 5.000 toneladas adicionales de fuel oil ya se habían derramado.

SMIT SALVAGE admite la grave situación estructural del buque.

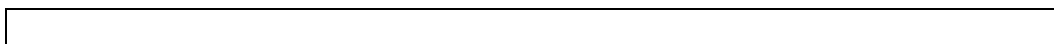
La Compañía de salvamento, SMIT SALVAGE, ante la eventualidad de no salvar al buque y a su carga (y en consecuencia no cobrar el premio a que se haría acreedor) firmó contrato LOF con cláusula SCOPIC (Lloyd Open Form 2000 Special Compensation P&I Club) el día 13, antes de abordar al buque. (ver abajo fax que se recibió en la DGMM en enero de 2003, casi dos meses después del accidente) Esta cláusula SCOPIC, de forma grosera, impone al operador (Universe Maritime) que abone los gastos incurridos por el Salvador (SMIT) en caso de no poder salvar al buque y su carga.



Máxima gravedad de la situación estructural del buque

Día 15, Hora 12:30. Informe SMIT

Si bien el informe del día 15 de SMIT identifica planchas dañadas del tanque 4 Estribor, el daño se produjo el día anterior, el día 14, al advertir el helicóptero Pesca I de que ese tanque venteaba agua, horas antes de que el Remolcador hiciese firme el remolque y la Administración Marítima Española tuviera algún control sobre el buque. Este informe de SMIT , a bordo del PRS, no hace sino justificar que la causa del vacío del tanque 4 Estribor filmada desde el helicóptero Pesca I el día 14, fue la pérdida de resistencia estructural por rotura o colapso de elementos resistentes que facilitaron que su carga saliera, posiblemente a través de una grieta de tamaño considerable en el mamparo transversal que separa los tanques 3 y4 de Er. Esto es prueba evidente de que el Prestige se iba desmoronando aceleradamente perdiendo elementos estructurales desde que, al menos, el Capitán decidió lastrar al buque.



La Autoridad Marítima Española tuvo que hacer frente a la situación que se resume en los cuadros de abajo, y que se desarrolla en los apartados posteriores. La hora 13:40 se corresponde con la hora a la que después de las dificultades ya descritas la Autoridad Marítima Española pudo hacerse con el control del buque, que era substandard de acuerdo con la definición que a tal efecto proporciona la OMI en la Resolución A.1052 (27) que se transcribe más abajo:

HASTA EL DIA 14, HORA 13:40 EN QUE LA AUTORIDAD MARITIMA ESPAÑOLA PUDO CONTROLAR ALBUQUE, EL PRESTIGE ESTABA AL GARETE, SIN MAQUINA NI GOBIERNO, INOPERABLE EL EQUIPO DE REMOLQUE DE EMERGENCIA, FUERA DE SERVICIO EL DE CUBIERTA POR FALTA DE VAPOR, AL IGUAL QUE EL EQUIPO DE BOMBEO DE CARGA, CON PROBLEMAS DE FUNCIONAMIENTO DE LA MAQUINARIA AUXILIAR, A LA MERCED DE LAS OLAS , DEL VIENTO Y DE LAS MAREAS, DERIVANDO HACIA LA COSTA CON ALTO RIESGO DE EMBARRANCAMIENTO, DERRAMANDO ININTERRUMPIDAMENTE SU CARGA DE FUEL, EN FASE SECUENCIAL DE QUEBRANTO POR DESMORONAMIENTO ESTRUCTURAL

EL BUQUE SALIO A NAVEGAR A PRIMEROS DE NOVIEMBRE DESDE VENTSPILS, LATVIA, CON GRAVES DEFICIENCIAS ESTRUCTURALES, DE INSTALACIONES Y MAQUINARIA CONOCIDAS, TOTAL O PARCIALMENTE POR EL CAPITAN, EL ARMADOR Y LA OPERADORA, DESCONOCIDAS POR AL AUTORIDAD MARITIMA ESPAÑOLA , A LA QUE NUNCA SE LE NOTIFICÓ NI POR EL CAPITAN NI POR LOS RESPONSABLES EN TIERRA DEL BUQUE

LA RESOLUCION. A.1052 (27) DE LA OMI, DEFINE BUQUE SUB-ESTÁNDAR COMO "AQUÉL CUYO CASCO, MÁQUINAS, EQUIPO O SEGURIDAD OPERACIONAL NO CUMPLEN EN LO ESENCIAL LAS NORMAS PRESCRITAS EN EL CONVENIO PERTINENTE, O CUYA TRIPULACIÓN NO SE AJUSTA A LO ESPECIFICADO EN EL DOCUMENTO DETERMINANTE DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD".

Fotografía conocida parcialmente, por la Autoridad Maritima Española de la situación del buque el día 14, hora 13:40, antes de que tuviera algún control sobre el Prestige

- ✓ La tripulación había sido rescatada sana y salva por los Servicios Públicos de Rescate de la Administración General del Estado y Xunta de Galicia.
- ✓ El buque Prestige, desmoronándose, derramando su carga , al garete, sin máquina y sin control, se encontraba a algo de más de 4 millas de la costa.
- ✓ El trasiego de carga a tanques de Babor para compensar la escora era irrealizable pues las deficiencias del buque no permitían la producción de vapor ni para fluidificar la carga , muy viscosa, no apta para la actuación de las bombas, ni para accionar las bombas por averías en las calderas y defectos en los serpentines de calefacción de los tanques.
- ✓ El arriado de anclas declarado por el Capitán no pararía la deriva. El equipo de anclaje habría llegado al colapso por no poder absorber la energía cinética de 100.000 toneladas desplazándose a 1,7 nudos.
- ✓ El buque había perdido y derramado al mar, al menos, 17.000 toneladas de carga
- ✓ La pérdida de resistencia estructural era, al menos, del 45%
- ✓ El buque se había lastrado con 22.000 toneladas de agua salada en los tanques centrales.
- ✓ El Momento flector por efecto del lastrado se había incrementado hasta el 162% de lo admitido

- ✓ La tensión sobre la estructura era del 360% de la admitida
- ✓ El Director técnico de la operadora, George Alevizos, a las 17:50 del día 13, estaba convencido de que el buque no se salvaría y así lo comunicó a sus superiores, aunque sin poder determinar el momento en que partiría, declaró *que el buque se iba a quebrar y hundir en un periodo de tiempo muy corto.*
- ✓ Los cálculos de la Subdirección General de Inspección marítima, día 14 a media mañana, daban como resultado que el buque quebraría, se partiría por exceso de Momento flector.
- ✓ El Práctico del puerto de A Coruña desestimó su traslado a la terminal petrolera para su descarga (exceso de calado y muy escasa maniobrabilidad, con altísimo riesgo de embarrancamiento en su trayectoria por el canal de entrada al pantalán)
- ✓ Se desestimó el transvase a otro buque por experto en la materia con experiencia de 30 años.
- ✓ El remolque había fallado siete veces. Si no se lograba hacerlo firme, que se hizo a las 13:40, el buque embarrancaría en la costa donde se partiría ocasionando una catástrofe medioambiental de dimensiones gigantescas..

Fallos y deficiencias del buque no notificadas a la Autoridad Marítima Española durante la crisis (procedentes, básicamente, de la documentación rescatada del PRS por funcionarios públicos tras ser abandonado por hundimiento inminente por los Salvadores y resto de la tripulación)

Loa fallos y deficiencias que tenía el buque desde su salida en Ventspils, Latvia, no puestos en conocimiento de la Autoridad Marítima Española, que se conocieron días /meses más tarde del accidente por la documentación encontrada a bordo, por la suministrada por ABS, y declaraciones del anterior capitán y Director técnico de la operadora UNIVERSE MARITIME.

- ✓ Suciedad en los tanques(residuos viejos sedimentados de 2/3 cm de espesor)
- ✓ Aberturas sin cierres en cubierta de francobordo
- ✓ Tanques extraordinariamente oxidados con taponamientos de grietas en mamparos
- ✓ Corrosión acelerada de planchas y refuerzos
- ✓ Tanques con gravísimos fallos en escantillonado
- ✓ Grietas en cubierta, cercanas a los mástiles
- ✓ Calderas auxiliares de babor y estribor en muy malas condiciones (tubos doblados y corroídos)
- ✓ Las tomas de mar de alta y baja con pérdidas. (con bridas y elementos corroídos).

- ✓ El condensador atmosférico de la caldera con demasiados tubos doblados y el agua salada se vierte en el depósito de agua caliente especialmente cuando se da calefacción a los tanques de carga.
- ✓ Calderas auxiliares de babor y estribor en muy malas condiciones (tubos doblados y corroídos)
- ✓ Las tomas de mar de alta y baja con pérdidas. (con bridas y elementos corroídos).
- ✓ El condensador atmosférico de la caldera con demasiados tubos doblados y el agua salada se vierte en el depósito de agua caliente especialmente cuando se da calefacción a los tanques de carga.
- ✓ El monitor de descargas oleosas (o.d.m.) con ambas líneas de descarga cegadas.
- ✓ La presión de descarga de la bomba de contraincendios de emergencia no es normal (se usaba la bomba de incendios/sentinas y lastre cuando hay un inspector del ABS a bordo ¿engañaron o trataron de engañar al inspector del ABS?-).
- ✓ La turbobomba de carga nº 2 fuera de servicio debido a un problema en la junta del prensaestopas.
- ✓ Caldera de estribor – en muy malas condiciones, los tornillos del colector alto, la mayoría partidos teniendo como consecuencia que cuando se elevaba la presión se mueva, eso quiere decir que a la hora de la verdad el buque se encontraba con una sola caldera
- ✓ Compresor de aire principal. Compresor de aire principal nº 1: reparamos constantemente válvulas ya que no existen nuevas.
- ✓ Compresor de aire principal nº 2: lo mismo que con el nº 1
- ✓ Main cooling sea water pump M/E nº 1 : no funciona
- ✓ Aft generator cooling sea water pump : no funciona
- ✓ Main feed pump nº 1 : no funciona desde hace mucho tiempo
- ✓ El condensador atmosférico de la caldera tiene demasiados tubos doblados y el agua salada se vierte en el depósito de agua caliente especialmente cuando se da calefacción
- ✓ Los serpentines de calefacción de todos los tanques están muy rotos (pierden demasiada agua dulce).
- ✓ **Motor principal:** en el motor principal *los movimientos los realizamos desde el control manual/emergencia, ya que no nos ha llegado la master valve (válvula de control principal) y como consecuencia de eso, el motor no dispone de dispositivos de seguridad.*

Tripulación

De nacionalidad filipina, salvo Capitán y Jefe de Máquinas, sueldo medio de 300 dólares/mes)

Aspectos que afectan al Convenio 92 de la OIT.

❖ Alojamiento, Manutención e Higiene

- ✓ Los tanques de aguas negras o fecales de babor y estribor no están en servicio desde antes de nuestra llegada a San Petersburgo (la basura se tira directamente por la borda).
- ✓ El Práctico que actuó en los canales de Dinamarca declaró que en su vida había abordado un barco peor.
- ✓ En navegación, los alimentos se estropearon y hubo que tirarlos
- ✓ En San Petersburgo, el agua dulce estaba racionada, se compartía con las calderas.
- ✓ Declaración anterior Capitán del Prestige KOSTAZOS en el cuadro que sigue:

- 1) Ya se habían solicitado repuestos para el sistema de maniobras del motor principal que actualmente tiene fallas antes de que yo asumiera el cargo, como es de conocimiento del Primer Maquinista, George Triantafyllou. También se necesitan repuestos para las camas y suministro de agua para los baños (actualmente estamos usando un balde para limpiarlos).
- 2) Faltan elementos de comedor tales como platos, tenedores y vasos.
- 3) Falta ropa blanca tal como sábanas, toallas; actualmente disponemos lo suficiente para un solo uso.
- 4) Faltan artículos de protección para la tripulación tales como abrigos impermeables, zapatos de seguridad, tapones para los oídos, etc.
- 5) Faltan productos adecuados para la preparación de comidas y pan, pues los que hay son inadecuados.
- 6) No hay suministro simultáneo de agua caliente y fría. O se usa fría o se usa caliente, lo que en muchas ocasiones es inadecuado para uso humano.
- 7) Faltan medicamentos.

Informo esta situación a efectos de mi propia protección. También me vi obligado a redactar una notificación de renuncia a mi empleo debido a las fallas que presenta el buque y también contra los armadores y administradores, con vigencia a partir del 23 de julio de 2002. Escribo este informe en griego para no involucrar a la tripulación extranjera en este asunto.

Firmado y sellado.

Capitán Kostazos

OTRAS DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS DE LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL CAPITAN O PROPIETARIO DEL BUQUE

❖ CONVENIO SOLAS:

Siempre que el buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto y éste o aquel afecten a su seguridad o a la eficacia o la integridad de sus dispositivos de salvamento u otro equipo, el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, al inspector nombrado o a la organización reconocida encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar Si es necesario realizar caso del Prestige- el reconocimiento prescrito en las reglas 8 ó 10 (Reconocimientos de los dispositivos de salvamento y otro equipo de los buques de carga, Reconocimientos de la estructura, las máquinas y el equipo de los buques de carga

❖ CONVENIO MARPOL 73/78

MARPOL 73/78 CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE BUQUES Y PROTOCOLO 1978

Siempre que un buque sufra un accidente o que se le descubra algún defecto que afecte seriamente a la integridad del buque o la eficacia o la integridad del equipo al que se aplique el presente Anexo (Contaminación por Hidrocarburos), el capitán o el propietario del buque informarán lo antes posible a la Administración, a la organización reconocida o al inspector nombrado encargados de expedir el certificado pertinente, quienes harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar si es necesario realizar el reconocimiento prescrito en el párrafo 1 de la presente regla. Cuando el buque se encuentre en un puerto regido por otra Parte, el capitán o el propietario informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y el inspector nombrado o la organización reconocida comprobarán que se ha rendido ese informe.

❖ RESOLUCIÓN DE LA OMI A.851(20) APROBADA EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1997

Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar.

Independientemente de la falta de notificación a las autoridades españolas de la activación, o no, el ABS había redactado, como exige la reglamentación, para el Prestige un Plan de Emergencia a Bordo para Casos de Contaminación por Petróleo (SOPEP). A su vez existe una lista muy concreta con las informaciones

que se deben suministrar desde el buque a las Autoridades del país ribereño afectado a efectos de facilitar la lucha contra la contaminación y proteger sus costas, su población y su medio de vida, el ecosistema y el medio ambiente marino. **En este caso, el Capitán ¡¡Además de solicitar la evacuación de la tripulación, que la Autoridad Marítima Española hizo con presteza y eficacia, sólo informó que el mamparo longitudinal que separa los tanques 3C y 3Er. estaba roto, y eso, pasadas unas horas desde que lo comunicó a la Oficina técnica de la Operadora!!.**

Conclusión:

Todo lo aquí expuesto se corresponde con el escenario del accidente que se encontró la Autoridad Marítima Española, cuya responsabilidad y competencias asumía nuestro compañero, a la sazón Director General de la Marina Mercante, José Luis López Sors, que en ejercicio de sus funciones, como consecuencia de los fallos estructurales y el continuo vertido altamente contaminante, ante el riesgo de la quiebra y hundimiento del buque en aguas costeras ocasionando una catástrofe medioambiental de dimensiones gigantescas que habría producido la ruina de poblaciones, familias, pesca, turismo y empresas dependientes, ya entrada la tarde del día 14 acordó que el buque se alejara 120 millas de la costa, distancia al alcance de la autonomía de los helicópteros en caso de ser activados en aplicación del Convenio SAR, siendo éste el cabo para su procesamiento por la vía penal y que el Estado fuese responsable civil subsidiario. El Fiscal evaluó los daños producidos en más de 4.300 (cuatro mil trescientos) millones de euros, casi medio punto porcentual del P.I.B. de España.

La Sentencia del Prestige de la Audiencia de A Coruña también pone fin a sentencias justicieras de juicios paralelos hechos a lo largo de once años en las que el condenado era un honesto funcionario público que actuó en ejercicio de sus funciones.