



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

El nombramiento de Serafín Díaz como capitán marítimo es fuente de numerosas críticas internas. Serafín Díaz era un inspector técnico experto en pesqueros y enviado a bordo del *Prestige* para poner en marcha sus máquinas. Fue quien acusó al capitán Apostolos Mangouras de haber saboteado el *Prestige*. Fue ascendido días después y nombrado capitán marítimo antes del verano, **a pesar de estar imputado por presunta falsificación de un expediente de inspección de un barco**. Serafín Díaz tiene 69 años y deberá jubilarse definitivamente el próximo año.

Las autoridades marítimas no han reforzado los medios de salvamento en Galicia un año después

Técnicos de las capitanías reconocen que no disponen de ningún nuevo protocolo de actuación
Luis Gómez Madrid 13 NOV 2003

El Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia se han apresurado a informar, en las cercanías del aniversario de la catástrofe del *Prestige*, de la próxima construcción de remolcadores y barcos de salvamento. Esos buques no estarán en servicio hasta dentro de al menos tres años, según los expertos. Sin embargo, los medios de salvamento marítimo en la zona de Galicia apenas han variado un año después, aunque su eficacia esté en entredicho. Tampoco se ha elaborado ningún nuevo protocolo de actuación para un caso de accidente, según fuentes de las capitanías. Ni se ha realizado ensayo alguno. No se han producido tampoco ceses ni dimisiones entre quienes tuvieron alguna intervención en el caso *Prestige*; es más, se han producido algunos ascensos.

El nombramiento de Serafín Díaz como capitán marítimo ha sido muy cuestionado

MÁS INFORMACIÓN

- Arenas afirma que "paliar la catástrofe" costará 829 millones de euros a todas las administraciones
- La Xunta y Oceanografía dicen que el pescado no tiene hidrocarburos desde que se abrió la veda
- "He vivido temporales muy fuertes, pero nunca una situación tan complicada"
- El anterior capitán del 'Prestige' denunció graves deficiencias en el petrolero
- Cobertura especial en ELPAIS.es
- La primera autopsia tras el hundimiento
- La catástrofe le ha costado a Francia 200 millones, sin incluir los daños ecológicos
- Galicia recuerda la tragedia del 'Prestige' con 25 concentraciones
- El investigador que avisó de la contaminación del pescado gallego dice que se le "interpretó mal"
- Miles de personas se manifiestan en Galicia para reivindicar "el mar y la dignidad"

Pocas cosas han cambiado en Galicia en cuanto a salvamento se refiere. "Tenemos los mismos remolcadores, sólo que un año más viejos", manifestó un técnico de la Capitanía de A Coruña. El principal remolcador sigue siendo el *Ría de Vigo*, propiedad de Remolcanosa y contratado en exclusiva por Fomento por 1.337.000 euros al año. Se da la circunstancia de que el comportamiento del *Ría de Vigo* durante el accidente del *Prestige* fue muy discutido dado que intentó hacer un contrato privado, hecho que se había producido con anterioridad en otros accidentes. El propio ministro de Fomento

anunció hace casi un año la apertura de un expediente a Remolcanosa, del que todavía no se tiene información oficial. El *Ría de Vigo* está considerado por los expertos como un remolcador poco útil para arrastrar grandes embarcaciones. Nunca ha podido certificar más de 92,7 toneladas de tiro, aunque oficialmente conste en algunos documentos que supera con creces las 100, que es la potencia de tiro adecuada para remolcar grandes buques. Fomento no ha informado todavía de si se renovará el contrato con el *Ría de Vigo*.

"Gastar gasolina"

La flota de Sasemar se completa con el *Ibaizábal I*, en situación de disponibilidad, perteneciente a la empresa Sertosa Norte, un barco que tampoco es adecuado para grandes buques, según los técnicos. Finalmente, el *Pau da Luz*, un remolcador de Remolcanosa que no pudo actuar en el caso del *Prestige* por estar averiado, ha sido sustituido por el *Ibaizábal III*, de Sertosa Norte. El remolcador público *Alonso de Chaves* volvió a su base en Gijón tiempo después del accidente, a pesar de ser considerado el mejor buque de salvamento que hay en los alrededores. Tripulantes de este buque manifestaron a este periódico que en Gijón se dedican a "gastar gasolina" cuando podrían prestar mejor servicio en la costa gallega, donde transitaban 43.209 buques en el año 2002, de los que 12.446 transportaban mercancías peligrosas. Las quejas de la tripulación del *Alonso de Chaves* son frecuentes en lo que respecta a recibir órdenes de no intervenir en beneficio del *Ría de Vigo*.

El salvamento marítimo cuenta también con medios de la Xunta de Galicia. En este punto, también son frecuentes las críticas. El principal remolcador es el *Conde de Gondomar*, antiguo *Remolcagure Bat*, un pequeño y viejo remolcador. Como buque de apoyo está el *Serra de Santiago*, que es un viejo pesquero reconvertido que faenaba en el Gran Sol, cuya velocidad no sobrepasa los 14 kilómetros por hora. Ambas embarcaciones pertenecen a Remolcanosa, con sustanciosos contratos de alquiler: 1,5 millones de euros en el caso del *Serra de Santiago*. El diario *La Opinión* informó de que el contrato con este barco no exigía conocimientos de inglés a los mandos de su tripulación. Ambos barcos resultaron inoperativos durante el accidente del *Prestige*, hace un año, y colaboraron en otras funciones, como fue la localización de las manchas de fuel o la instalación de barreras. La Xunta anunció la pasada semana la construcción de dos nuevos barcos de salvamento y la adquisición de dos nuevos helicópteros. El grueso del despliegue de salvamento se completa con tres helicópteros, uno de Sasemar (*Helimer Galicia*) y dos de la Xunta (*Pesca I* y *Pesca II*), los mismos que actuaron con en el accidente del *Prestige*.

La magnitud que tuvo el accidente tampoco ha provocado la elaboración de un nuevo protocolo de actuación. "Teóricamente, si sucede algo parecido", dijo un técnico de la Capitanía de A Coruña, "volveremos a alejar el buque. No tenemos ninguna nueva instrucción, entre otras cosas porque no ha existido una investigación interna. Esa debe ser la teoría de José Luis López Sors [director general de la Marina Mercante], que ya aplicó en el caso del *Cástor* en enero de 2001 y con el *Prestige*. Aquí lo que hacemos es mandar una fragata y alejar el buque".

El *Cástor* era un buque tanque cargado con 50.000 toneladas de gasolina que sufrió una avería frente a las costas de Almería. La orden fue alejarlo. Tras una travesía de 35 días recibió permiso para entrar en Túnez en una zona de abrigo donde se efectuó el trasvase de la carga. Ese fue el precedente al *Prestige*.

El nombramiento de Serafín Díaz como capitán marítimo es fuente de numerosas críticas internas. Serafín Díaz era un inspector técnico experto en pesqueros y enviado a bordo del *Prestige* para poner en marcha sus máquinas. Fue quien acusó al capitán Apostolos Mangouras de haber saboteado el *Prestige*. Recibido como un héroe por las autoridades marítimas fue ascendido días después y nombrado capitán marítimo antes del verano, a pesar de estar imputado por presunta falsificación de un expediente de

inspección de un barco. Serafín Díaz tiene 69 años y deberá jubilarse definitivamente el próximo año.

Algunas de sus decisiones han sido muy contestadas dentro de las capitanías de Galicia. El 23 de agosto pasado, Serafín Díaz obligó a atracar en el puerto de A Coruña al buque libanés *Spiridon*, acusado presuntamente de lavar sus tanques de hidrocarburos.

Inmediatamente, Fomento anunció esta acción en una nota informativa, aludiendo al éxito del dispositivo especial puesto en marcha para luchar contra la contaminación. Se le pidió una fianza de 900.000 euros al armador, una sanción extremadamente dura. Sus 22 tripulantes, entre ellos tres vaqueros (*cowboys*), siguen viviendo en su interior desde hace casi tres meses porque el armador se niega al pago de esa fianza.

El *Spiridon* regresaba a Irlanda después de haber transportado 1.488 toros a Líbano. Su capitán sostiene que lo que limpiaban eran los excrementos que había dejado el ganado. En los documentos del caso sólo consta que las autoridades españolas hayan enviado una muestra del vertido al laboratorio, cuando el protocolo de Bonn exige tres. La muestra fue enviada el 12 de septiembre, cuando el protocolo exige que se haga con carácter inmediato. No consta que se hayan inspeccionado el nivel de los tanques de combustible del buque una vez atracado en A Coruña, según los abogados del armador. "Me parece que confundir mierda de vaca con petróleo puede ser un hito en la capitanía de A Coruña", dice un inspector.

Inspección frustrada

Unos meses antes, poco después de su nombramiento, el 28 de junio pasado, Serafín Díaz tuvo un fuerte altercado con los inspectores de la capitanía cuando éstos procedían a inspeccionar un petrolero, el *Histria Emerald*, de bandera maltesa, atracado en A Coruña. Esta inspección respondía a una exigencia del real decreto 91/2003, aprobado precisamente tras el accidente del *Prestige*. Serafín Díaz tomó la decisión de prohibir dicha inspección porque podía resultar arriesgado hacerlo cerca de la refinería de Repson.

El altercado motivó una dura queja de los inspectores, quienes llegan a afirmar en un escrito oficial que "respecto a la actitud torticera del Capitán Marítimo, Señor Díaz, induciendo a incumplir un real decreto sin darlo por escrito, obedece a la muy particular concepción de esta persona de entender la ética y la profesionalidad. De seguir por este camino, con continuas injerencias en el trabajo de la inspección marítima, es más que probable que se incremente las causas penales que tiene abiertas por distintos juzgados de A Coruña y Pontevedra".

A pesar de este percande, las autoridades afirman haber "incrementado el número y calidad de las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Durante los últimos meses, las autoridades marítimas han desviado 26 buques con hidrocarburos pesados, casco único y más de 15 años de antigüedad, fuera de las 200 millas, que es la Zona Económica Exclusiva.

www.elpais.com/diario/2003/11/13/espana/1068678001_850215.html

La desgracia del *Prestige*

por Joan Zamora Terrés

Director del CELSEM-UPC

De acuerdo con el informe oficial francés sobre el Prestige, realizado por los técnicos de BEAmer, en el transcurso del último año el buque tan sólo había navegado durante 56 días, es decir el 15% de su tiempo útil. En concreto, durante el año 2002 el petrolero había realizado:

- Un viaje por cuenta de un fletador pakistaní, en marzo, con 80 000 T de crudo cargadas en el Golfo Pérsico y destinadas a un puerto hindú, por el que cobró un forfait de 205.000 dólares
- Dos viajes por cuenta de un fletador hindú, en marzo-abril, con crudo cargado en el Golfo Pérsico y destinado también a un puerto de la India, por el que sus propietarios recibieron, de acuerdo con el baremo Worldscale 80, alrededor de 11.000 dólares por día.

A finales de mayo de 2002, el Prestige abandonó el puerto de Fujairah (Emiratos Árabes Unidos), donde había permanecido durante 35 días a espera de órdenes, para dirigirse a San Petersburgo, vía Suez y Gibraltar. Llegó a San Petersburgo el día 22 de junio y allí permaneció fondeado durante 128 días durante los cuales se dedicó a labores de almacén flotante: las gabarras cargadas se le abarloban por estribor y los buques a cargar lo hacían por el costado de babor. En los últimos días las gabarras le transbordaron sucesivas partidas de fuel-oil pesado, tipo M-100, de densidad 0,993, que el propio buque había de transportar. Para ello se le colocaron cuatro grandes defensas en cada costado, del tipo conocido como "Yokohama", que el Prestige conservará hasta el día 7 de noviembre, cuando se detuvo durante unas 12 horas en el puerto danés de Kjeteminde, antes de atravesar el paso de Skagenrat. Las defensas conocidas como "Yokohama" son unos cilindros de goma con los extremos redondeados cuyos tamaños oscilan entre 1 x 0,5 metros y 30 kilos de peso, hasta 12 x 4,5 metros con un peso total (cadenas y defensa) de 12.400 kilos.

El B/T Prestige abandonó San Petersburgo el día 30 de octubre de 2002, al mando del capitán Apóstolos Mangouras, enrolado el día 13 de septiembre, para dirigirse al puerto letón de Ventspils donde había de completar su cargamento. Mangouras conocía bien el buque porque lo había mandado en distintos períodos desde enero del año 2000 y, sobre todo, porque había vivido a bordo la reparación que el petrolero realizó en Cantón entre abril y junio de 2002.

El día 1 de noviembre fondeó en la rada de Ventspils. Allí se le abarloó el petrolero maltés Gudermes para transbordarle unas 30.000 T de fuel, operación que finalizó durante la madrugada del día 5 de noviembre. Ese mismo día, sobre las 15.00 horas, el Prestige partió de Ventspils hacia Gibraltar, a espera de las órdenes concretas sobre su puerto de destino (to Gibraltar for orders). Esa indeterminación del puerto de destino, habitual en el transporte marítimo de hidrocarburos, explica que el Prestige tuviera anotado en su Cuaderno de Bitácora que se dirigía a Gibraltar o Port Said; que informara el día 11 de noviembre a la torre de control de tráfico de Ouessant, CROS Corsen (Francia), que su destino era Gibraltar; y que a las autoridades españolas, en el momento de la primera avería, el día 13 de noviembre, les informara que el puerto de destino era Singapur.

La carga del Prestige, de acuerdo con la documentación a bordo firmada por el primer oficial, encargado en los buques mercantes del control y estiba de la carga, estaba formada por 76.973 toneladas de fuel pesado, distribuido de la siguiente manera:

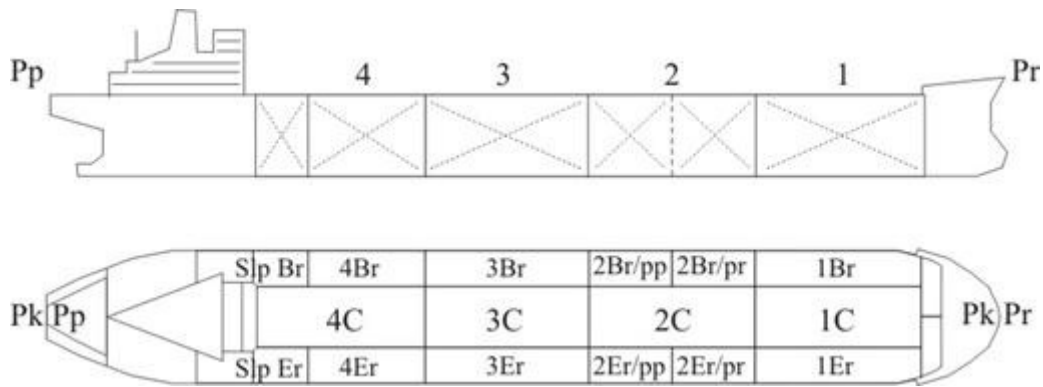


Ilustración 40.
Situación y denominación de los tanques del Prestige.

Tanque	Cap. Máx. [m ³]	Vacío [m]	Vol. Carga [m ³]	Llenado [%]	Temp. [°C]	Peso [Tm]
1C	12.205,96	9,24	7.093,17	58,1	54	6.841,65
2C	12.324,21	1,36	12.170,22	98,7	50,5	11.767,61
3C	12.323,84	1,29	12.219,32	99,2	50	11.818,72
4C	12.457,69	1,29	12.341,71	99,1	52	11.921,20
1 Br	7.061,30	1,87	6.788,62	96,1	42	6.603,06
1 Er	7.061,30	1,5	6.932,73	98,1	49	6.710,26
2 Br	3.791,15	1,57	3.712,57	97,9	51	3.588,28
2 Er	3.791,15	1,32	3.758,10	99,1	45	3.647,93
4 Br	5.262,82	1,26	5.230,16	99,3	50	5.058,69
4 Er	5.262,82	1,22	5.236,79	99,5	50	5.065,11
Slop Br	2.053,33	1,08	2.050,13	99,8	52	1.980,28
Slop Er	2.053,33	1,25	2.039,65	99,3	52	1.970,16
Totl./media	85.648,93	2	79.573,17	93	49,8	76.972,95

Tabla 2.
Clave de la ilustración sobre la situación, carga y denominación de los tanques del Prestige.

El Prestige navegó desde los estrechos daneses con toda normalidad, atravesando el Canal de la Mancha durante las últimas horas del día 9 de noviembre, recalando en Ouessant el día 11, e iniciando su paso por el dispositivo de separación de tráfico (DST) de Finisterre en la mañana del día 13 de noviembre. La normalidad de la navegación a que nos referimos hay que entenderla en las condiciones de mar y viento habituales en esta época del año. Durante su travesía del Golfo de Vizcaya, el Prestige encontró vientos de componente oeste de fuerza 8 a 10 de la escala Beaufort, con mar gruesa por el costado de estribor. Y en esas condiciones, que no le permitían una velocidad más allá de los 9-9,5 nudos, entró en el DST de Finisterre, donde tuvo que reducir su velocidad e incluso, sobre el mediodía del día 13 de noviembre, hubo de capear durante al menos media hora a causa de las olas rompientes que le azotaban, algunas de más de 8 metros . La razón de esta maniobra la explica así el primer oficial en su declaración sobre el salvamento del buque:

En la mañana del 13 de noviembre me dirigí hacia proa para trincar la escala real del costado de estribor, que se había aflojado. Para poderlo hacer, hube de poner la proa del Prestige encarada al mar, ya que el buque sufría grandes balances y las olas que rompían sobre cubierta hubieran impedido realizar cualquier trabajo .

■ Tanques de lastre vacíos

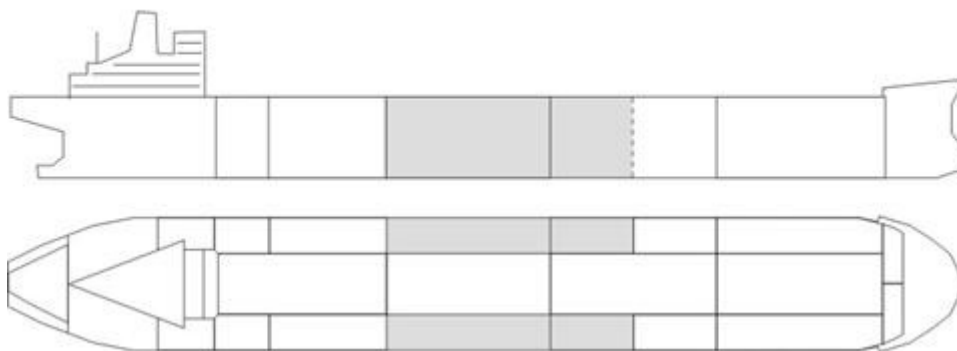


Ilustración 41.
Situación inicial de los tanques afectados del buque Prestige.

No cabe sospechar en los siete días de navegación que realizó el Prestige entre los estrechos daneses y Finisterre ninguna anomalía en el buque que pudiera ser detectada por su dotación. El viaje estaba siendo duro, con balances transversales que podían alcanzar los 30 grados, pero todo se desarrollaba a bordo con total normalidad. La afirmación que se hace en el informe realizado por el Colegio de Ingenieros Navales de España, de que el Prestige sufrió una avería en las horas previas a que lanzara su primer mensaje de socorro, pretendiendo así sembrar la sospecha de que su capitán ocultó información a las autoridades españolas, carece de todo fundamento y sólo cabe atribuirlo al desconocimiento de sus autores sobre la práctica de la navegación. Ese mismo informe recoge la sospecha de que el buque salió sobrecargado de Ventspils, presunción que no se sostiene a la luz de los datos reales de carga del Prestige y de la densidad del agua en el puerto de Ventspils, que los autores del informe ignoraban. El buque salió de Ventspils, según anotó el primer oficial del buque, con un calado de 13,88 metros en ambas cabezas.

En la tarde del día 13 de noviembre, sobre las 15.10 horas, el buque Prestige informa a la torre de control de tráfico marítimo de Finisterre que debido a un fuerte impacto se ha abierto una vía de agua en el costado de estribor, entre los tanques laterales 2 y 3, destinados a lastre limpio y vacíos en esos momentos.

Ver reportaje completo en;

http://marenostrium.org/ecologia/medio_ambiente/prestige/desgracia6.htm

Dice la Voz de Galicia:

INVESTIGACIÓN Un dibujo inédito del primer oficial del «Prestige», prueba clave de cara al juicio

El documento avala el fallo estructural y excluye el impacto de un objeto

pablo gonzález

redacción / la voz

2/2/2011

La Abogacía del Estado ha guardado en la recámara una prueba clave de cara al juicio del Prestige. Se trata de un croquis del petrolero a vista de pájaro que hasta ahora ha permanecido inédito y que fue confeccionado por el primer oficial del buque, el filipino Ireneo Maloto. El dibujo se realizó en presencia de Serafín Díaz Regueiro, el hombre que Fomento envió a bordo del Prestige el 14 de noviembre del 2002, con la intención de evaluar el estado del barco y encender la máquina. Ambos se encontraban solos en el puente de mando, antes de que Díaz Regueiro descendiera a la sala de máquinas. Allí, Maloto le señaló en trazos más gruesos las zonas del buque que se rompieron y con unas flechas situó los lugares desde donde vertía

fuel. El propio inspector de Marina Mercante, ahora jubilado, relató ayer a La Voz cómo lo hizo. «Primero dibujó un borrón en el mamparo longitudinal del tanque de carga, y después hizo lo mismo en el de lastre», asegura. Esta secuencia de hechos es crucial de cara al juicio, pues demostraría que el origen del accidente se debe a un colapso estructural interno en el mamparo que separa el tanque central de carga del de lastre. Después, por el exceso de presión producido por el paso del fuel al depósito vacío, se rompería el forro exterior y el fuel saldría al mar desde los primeros momentos del accidente.

A la hora de determinar dónde está la principal razón del accidente y, por tanto, en quién debería recaer las eventuales responsabilidades, el dibujo no deja lugar a dudas, según los encargados de defender las tesis de la Administración. «Antes de que se produzcan las reelaboraciones de los hechos dictadas por los abogados de Mangouras y la armadora, el propio primer oficial admite que el petrolero se rompe por dentro y que el primer colapso produce una serie de fallos en cadena que desembocan en el hundimiento», aseguran fuentes conocedoras del documento.

Cuando en teoría fueron aleccionados por su entorno sobre lo que debían decir, casi todos los mandos del petrolero se apuntaron a la teoría de que un objeto -un tronco, un contenedor, etcétera- impactó contra el casco, una visión del accidente que dejaba en manos del azar la avería inicial y que les servía para eludir responsabilidades penales.

Sin embargo, el dibujo de Ireneo Maloto, realizado cuando aún no habían transcurrido 24 horas del accidente, descarta la posibilidad del impacto externo. No solo eso. Traza una flecha de salida de fuel desde el tanque de carga central 3c, lo que supone admitir que el vertido fue prácticamente instantáneo. Esto también contradice la teoría de que el buque, una vez corregida la escora, había dejado de verter y, por tanto, podría plantearse su refugio. Más bien al contrario, refleja un daño estructural y un vertido inicial -según la prueba pericial de unas 23.000 toneladas- que, según las tesis gubernamentales, impediría dar la autorización de refugio.

Prueba en Estados Unidos

El original de la prueba aportada por la Abogacía del Estado obra en el procedimiento civil abierto en Estados Unidos contra la clasificadora del Prestige, de ahí que hasta ahora no se tuviera conocimiento de él en el juzgado de Corcubión. Los letrados que defienden al ex alto cargo imputado, José Luis López Sors, aseguran en su escrito de defensa que el dibujo podrá ser reconocido por Serafín Díaz Regueiro -que declarará como testigo y tiene la obligación de decir la verdad- y por su autor, el filipino Ireneo Maloto.

El problema es que el que había sido el primer oficial del petrolero, imputado en la causa junto al capitán Mangouras y el jefe de máquinas, permanece en paradero desconocido desde que prestó declaración en Corcubión en noviembre del 2002. Será con toda probabilidad declarado en rebeldía y pocos apuestan por su presencia en el juicio, que probablemente se iniciará a finales de este año.

Serafín Díaz Regueiro, sorprendido de que el documento no se haya conocido antes, tiene un buen recuerdo de Ireneo Maloto, no así de Mangouras o del jefe de máquinas, a quienes reprocha su «falta de colaboración».

De las nueve horas que estuvo a bordo del Prestige aquel día, tan solo encontró apoyo en el primer oficial, «un hombre que conocía perfectamente el petrolero y era consciente de lo que había pasado», añade. El mismo

hombre que, a las once de la mañana del 14 de noviembre, le confesó con trazo apurado el secreto del accidente.

Serafín Díaz Ex inspector marítimo

http://www.lavozdeg Galicia.es/galicia/2011/02/02/0003_201102G2P8991.htm

Vicepresidente de Pladesemapesga: Antón Salgado Clavo 981 666 333 y Portavoz del Grupo de Expertos no Gubernamentales de Salvamento Marítimo

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 9.700 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que comparten el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. Cuya presencia en Internet queda reflejada en: www.pladesemapesga.com y www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com