

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 1 A CORUÑA

RÚA CAPITAN JUAN VARELA, S/N

Tfno.: 981.182067-066

Fax: 981.182065

N.I.G: 15028 41 2 2003 0100531

Rollo: PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000038 /2011

Órgano Procedencia: JDO.1A.INST.E INSTRUCCION N.1 de
CORCUBION

Proc. Origen: PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000960
/2002

SENTENCIA

ILTMOS/A. SRES/A

PRESIDENTE

D. JUAN LUIS PÍA IGLESIAS

MAGISTRADOS.

D.SALVADOR SANZ CREGO

D^a MARÍA DOLORES FERNÁNDEZ GALIÑO

ANTECEDENTES DE HECHO

1º) En fecha 16/11/2002 se formalizó denuncia ante el Juzgado nº 2 de Corcubión, que dio lugar a que se incoasen Diligencias Previas 897/2002 de dicho Juzgado por auto de fecha 19/11/2002 y, ulteriormente, por hechos relacionados con la denuncia inicial recogidos en Atestado de la Guardia Civil, se incoaron, por auto de 16/11/2002, las Diligencias Previas 2787/2002 en el Juzgado de Instrucción nº 4 de A Coruña en las que, por auto de fecha 17/11/2002, se redujo a prisión provisional al capitán del buque denominado Prestige, llamado Apostolos Ioannis Mangouras, de 67 años de edad y sometido a tratamiento médico relacionado con padecimientos cardíacos, inhibiéndose dicho Juzgado, por auto de fecha 18/11/2002, a favor del Juzgado de Instrucción nº 3 de los de A Coruña, que, por Auto de la misma Fecha 18/11/2002, incoó Diligencias Previas 3604/2002, en las que por auto de fecha 19/11/2002 se decidió la inhibición a favor del Juzgado de Instrucción nº 2 de Corcubión, incorporándose lo actuado a las Diligencias previas 897/2002 de dicho Juzgado, que, por auto de la misma fecha 19/11/2002 se inhibió a favor del Juzgado de Instrucción nº 1 de Corcubión, que, por auto de fecha 20/11/2002, incoó Diligencias previas número 960/2002 bajo el que se tramitó en lo sucesivo la instrucción, hasta la incoación de procedimiento

abreviado por auto de fecha 18/03/2009, en el que se asignó al procedimiento el número 6/09 que, inexplicablemente, apenas se ha utilizado.

2º) En la tramitación de estas diligencias, que fue muy dilatada, se practicaron múltiples actuaciones, singularmente examen de testigos y declaraciones de imputados, informes periciales de lo más variado y una ingente aportación documental, dictándose gran número de resoluciones, así como se incorporaron informes y peticiones, entre las que deben destacarse, al menos y además de las ya reseñadas, el auto de fecha 20/12/2002 denegando inhibición en favor de la Audiencia Nacional que había solicitado la entidad Mare Shipping Inc., Auto de fecha 09/05/03 del Juzgado Instructor denegando la solicitud formalizada por Apostolos Ioannis Mangouras, pidiendo que se investigasen registros supuestamente indebidos en el buque Prestige, Auto de fecha 09/09/2003 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de A Coruña, confirmando el auto del Juzgado de Corcubión que había denegado la solicitud de la Abogacía del Estado en petición de sobreseimiento libre con respecto a los imputados Ángel del Real Abella, José Luis López Sors González y Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, , Auto de fecha 12/02/2004, autorizando a Repsol a procesar el Fuel extraído del pecio del Prestige exigiendo el depósito del precio obtenido con su venta, Auto de fecha 20/05/2005 en el que se declara responsable civil a

Universe Maritime, Auto de fecha 09/06/2008 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de A Coruña, imputando deslealtad procesal a la Abogacía del Estado con base en una información periodística, Petición extensa de fecha 26/12/2008 de sobreseimiento respecto a José Luis López Sors González, formalizada por la Abogacía del Estado, Auto de incoación de Procedimiento Abreviado en fecha 18/03/2009 en el que además se acuerda el sobreseimiento con respecto a José Luis López Sors González, Diligencia de fecha 02/04/2009 de recepción actuaciones originales seguidas ante el tribunal de Brest en Francia de una extensión más que considerable como se infiere de la lectura de esa diligencia, Auto de Fecha 27/07/2009 que suspende el plazo para formalizar acusación, **Auto Sección 1ª de fecha 05/10/2009 que imputa a José Luis López Sors González y Auto de apertura del juicio oral de fecha 30/07/2010 que contiene una relación detallada de acusaciones,**

3º) Por auto ya citado de fecha 18/03/2009 se acomodó el trámite al denominado procedimiento abreviado, que no lo ha sido en este caso, incoándose dicho procedimiento en el Juzgado de instrucción de procedencia con el nº 6/09, según anotación ad hoc en los libros de aquel Juzgado, aunque esa numeración no se utilizó en la práctica en la ulterior tramitación que se siguió con el antes referido número de las Diligencias Previas.

4º) El día 16/10/2012 se iniciaron las sesiones del Juicio en esta causa, con la lectura resumida de escritos de acusación y de defensa, tal y como aceptaron las partes, tras ser sometido ese criterio de lectura a su consideración, abriéndose a continuación el turno y trámite a que se refiere el art. 786.2 de la L.E. Crim., trámite que se prolongó hasta el día 17/10/2012. En las dos sesiones se formularon cuestiones previas y/o se propusieron nuevas pruebas, dictándose auto de fecha 31/10/2012, resolviendo lo procedente y reanudándose las sesiones del juicio el día 13 de Noviembre de 2012, sesiones que se prolongaron hasta el día 10 de Julio 2013, con un desarrollo aceptable en los términos que constan en las actas y grabaciones completas y exhaustivas de todas y cada una de las pruebas, alegaciones e incidencias practicadas, oídas y ocurridas en el juicio, donde se utilizó con frecuencia la videoconferencia y se exhibieron diversos materiales documentales de mayor o menor interés.

5º) En trámite de conclusiones provisionales fueron formalizadas multitud de acusaciones, en concreto:

- 1) El MINISTERIO FISCAL (Folio 95.789), quien acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras** como autor de un delito contra el medio-ambiente previsto y penado en los arts. 325 y 326 apartados b) y e) y 338 del C. Penal, en concurso real, conforme a los arts. 73 y 77 del C. Penal, con un delito de daños en espacio

natural protegido, previsto y penado en el art. 330 del Código penal y un delito de daños del art. 266. 2 y 4, en relación con los arts. 263 y 264.4 del Código Penal, mediando un concurso ideal de delitos entre ambos. Todo ello con aplicación del art. 339 del C. Penal, solicitando que se impusiese al acusado respecto al 1º delito una pena de 7 años de prisión, una pena de multa de 40 meses con una cuota diaria de 24 euros, e inhabilitación especial para ejercer como Capitán de buque durante 5 años y por el 2º delito, una pena de prisión de 5 años y multa de 20 meses con una cuota diaria de 24 euros, exigiéndole, que indemnice Al Estado español en 1.974, 54 millones de euros de los que 1.000,63 corresponden a Galicia, a Entidades y particulares españoles en 172.865.003,62 euros y al Estado y entidades francesas en 86.361.254,55 euros con responsabilidad solidaria de la entidad aseguradora THE LONDON STEAMS HI POWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. a través de sus gerentes, A. Bilbrough & Co. Limited, compatible con la indemnización de la Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage, con responsabilidad subsidiaria de las empresas MARE SHIPPING INC y UNIVERSE MARITIME LTD. Y con responsabilidad directa del FIDAC

2) EL ESTADO ESPAÑOL (Folios 88.751, 88.971 y 95.968), defendido y representado por la Abogacía del Estado, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras**, como autor de un delito contra el medio ambiente (arts. 325, 326 y 328 del C. Penal) y un delito de resistencia a la autoridad (Art. 556 del C. Penal), a **Nikolaos Argyropoulos**, como autor de un delito contra el medio ambiente (arts. 325, 326 y 328 del C. Penal) y un delito de resistencia a la autoridad (Art. 556 del C. Penal), y a **Ireneo Maloto**, ulteriormente declarado en rebeldía hasta el día de la fecha, a quien acusó de ser autor de un delito contra el medio ambiente (arts. 325, 326 y 328 del C. Penal), Solicitando la imposición de las siguientes penas: A **Apóstolos Ioannis Mangouras**, seis años de prisión, 36 meses de multa y 4 años y seis meses de inhabilitación especial para profesión u oficio por el primer delito de los imputados y 6 meses de prisión por el segundo delito de los imputados; a **Nikolaos Argyropoulos** 18 meses de prisión, 6 meses de multa y un año y dos meses de inhabilitación especial para profesión u oficio, por el primer delito de los imputados y 6 meses de prisión por el segundo delito de los imputados y a **Ireneo Maloto** 18 meses de prisión, 6 meses de multa y un año y dos meses de inhabilitación especial para profesión u oficio, exigiendo responsabilidad civil directa a

Mare Shiping Inc., The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Asociation limited, Universe Maritime Ltd. y FIDAC y alternativamente como responsables directos y solidarios **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto,** The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Asociation limited y, como responsables civiles subsidiarios y solidarios entre sí, Mare Shiping Inc. y Universe Maritime Ltd., ascendiendo el importe de la indemnización reclamada a **938.233.071, 33 euros,** más intereses.

- 3) La XUNTA DE GALICIA (Folios 88.570, 90.098 y 95.723), defendida por el Letrado de la Propia Xunta de Galicia, Damián Fernando Juanes García Imputa delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente, previstos y penados en los arts., 325 y 326 b) y e) y de daños por imprudencia grave del art. 267 del C. Penal, a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto,** solicitando la imposición de las siguientes penas: A **Apóstolos Ioannis Mangouras,** 6 años de prisión, multa de 36 meses a razón de 90 euros por día e inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión de marino y cualquier otra relacionada por un periodo de 4 años y 6 meses y a **Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto,** 18 meses de prisión, multa de 6 meses a razón de 90 euros por día e inhabilitación especial

para el ejercicio de su profesión de marino y cualquier otra relacionada por un periodo de 1 año y 2 meses, a cada uno, exigiendo responsabilidad civil directa a Mare Shipping Inc., The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Association Limited, Universe Maritime Ltd. y FIDAC, sin cuantificar importes

- 4) La Asociación ecologista ARCO IRIS (Folios 89.845 y 95.458), representada por el Procurador Sr. Louro Piñeiro y defendida por el Letrado D. Manuel Meiriño, acusa a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González, como autores y a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, como cooperadores necesarios, de un delito contra el medio ambiente tipificado en los arts. 325 y 326 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras**, de un delito de desobediencia previsto en el art. 556 del referido Texto legal, solicitando la imposición de las siguientes : A **Apóstolos Ioannis Mangouras** 7 años de prisión, 24 meses de multa a razón de 1.500 euros diarios e inhabilitación absoluta para su profesión por tres años, por el primer delito y seis meses de prisión más accesorias legales por el segundo; a **José Luis López Sors González** cuatro años de prisión y 24 meses de multa a razón de 3.000 euros diarios y a **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, cuatro años y seis meses de prisión y

multa de ocho meses a razón de 500 euros diarios e inhabilitación absoluta de profesión por 1 año a cada uno de ellos, exigiendo, además, responsabilidad civil sin cuantificar a las compañías aseguradoras personadas, a la empresa fletadora Crown Resources y al Estado español

- 5) La PLATAFORMA NUNCA MÁIS (Folio 96.033), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por el Letrado D. Pedro Trepasat Silva acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González**, como autores de un delito contra los recursos materiales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de cinco años y seis meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación por cuatro años para su profesión y para **José Luis López Sors González**, las penas de cinco años y un día de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación por cinco años para su profesión.
- 6) EL AYUNTAMIENTO DE O GROVE (Folio 96.062), representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el Letrado D. Pablo J. Leiva Lois, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis**

López Sors González, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para cada uno de los acusados las penas de cuatro años y un día de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación por tres años para su profesión y también acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de los acusados la pena de un año de prisión.

- 7) EL AYUNTAMIENTO DE ARTEIXO (Folio 96.566), representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el Letrado D. Luis P. Miguez Vázquez, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, como autor y a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, como cooperadores necesarios,** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 7 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 2.000 euros y accesorias sin especificar e inhabilitación absoluta para su profesión por tres años y para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años y seis meses de prisión y multa de ocho meses a razón de 300 euros diarios e

inhabilitación absoluta para su profesión por un año y también acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando la pena de seis meses de prisión, y accesorias sin especificar, exigiendo a los acusados responsabilidad civil sin cuantificar y haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a las entidades aseguradoras personadas y con carácter subsidiario a la empresa fletadora ERC TRADING.

8) LA DIPUTACIÓN DE A CORUÑA (Folios 88.628 y 95.476), defendida por el Letrado D. Ramón Valentín López Rey, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 6 años de prisión, multa de 36 meses con una cuota diaria de 90 euros y accesorias sin especificar e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años y seis meses por el primer delito y la pena de 6 meses de prisión por el segundo y para **Nikolaos Argyropoulos** las penas de 6 años de prisión y multa de 36 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 4 años y seis meses, exigiendo a los acusados responsabilidad civil sin cuantificar y haciendo extensiva la

reclamación con carácter directo a la entidad “Mare Shiping”, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y el FIDAC, dentro de las limitaciones legales y con carácter subsidiario a las entidades Mare Shipping y Universe Martime

No obstante, finalmente **La DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE A CORUÑA** desistió de ejercicio de acciones en este procedimiento

- 9) IZQUIERDA UNIDA (Folios 89.035 y 96.419), representada por la Procuradora Sra. Graiño Ordoñez y defendida por el Letrado D. Alfonso Suarez, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, José Luis López Sors González y Antonio Lampón Barciela**, por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 331 del C. Penal y a **Antonio Lampón Barciela** por un delito que la parte llama de desobediencia del art. 550 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras y Antonio Lampón Barciela** las penas de 3 años y tres meses de prisión e inhabilitación para el ejercicio de su profesión durante el tiempo de la condena y para **José Luis López Sors González** las penas de 4 años y seis meses de prisión e inhabilitación para el ejercicio de su profesión durante el tiempo de la condena por el primer delito, sin solicitar pena alguna para **Antonio Lampón**

Barciela de modo que no se abrió el juicio oral contra dicha persona, que, consecuentemente no ha sido enjuiciada, sin haber formalizado petición alguna en materia de responsabilidad civil.

No obstante esta parte no se dignó comparecer ni intervenir efectivamente en juicio

- 10) EL ESTADO FRANCÉS (Folio 96.542), representado por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendido por el letrado D. Carlos Saiz Díaz acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, a Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 6 años de prisión, multa de 36 meses con una cuota diaria de 150 euros e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años por el primer delito y la pena de 10 meses de prisión por el segundo y para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 5 años de prisión y multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 4 años, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **67.500.905,92** euros y haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad “Mare Shipping”,” The

London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, Universe Maritime y Crown Resources A.G. (ERC Trading)

- 11) LOS MUNICIPIOS FRANCESES DE CAPBRETON, LABENNE, LIT ET MIXE, MESSANGES, MIMIZAN, MOLITES ET MAA, ONDRES, GASTES, PARENTIS EN BORN, SEIGNOSSE, SHORTS HOSSEGOR, SOUSTOONS, TARNOS, VIELLE ET GIRONS Y LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LAS LANDAS (Folio 96.122), representados por el Procurador Sr. Moledo Guetto y defendidos por la Letrado D^a Nuria Prieto Palacios, acusaron **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y un delito de daños imprudentes del art. 267 del referido texto legal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 15 meses de prisión, multa de 36 meses con una cuota diaria de 90 euros e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años y seis meses por el primer delito, la pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios por el segundo y la pena de 6 meses de prisión por el tercero y para **José Luis López Sors González** las penas de 10 meses de prisión y multa de 9 meses a razón de 90

euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 1 año, por el primer delito y la pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **206.676,25** euros para el ayuntamiento de Capbreton, **52.243,78** euros para el ayuntamiento de Labenne, **795,42** euros para el ayuntamiento de Lit et Mixe, **147.687,71** euros para el ayuntamiento de Messanges, **252.651,51** euros para el ayuntamiento de Mimizan, **46.559,46** euros para el ayuntamiento de Molites et Maa, **41.116,80** euros para el ayuntamiento de Ondres, **223,02** euros para el ayuntamiento de Gastes, **2.529,90** euros para el ayuntamiento de Parentis en Born, **109.929,21** euros para el ayuntamiento de Saint Julian en Born, **6.356,56** euros para el ayuntamiento de Saint Eulalie en Born, **277.241,36** euros para el ayuntamiento de Seignosse, **148.228,67** euros para el ayuntamiento de Short Hossegor, **52.734,22** euros para el ayuntamiento de Soustoons, **211.795,23** euros para el ayuntamiento de Tarnos, **195.763,41** euros para el ayuntamiento de Vielle et Giron, **34.584,33** euros para el ayuntamiento de Vieux Boucau y **736.967,57** euros Para la diputación Provincial de las Landas que también reclama **2.000.000** de euros por daño ecológico, haciendo extensiva la reclamación con carácter subsidiario a la entidad “Mare Shipping”,

The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)", Universe Maritime y Crown Resources A.G. y al Estado Español

12) El CONSEJO GENERAL DE LA VENDÉE (Folio 96.223) y las Comunas francesas SOLULAC SUR MER (Folio 96.216), CARCANS, LACANAU, ARCACHON, BIARRITZ, LEGE CAP FERRET Y POINTE DU MEDOC representados por el Procurador Sr. Martín Guimaraens Martínez y defendidos por el Letrado D. Carlos Buendía Hontañón, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras y para Nikolaos Argyropoulos** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos por el primer delito, la pena de 1 año de prisión por el segundo, para **Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años y para **José Luis López Sors González** las penas

de 2 años de prisión y multa de 12 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 18 meses, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **3.281.799,66** euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad “Mare Shipping”, “The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, Universe Maritime y Crown Resources A.G.

- 13) EL AYUNTAMIENTO DE BISCARROSSE (Folio 96.376), representado por El Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el letrado D. Ángel Sánchez Freire acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 20 meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 40 euros e inhabilitación especial para su profesión por 12 meses a cada uno de ellos por el primer delito y, además, a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** la pena de 1

año de prisión por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **58.204,67**euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a las entidades Universe Maritime “Mare Shipping” y el Estado Español.

- 14) LA ASOCIACIÓN FERROLANA DE EMPRESARIOS Y PROFESIONALES PERJUDICADOS POR LOS DAÑOS DEL BUQUE PRESTIGE, D. VICENTE DOPICO PIÑEIRO Y OTROS, C.B., PESCAVILLALBA S.L., D. EDUARDO AMENEIRO SIXTO, D. MANUEL ROMALDE RODRÍGUEZ, DEPUROMAR S.L., D. JOAQUÍN LÓPEZ LAGO, D. JESUS SANDE AMENEIROS Y DE MARISCOS O PATAQUEIRO S.L. (Folios 89.063 y 96.456), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por el Letrado D. Raúl Meizoso Sardiña acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal y además a **José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave, solicitando para

Apóstolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto y para Nikolaos Argyropoulos las penas de 3 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos por el primer delito, para **Apóstolos Ioannis Mangouras** y **para Nikolaos Argyropoulos** la pena de 9 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo y para **José Luis López Sors González** las penas de 1 año de prisión, 12 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para profesión y oficio por dos años, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **6.752,87 euros a Vicente Dopico Piñeiro y otros C.B., 3.167.776 euros a D. Manuel Romalde Rodríguez, 5.018,07 euros a Pescavillalba S.L., 5.145 euros a D. Eduardo Ameneiro Sixto, 154.745,81 euros a Depuromar S.L., 6.159 euros a Joaquín López Lago, 30.000,42 euros a Jesús Sande Ameneiros y 19.210,08 euros a Mariscos O Pataqueiro S.L.**, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad Universe Martime, ABS, Crown Resources A.G., FIDAC y al Estado Español

- 15) LAS COFRADÍAS DE PESCADORES DE PORTOSÍN, CAMARIÑAS, CAIÓN, CAMELLE, CEDEIRA, MUGARDOS, BARALLOBRE, MALPICA, LORBÉ, SADA, MIÑO, CABO DE CRUZ, CARREIRA Y AGUIÑO,

RIANXO, CARIÑO, PALMEIRA, RIBEIRA, CORME, ARES, CORCUBIÓN, FISTERRA, LAXE, LIRA, MERA, MUROS, MUXÍA, O PINDO, PONTEDEUME, PORTO DO SON, ASOCIACIONES DE MARISCADORES DE BALDAIO, Y ESTUARIO DE ANLLONS, COFRADÍAS DE PESCADORES DE ARCADE, BAIONA, BUEU, CAMBADOS, CARRIL, LOURIZÁN, MOAÑA, RAXÓ, SANXENXO, VILANOVA, VILAXOÁN, A GUARDA, SANTA MARÍA DEL PUERTO DE MARÍN, SAN ROQUE DE PORTONOVO, SAN JUAN DE REDONDELA, SAN TELMO DE PONTEVEDRA, SAN VICENTE DE LA BARQUERA, SANTO CRISTO DEL AMPARO DE COMILLAS, NOBLE CABILDO DE SAN ANDRÉS Y DE SAN PEDRO DE CASTRO URDIALES, NUESTRA SEÑORA DEL PUERTO DE SANTOÑA, SANTANDER, NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN DE SUANCES, SAN GINÉS DE COLINDRES, SAN MARTÍN DE LAREDO Y LA FEDERACIÓN PROVINCIAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES DE CANTABRIA (Folios 89.901 Y 95.754), representados por el Procurador Sr. García Lijó y defendidas por los Letrados D. Ramón Sabín Sabín y D^a Manuela Ramil Martínez acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando

para cada uno de ellos las penas de 8 años de prisión, multa de 42 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por 6 años por el primer delito y la pena de 1 año de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía no precisada, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a la entidad “Mare Shipping”.

- 16) LA COFRADÍA DE PESCADORES SANTO ANGEL DE LA GUARDA DE VIAVELEZ DE ASTURIAS (Folio 89.862 y 96.071), representada por el Procurador Sr. Ramos Picallo y defendida por los Letrados Ramón Sabin Sabín y Manuela Ramil Martínez acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 8 años de prisión, multa de 42 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por 6 años por el primer delito y la pena de 1 año de prisión para cada uno de ellos por el segundo,

exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía no precisada, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a la entidad “Mare Shipping”.

- 17) LA COFRADÍA DE PESCADORES DE SANTA MARIA DE SÁDABA DE LASTRES (Folios 90.117 y 96.530) y LA COFRADÍA DE PESCADORES A POBRA DO CARAMIÑAL Y OTROS (Folio 96.516), representadas por la Procuradora Sra. Ramos Picalloi y defendida por el Letrado D. Alberto Muñoz Rodríguez acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330, 331 y 338 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 4 años y 6 meses de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 100 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota diaria en 100 euros por el otro delito imputado 1 año

de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de 55.295,20 euros a la Cofradía de Pescadores de Lastres y sus asociados, 2.374,44 euros a Aires del Alba CB, 4.503,71 euros a Alkartasuna CB, 1.300,72 euros a Rogelia Álvarez Olivar, 2.347 euros a Luis Antonio Braña Fontán, 2.347 euros a Manuel Braña Victorero, 2.347 euros a Ángel Busta Victorero, 2.456, 43 euros a Cabo Lastres CB, 2.347 euros a Luis Enrique Carrandi Bárcenas, 2.347 euros a cada una de las siguientes personas y entidades: Carlos Miguel Martínez Olivar, José Manuel Costales Obaya, Laureano Alba. Cubiella Villar, Ovidiu Dascal Tudor, El ratonero CB, Carlos Julián Fernández Pendás, José María Fernández Marcilla, Manuel Alfonso Fernández Marcilla, Jaime Fernández Pendás, Florida CB, María Antonia Gallego Busta, Silverio Alonso Gancedo Capellán, Joaquín Bernar González Suarez, Eugenio González Granda, José Manuel González Granda, Sacramento Granda Cubiella, Luis Jesús Joglar Rodríguez, José Ramón Martínez Olivar, Kresal Gane CB, Ángel Llera Estrada, Bernardino Llera Victorero, Honorio Alf. Llera Suárez, Emilio Llera Suárez, Pedro Santos Llera Menéndez, Carlos Luís Manso Menéndez, Isabel Martínez Fernández, Francisco Jesús Menéndez Busta, José Javier Menéndez Busta,

José Ángel Menéndez Caravia, Juan Manuel Menéndez de la Torre, Pedro Luis Menéndez de la Torre, Anselmo Montoto García, Manuel Ignacio Montoto García, Miguel Ángel Montoto González, Pedro Luis Olivar Rodríguez, José Manuel Pérez Joglar, Jacinto Julio Rodríguez Suárez, Alberto Rodríguez Busta, José Aurelio Rodríguez Rodríguez, Gustavo Adolfo Rodríguez Menéndez, Juan José Rodríguez Rebollar, José María Roza Álvarez, Manuel Ángel Roza Álvarez, Juan Carlos Roza Álvarez, Roberto Ulises Vallina Menéndez, Ignacio Victorero Conlledo, Jesús Victorero Menéndez, Pedro Luis Victorero Conlledo, Raimundo Villar Suarez, 2.821,94 a Vulcano CB, 5.956 euros a Pesca Lastres S.L., 6.264,29 euros también a Pesca Lastres S.L., 2.495,71 euros a Ribera del Sella CB, 2.352,24 a Semana Santa CB, 4.580 euros a Juan Luis García López, 1.800 euros a Ramona Castro Castelo, 1.800 euros a Benedicta Vidal González, 1.800 euros a Isidoro Vidal González, 4.580 euros a David Oubiña Garea, José Ángel Casais Fernández y a Gerardo García Iglesias, 3.280 euros a José Manuel Dios Reboiras, 2.200 euros a Manuel Martínez Saa, 3.800 euros a Nicolás Covelo Casal, 2.260 euros a Felipe Barbosa Currás, 4.580 euros a José Iglesias Acuña, 3.250 euros a Eduardo Iglesias Blanco, 4.580 euros a Ana Miranda Pastoriza, 1.600 euros para cada una

de las redeiras de Cangas de Morrazo llamadas M^a Isabel Graña García, Concepción Segunda Fandiño Docio, Aurora Nogueira Díaz, Aurora Parceró Fernández, M^a Ángeles Martínez Parceró, M^a del Carmen Vilariño Sotelo, M^a Luz Soliño Monroy, M^a Carmen Parceró Molanes, Rosa M^a Costas Santos, Elsa Parceró Boubeta, M^a Teresa Santos Malvido, M^a Teresa Martínez Parceró, Consuelo Gómez Malvido, Manola Bamio Fernández, 2.800 euros para Manuel Pardavila Enríquez, 1.800 euros para Ana M^a Bacelar García, Rosa Chamadoira Pregones, Josefa Fernández Morgade, Rolindes Vargas Brotons, y Berta Penas Vilas, 1.900 euros para cada una de las comercializadoras de la plaza de abastos de Cangas llamadas Carmen Portela Rodríguez, Isabel Lagoa Lorenzo, Margarita Áurea Cordeiro Fernández, Eugenia Fernández Lorenzo, Jesús Bermúdez Herbello, Irene Santos Fonseca, Dolores Malvido García, Josefa Lorenzo García, Rebeca Rodríguez González, Consuelo Pastoriza Portela, Ana Martínez Vidal, Josefa Malvido Lagoa, M^a Isabel Loveira Cerviño, Basilisa Germade Chapela, María Fontán Broullón, 6.450 euros para José Manuel González Veiga, 9.480 euros para Wenceslao Abella Chouciño, 3.480 euros para Cesar Calo Albores, 4.580 euros para León Carneiro Pereira, 1.800 euros para Alba Nieves Rial García y 6.260 euros para Evaristo

Bermúdez Tajés, además de formalizar reclamaciones sin cuantificar José Ángel Bugallo Feijoo, Juan G. Bermúdez Herbello, Ángel Manuel Núñez Cancelas y José Luis López Sobral, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, al FIDAC , a la entidad “Mare Shipping” y al Estado Español.

- 18) LA COFRADÍA DE PESCADORES SAN BARTOLOMÉ DE NOIA (Folio 96.369), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por el Letrado D. Francisco Iglesias Gandarela acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330 y 331 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 4 años y 6 meses de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 50 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota diaria en 50 euros por el otro delito imputado, sin

haber formalizado peticiones en materia de responsabilidad civil.

- 19) MERCEDES AGRASO VARA, (Folios 90.415 y 96.466) MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA Y SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, MARÍA CASTAÑO, CASTAÑO, JUAN DE LA FUENTE QUINTÁNS, JOSÉ FERNANDO FREIRE VIEITES, M^a CELIA GARCÍA MARTELO, MARÍA IGLESIAS IGLESIAS, M^a ISABEL AMADO TAGES, ANTONIO BRAVO PEÓN, JULIO EIRAS FERNÁNDEZ, RAMÓN LEIS MOLINOS, M^a DOLORES NARTÍNEZ PAIS, M^a DEL CARMEN FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, ROSENDO DOMÍNGUEZ BARREIRO, JOSEFINA CASTRO LOJO, M^a LUISA CREO JUANATEY, MANUEL FERRADAS MARTÍNEZ, ROSAURA GARCÍA FROJÁN, ROSA M^a LESTÓN IGLESIAS, SILVIA LESTÓN LADO, M^a DEL PILAR LOURIDO COIRADAS, M^a LUISA MARTÍNEZ PENSADO, JUAN JESÚS LOURIDO SANDE, JOSÉ AVELINO NÚÑEZ CASTRO, JOSÉ MANUEL NINE NUÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, CARMEN OTERO ROMERO, AURORA ROMERO GARCÍA, ROSA M^a VIDAL VIDAL, ROSALINO PEDROSA FREIRE, OSCAR RODRÍGUEZ TOREA, MANUELA RODRÍGUEZ CASTELO, JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA, BEATRIZ ROO RODRÍGUEZ, M^a DEL PILAR LIÑARES COBAS, M^a DEL CARMEN ROMANÍ BAÑA,

JUAN INSUA HORTA, M^a DEL CARMEN AGRASO ROMERO, CARMEN DOLORES AGRASO VARA, PRUDENCIO CALVO MAYÁN, JOSÉ ANTONIO LAGO LÓPEZ, M^a DEL ROCÍO NÚÑEZ NÚÑEZ, M^a DE LOS ÁNGELES OTERO GIAO, CARMEN RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M^a GLORIA SANTIAGO REY, CASTOR MARTÍNEZ GUDE, MANUEL RAMÓN DOMÍNGUEZ BARREIRO, ROSA M^a LAGO AMADO, JESÚS LOURO ORTEGA, M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA, CARMEN GARCÍA CERNADAS, JOSÉ MANUEL HERMIDA FERREIRA, DOMINGO MANUEL LAGO VÁZQUEZ Y SANTIAGO LIRES PEREIRA, representados por el Procurador Sr. Gómez Castro y defendidos por el Letrado D. Francisco Iglesias Gandarela acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330 y 331 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 4 años y 6 meses de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 50 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota

diaria en 50 euros por el otro delito imputado, exigiendo responsabilidad civil a los acusados, solicitando en concreto para MERCEDES AGRASO VARA, en nombre de JOSÉ FAUSTINO SIEIRA FILGUEIRA y de MARCOS SIEIRA AGRASO, 69.502 euros para cada uno de ellos, 59.337, 32 euros para MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA Y SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, MARÍA CASTAÑO, CASTAÑO, JOSEFINA CASTRO LOJO, M^a LUISA CREO JUANATEY, ROSA M^a LESTÓN IGLESIAS, SILVIA LESTÓN LADO, M^a LUISA MARTÍNEZ PENSADO, CARMEN OTERO ROMERO, ROSA M^a VIDAL VIDAL, MANUELA RODRÍGUEZ CASTELO, M^a DEL CARMEN ROMANÍ BAÑA, M^a DEL CARMEN AGRASO ROMERO, CARMEN DOLORES AGRASO VARA, M^a DE LOS ÁNGELES OTERO GIAO, CARMEN RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, ROSA M^a LAGO AMADO y M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA, 69.502,5 euros para JUAN DE LA FUENTE QUINTÁNS, JOSÉ FERNANDO FREIRE VIEITES, M^a CELIA GARCÍA MARTELO, MARÍA IGLESIAS IGLESIAS, M^a DOLORES NARTÍNEZ PAIS, ROSENDO DOMÍNGUEZ BARREIRO, MANUEL FERRADAS MARTÍNEZ, M^a DEL PILAR LOURIDO COIRADAS, JOSÉ AVELINO NÚÑEZ CASTRO, JOSÉ MANUEL NINE NUÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE,

ROSALINO PEDROSA FREIRE, OSCAR RODRÍGUEZ TOREA, BEATRIZ ROO RODRÍGUEZ, JUAN INSUA HORTA, PRUDENCIO CALVO MAYÁN, JOSÉ ANTONIO LAGO LÓPEZ, CASTOR MARTÍNEZ GUDE, MANUEL RAMÓN DOMÍNGUEZ BARREIRO, JESÚS LOURO ORTEGA y M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA PARA SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, 2.400 euros para M^a ISABEL AMADO TAGES, ANTONIO BRAVO PEÓN, JULIO EIRAS FERNÁNDEZ, RAMÓN LEIS MOLINOS, M^a DEL CARMEN FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, ROSAURA GARCÍA FROJÁN, JUAN JESÚS LOURIDO SANDE, AURORA ROMERO GARCÍA, M^a DEL PILAR LIÑARES COBAS, M^a DEL ROCÍO NÚÑEZ NÚÑEZ, M^a GLORIA SANTIAGO REY, CARMEN GARCÍA CERNADAS, JOSÉ MANUEL HERMIDA FERREIRA, DOMINGO MANUEL LAGO VÁZQUEZ Y SANTIAGO LIRES PEREIRA y 50.000 euros para JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA, , haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, al FIDAC , a la entidad “Mare Shipping” y al Estado Español.

- 20) LOXANET DIRECTO S.L., ECOLONJAS S.L., LONJA SUR S.L. Y LONJACARNE S.L. (Folios 88.584 y 96.445), representadas por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidas por el letrado D. Javier Sanz Fernández, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos**

Argyropoulos y a Ireneo Maloto por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 3 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito y la pena de 9 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a LOXANET DIRECTO S.L. en la suma de 1.147.226 euros, ECOLONJAS S.L. en la suma de 427.036 euros, LONJA SUR S.L. en la suma de 72.000 euros y a LONJACARNE S.L. en la suma de 72.000 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, a la entidad Universe Maritime Ltd. y al fletador Crow Resources AG.

- 21) FRIGORÍFICOS RIBADEO Y EMEMASA S.A. (Folios 88.645, 88.697 y 95.493), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por el letrado D. Félix Suárez Mira acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un

delito de imprudencia grave en relación con los recursos naturales y el medio ambiente, previsto en el art. 331 en relación con los arts. 325 y 326 e), todos ellos del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 30 euros e inhabilitación especial para su profesión por 2 años por el primer delito y la pena de un año y 6 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a FRIGORÍFICOS DE RIBADEO S.L. en la cantidad de 1.370.294,79 euros y a la entidad EMEMASA S.A. en la suma de 26.904.030,91 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y al FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español y a la Administración pública española.

22) MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA S.L., representada por el Procurador Sr. García Lijo y defendida por la Letrada D^a Carmen Maceiras Neira acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos**

Argyropoulos y a Ireneo Maloto por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal **y a José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación con los recursos materiales y el medio ambiente, previsto en el art. 331 en relación con los arts. 325 y 326 e), todos ellos del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses e inhabilitación especial para su profesión por 1 año por el primer delito, la pena de un año de prisión para cada uno de ellos por el segundo y 2 años de prisión, 12 meses de multa fijando la cuota diaria en 300 euros e inhabilitación para el ejercicio de la profesión por 18 meses por el tercero, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA S.L. EN LA SUMA DE 1.207.296,48 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y el fletador Crown Resources AG (posteriormente ERC TRADING) y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ABS y al Estado Español.

23) LA SOCIEDAD COOPERATIVA LIMITADA RÍA DE AROSA (Folios 88.691 y 95.780), representada por la Procuradora Sra. Louro Piñeiro y defendida por el Letrado D. Enrique Riego acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y 331 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras y José Luis López Sors González** las penas de 1 año y 11 meses de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por 1 año y medio para cada uno de ellos y para **Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de un año, 6 meses de prisión, 18 meses de multa e inhabilitación especial para su profesión por 1 año para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a LA SOCIEDAD COOPERATIVA RÍA DE AROSA EN LA CANTIDAD DE 162.374,10 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., y al Estado Español.

24) ARRASTREROS DEL BARBANZA S.A., CAMPO EDER S.L., JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA, HEPERMAR S.L., HEREDEROS DE MONTEAGUDO AYASO ÁNGEL, JUAN PÉREZ PÉREZ, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ S.L., PESCAROSA S.A., PESQUERA AMPAJO S.L., PESQUERA JOPITOS S.L., PESQUERA LAGA S.L., PESQUERÍAS BORRAXEIRO S.A., PORVENIR CUARTO S.L., VIDIÑA PESCA S.L., PORVENIR QUINTO C.B., PESQUERA ESPASANTE S.L., PESQUERA ROCKALL S.L., NOVOPORTO S.L. Y FRIGORÍFICOS EXPORTADORES S.A. (Folios 88.769 y 95.532, Con una extraña referencia a las facturas en el folio 88.771), representados por el Procurador Sr. García Lijó y defendidos por el Letrado D. Álvaro Martínez García acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación con los recursos naturales y el medio ambiente, previsto en el art. 331 en relación con los arts. 325 y 326 e), todos ellos del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito y la pena de un año de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a

los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a ARRASTREROS DEL BARBANZA S.A. en 23.287,20 euros, CAMPO EDER S.L. en 37.323,24 euros, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA en 4.090,67 euros, HEPERMAR S.L. 6.287,32 euros, HEREDEROS DE MONTEAGUDO AYASO ÁNGEL en 6.157,71 euros, JUAN PÉREZ PÉREZ en 5.141,97 euros, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ S.L. en 38.291,01 euros, PESCAROSA S.A. 5.766,42 euros, PESQUERA AMPAJO S.L. en 46.199,07 euros, PESQUERA JOPITOS S.L. en 6.398,56 euros, PESQUERA LAGA S.L. EN 60.201,16 euros, PESQUERÍAS BORRAXEIRO S.A. en 45.265,03 euros, PORVENIR CUARTO S.L. en 8.784,32 euros, VIDIÑA PESCA S.L. en 25.333,34 euros, PESQUERIAS POMBO S.L. EN 184.088 euros, POMBO MÉNDEZ S.L. EN 161.664,65 euros Y FRIGORÍFICOS EXPORTADORES S.A., en 28.946,65 euros, más 1.233.794 euros por los derechos indemnizatorios adquiridos de CONGELADORA CORUÑESA.

25) LAS ENTIDADES PESCADOS RUBÉN S.A. (Folios 88.785 y 95.697) ARRETXU S.A. (Folios 88.798 y 95.684), COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN (Folios 88.824 y 95.658), MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR (Folios 88.850 y 95.619), ANDREKALA S.A. (Folios 88.929 y 95.671), representados por el Procurador Sr. Sánchez González y defendidos por el

Letrado D. Juan Pablo Lerena Roca, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y 331 del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia previsto y penado en el art. 556 del C. Penal, solicitando **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 1 año para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 6 meses de prisión, además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a ANDREKALA S.A. en la cantidad de 383.294,72 euros, a PESCADOS RUBËN S.L. en la cantidad de 512.176 euros, a ARRETXU S.A. en la cantidad de 412.076,67 euros, a MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR en la cantidad de 244.131,58

euros y a COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN en la cantidad de 287.141,25 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., y al Estado Español.

- 26) CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS S.A. (Folios 89.044 y 96.038), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por la Letrado D^a Carmen Tarrón Couto acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), un delito de imprudencia grave del art. 331 del C. Penal en relación con los arts. 325, 267, 326 e) y 338 del mismo Texto legal y un delito de desobediencia del art. 556 en relación con el art. 326 b) del mismo Código Penal, solicitando, por el delito de imprudencia grave, **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 2 años para cada uno de ellos, por el delito contra los recursos naturales y el medio

ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** la pena de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 1 año y 6 meses de prisión, además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS S.A. en la cantidad de 387.518,64 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., y al Estado Español.

- 27) PACO MOINELO S.L. (Folios 89.051 y 96.357), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por la letrado D^a Carmen Fernández Soto acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), imputado a José Luis López Sors González en su modalidad imprudente y a **Apóstolos**

Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** la pena de 6 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a PACO MOINELO S.A. en la cantidad de 535.560,41 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y al Estado Español y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., .

28) REMAGRO S.A. , RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR), ISLA VIONTA S.L., CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA S.L. , LUIS ROSALES S.A., MARISCOS RÍA DE VIGO S.L., BENITO FERNANDEZ E HIJOS S.A., AMEIXA DE CARRIL S.L., MARISCOS LAGO S.L., PESCADOS MARCELINO S.L., MARISCOS CHAPARRITO S.L., INDUSTRIAL

DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO S.A. (INDEMOSA), VENGARCO S.L., PUNTA SINAS S.L., BARLOVENTO S.A. Y TAPIDINOS S.L. (Folios 89.072 y 96.190), representadas por el Procurador Sr. Lado Fernández y defendidas por el Letrado D. Juan Areses Trapote, acusaron a **José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave previsto en los arts. 325, 326 y 331 del C. Penal **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** la pena de 3 años de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios y 2 años de inhabilitación para su profesión para cada uno de ellos, por el delito de imprudencia grave para **José Luis López Sors González** las penas de 2 años de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios y 2 años de inhabilitación para su profesión para para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 9 meses de prisión, para

cada uno de ellos, además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice, actualizando la deuda de valor al 10 de Mayo de 2010 en las siguientes cantidades: a REMAGRO S.A. 5.948.067,51 euros, a RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR) 892.558,67 euros, a ISLA VIONTA S.L. 641.532,37 euros, a CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA S.L. 127.904,28 euros, a LUIS ROSALES S.A. 349.755,66 euros, a MARISCOS RÍA DE VIGO S.L. 221.860,26 euros, a BENITO FERNANDEZ E HIJOS S.A. 252.346,59 euros, a AMEIXA DE CARRIL S.L. 296.426,69 euros, a MARISCOS LAGO S.L. 311.471,72 euros, a PESCADOS MARCELINO S.L. 244.503,51 euros, a MARISCOS CHAPARRITO S.L. 4.176,34 euros, a INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO S.A. (INDEMOSA) 132.241,40 euros, a VENGARCO S.L. 119.325,69 euros, a PUNTA SINAS S.L. 157.644,79 euros, a BARLOVENTO S.A. 738.061,77 euros y a TAPIDINOS S.L. 452.227,34 euros, haciendo extensiva la reclamación, con carácter subsidiario, al Estado Español y a las entidades FIDAC, Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ERC Trading y a The London

Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD
(The London P&I).

29) ALQUISADA S.L. , M^a LUISA TOBA PENSADO, MEXIPOR CRIA E COMERCIO DE MOLUSCOS S.L., ENVASES DE GALICIA S.A., CONCELLO DE ILLA DE AROUSA, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE “MEXILLON DE GALICIA”, CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE S.L., “FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS C.B. (D, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, D. FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YAÑEZ Y D. EDUARDO ALFONSO CARIDAD YAÑEZ), LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L., ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.A., CALTRAN S.A., PASTEURIZADOS DEL MAR S.L., D. JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ, D. MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC, MARISCOS RÍA DE FERROL S.L., GRANJAS MARINAS LA PALMA S.L., MARISCOS Y PESCADOS SANDE S.L., INSUAMAR S.L., ANGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO, JESUSA SILVEIRA BERMUDEZ, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA S.L-, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA, JOSÉ TOIMIL CASAL, MADERAS XUNQUEIRA S.L., RAYIMPORT S.L. y JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO (Folios 89.922 y 95.518), representados por el Procurador Lousa Galloso y defendidos por los letrados D. Jaime Fernández-Posse Rosende y José María Fernández Rosende y COCEDERO

BARRAÑAMAR S.L. (folios 95.542), representada por el procurador Sr. Garrido Pardo y defendida por los Sres. Letrados mencionados acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** la pena de 3 años de prisión, multa de 20 meses e inhabilitación especial para su profesión por tres años para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 6 meses de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a ALQUISADA S.L. en la cantidad de 2.167,12 euros, M^a LUISA TOBA PENSADO en la cantidad de 6.861,53 euros, MEXIPOR CRIA E COMERCIO DE MOLUSCOS S.L. en la cantidad de 17.993,64 euros, ENVASES DE GALICIA S.A. en la cantidad de 487.474,56 euros, CONCELLO DE ILLA DE AROUSA en la cantidad de 384.862,52 euros, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN

DE ORIXE "MEXILLON DE GALICIA" en la cantidad de 3.147.000 euros, CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE S.L. en la cantidad de 63.935 euros, "FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS C.B. (D. FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, D. FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YAÑEZ Y D. EDUARDO ALFONSO CARIDAD YAÑEZ) en la cantidad de 42.744,28 euros, LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L. en la cantidad de 1.205.643,48 euros, ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.A. en la cantidad de 6.124.159,39 euros, CALTRAN S.A. en la cantidad de 513.556,41 euros, PASTEURIZADOS DEL MAR S.L. en la cantidad de 2.000.461 euros, D. JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ en la cantidad de 2.945.666,71 euros, D. MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC en la cantidad de 23.565,58 euros, MARISCOS RÍA DE FERROL S.L. en la cantidad de 102.399 euros, GRANJAS MARINAS LA PALMA S.L. en la cantidad de 264.572,91 euros, MARISCOS Y PESCADOS SANDE S.L. en la cantidad de 357.519 euros, INSUAMAR S.L. en la cantidad de 492.625 euros, ANGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO en la cantidad de 446.523 euros, JESUSA SILVEIRA BERMUDEZ en la cantidad de 113.678,92 euros, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA S.L. en la cantidad de 568.860 euros, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA en la cantidad de 9.000 euros, JOSÉ TOIMIL CASAL en la cantidad de 348.564 euros,

MADERAS XUNQUEIRA S.L. en la cantidad de 342.735 euros, RAYIMPORT S.L. en la cantidad de 25.585 euros, JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO en la cantidad de 305.339,35 euros y a COCEDEROS BARRAÑAMAR S.L. en la cantidad de 2.977.564,90 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”. y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español.

- 30) EL CONSEJO GENERAL DE BRETAÑA (Folio 96.272), representado por el Procurador Sr. Sánchez Vila y defendido por los letrados D^a M^a José Almodóvar Melendo, D. Juan Ricardo López Borrazás, D. Luis A. Cores Castro y D. Jaime Acebal Dávila acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos materiales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y un delito de daños por imprudencia grave del art. 267 del C. Penal, por el que también acusa a **Nikolaos Argyropoulos** y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio

ambiente, para Apóstolos Ioannis Mangouras las penas de 4 años y seis meses de prisión, multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación para su profesión durante cuatro años y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios, para Ireneo Maloto las penas de 4 años y un mes de prisión, multa de 25 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación para su profesión durante tres años y seis meses y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 80 euros diarios y José Luis López Sors González la pena de 4 años y seis meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 4 años y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios y a Nikolaos Argyropoulos por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 90 euros diarios y, por el delito de desobediencia, para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, habiendo renunciado esta parte al ejercicio de las acciones civiles.

- 31) AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA (Folio 96.313), GROVENSE DE MEJILLONES S.A. (Folio 96.323) y MARISCOS BENAVIDES S.L. (Folio 96.335) y

PATRARCIS S.L. (96.346), representadas por la Procuradora Sra. Pando Caracena, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 7 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por cinco años para cada uno de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López Sors González**, las penas de 5 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, a AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA en la cantidad de 3.183.677 euros, GROVENSE DE MEJILLONES S.A. en la cantidad de 368.463 euros y MARISCOS BENAVIDES S.L. en la cantidad de 280.434,83 euros, haciendo extensiva la reclamación

con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”. y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español, ERC Trading y ABS.

32) AGROSEGURO (Folio 96.413), representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por los letrados D. Antonio Amado Domínguez y D^a Nieves Lado López, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), en relación con el art. 338 y 331 del mismo Texto legal, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras y José Luis López Sors González** las penas de 5 años y 6 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 50 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión sin especificar duración para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para indemnizar a AGROSEGURO S.A. en la cantidad de 54.864,78 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad ABS, a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, al fletador CROWN RESOURCES

A.G. (posteriormente ERC Trading) y al Estado Español.

33) COOPERATIVA GALEGA ILLAS CIES, SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS y ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA (Folio 96.427), representadas por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidas por los letrados D. Antonio Cascante Burgos, D^a Josefa C. Rúa Gayo y D^a María Cerviño Rúa, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras , Nikolaos Argyropoulos, e Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), en relación con el art. 338 del mismo Texto legal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y Nikolaos Argyropoulos**, por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, las penas de 9 años de prisión, multa de 30 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión durante 6 años y 9 meses para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para indemnizar a COOPERATIVA GALEGA ILLAS CIES en la cantidad de 233.078,34 euros, a SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS en la cantidad de 176.839,80 euros y a ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN

DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA en la cantidad de 10.053,62 euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC, a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario al fletador CROWN RESOURCES A.G. (posteriormente ERC Trading), a la entidad, Mare Shiping, y a la Compañía UNIVERSE MARITIME LTD..

- 34) JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO (Folios 89.823 y 95.772), representado por el Procurador Sr. Ramos Rodríguez y defendido por el Letrado D. Javier Grueiro Bouza, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), concretando la acusación como modalidad imprudente ex art. 338 del mismo Texto legal, contra **José Luis López Sors González** y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses, a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno

de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López Sors González**, las penas de 2 años de prisión, multa de 12 meses, a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 18 meses y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO en la cantidad de 1.000.000 de euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y ERC Trading y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y ABS.

35) JUAN CARLOS CORRAL QUINTIANA (Folio 96.572), representado por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendido por los Letrados D. Manuel Arias Eibe, D. José Lino Balsa Seijo, D. Roberto Bouza Prieto y D. Daniel Balsa Pena, renunció al ejercicio de las acciones civiles, únicas que había ejercitado, reservándose expresamente su ejercicio.

36) JOSÉ RAMÓN DOCAMPO GARCÍA (Folios 88.968 y 95.741), representado por la Procuradora Sra.

Rodríguez Puente y defendido por el Letrado D. Joaquín de la Vega Castro, se adhirió en todo a las conclusiones del M. Fiscal concretando su exigencia de responsabilidad civil a los acusados en la suma de 114.890,45 euros por daños causados en la cetárea de su titularidad comercialmente conocida como “VIVEIROS AIR MAR”

37) LUCÍA AÑÓN VERES Y JUANITA ARCA Y CASAS, GUMERSINDA CHOUCIÑO LOUREIRO, MARÍA DOLORES CORES RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES DEVESA PARDO, MARÍA ISABEL GARCÍA GARCÍA, JOSEFA MARTÍNEZ GARCÍA, MERCEDES NOVO COUSILLAS, FRANCISCA NOVO OTERO, PURIFICACIÓN NOVO ROMAY, FLORINDA NOVO VEIGA, RAMONA EULOGIA OTERO AMIGO, TERESA POMBO GONZÁLEZ, CARMEN POSE POSE, ISABEL POSE SUAREZ, BALBINA REIGIA COUTO, LUCÍA REINO LEMA, ANA ISABEL RODRÍGUEZ VERDES, CONSUELO SOUTO LAMAS, CARMEN VERES CANTO, CARMEN FREIJEIRO VARELA JOSEFINA NOVO VERDES, CARMEN CAMBÓN VARELA, MARÍA LUZ CAROLINA CHOUCIÑO TASENDE, MARÍA DEL CARMEN VARELA ALVAREZ, CARMEN RODRÍGUEZ ALFEIRÁN, EVARISTO ORDOÑEZ COUSILLAS ANA CHRISTI MATO TASENDE, MARÍA DEL CARMEN ORDÓÑEZ REY, MARÍA DOLORES TORRES ORDOÑEZ, JOSEFINA RODRÍGUEZ POMBO, LUCÍA COLLAZO BLANCO, ISABEL CAMBÓN

VARELA, ROSALÍA MONTANS BARREIRA, MARÍA CARMEN ARCAY MARTÍNEZ, OBDULIA IGLESIOAS GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS LEMA REINO, JUAN CARLOS LEMA REINO, MARÍA LUZ REINO COTELO, MARÍA DEL CARMEN RODRÍGUEZ CANIZAS Y MARÍA JESUS PÉREZ FERNÁNDEZ (Folios 89.827 y 96.157), representados por la Procuradora Sra. Casal Barbeito y defendidos por el abogado D. José Antonio González Seoane, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), solicitando, , para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González**, las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a cada una de los reseñados acusadores en la cantidad de 4.798,58 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc.

38) EMILIO AMADO GARCÍA, CARMEN ARNOSI VILLAR, MANUEL BARREIRA CORRAL MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES COSTA SOUTO, LUCIANO COTELO VEIGA, AURELIO CUNDINS GIL, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS, ELVIRA FUENTES ALVORES, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA, RAFAEL JAVIER GUILLIN ANES, JULIA MARQUEZ VARELA, FLORINDA NIOVO VEIGA, PESCADOS HERMANOS LEMA S.L., MASRIA TERESA OTERO VILLAR Y PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MIEMBROS DE LA SOCIEDAD CIVIL PESCADOS OTERO, ÁNGELES PALLAS VARELA, PESCADOS ADELINA S.L., MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA, VICTOR MANUEL REGA VALDOMIR, AMARO SIMAL RAMOS, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA, DOLORES VARELA POSE, HEREDEROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO, PILAR BLANCO VARELA, PILAR PÉREZ SANTOS, CARMEN REY SUAREZ, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDIA Y ANA POSE SOUTO (Folios 88.680 y 96.302), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por las Letradas D^a Carmen Varela Pombo y D^a Amara Trigo Varela, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave del art. 331 del C. Penal en relación con un

delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 e), 338 y 267 del mismo Texto legal. solicitando, , para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González**, las penas de 2 años de prisión, multa de 24 meses, a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a EMILIO AMADO GARCÍA en la cantidad de 26.065,65 euros, CARMEN ARNOSI VILLAR en la cantidad de 6.134,47 euros, MANUEL BARREIRA CORRAL en la cantidad de 15.255,65 euros, MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ en la cantidad de 3.801,46 euros, LUCIANO COTELO VEIGA en la cantidad de 121.364,61 euros, AURELIO CUNDINS GIL, en la cantidad de 10.209,12 euros, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS en la cantidad de 10.759,08 euros, ELVIRA FUENTES ALVORES en la cantidad de 2.332 euros, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA en la cantidad de 10.696,90 euros, RAFAEL JAVIER GUILLIN ANES en la cantidad de 8.226,46 euros, JULIA MARQUEZ VARELA en la cantidad de 1.242,08 euros, , PESCADOS HERMANOS LEMA S.L. en la cantidad de 43.836, 40 euros, MARIA TERESA OTERO VILLAR Y PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MIEMBROS DE LA SOCIEDAD CIVIL PESCADOS OTERO

en la cantidad de 21.192,77 euros, , PESCADOS ADELINA S.L. en la cantidad de 12.581,57 euros, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA en la cantidad de 7.488,01 euros, , AMARO SIMAL RAMOS en la cantidad de 2.256,75 euros, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO en la cantidad de 4.157,89 euros, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA en la cantidad de 2.609,17 euros, DOLORES VARELA POSE en la cantidad de 5.000,19 euros, HEREDEROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, en la cantidad de 3.499,53 euros, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO en la cantidad de 3.225,71 euros, PILAR BLANCO VARELA en la cantidad de 3.069,59 euros, PILAR PÉREZ SANTOS en la cantidad de 2.561,62 euros, CARMEN REY SUAREZ en la cantidad de euros2.932,80, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDIA en la cantidad de 4.758,45 euros Y MARIA DOLORES COSTA SOUTO en la cantidad de 2.071 euros , haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc y al Reino de España.

39) JUAN MANUEL PARADELA VIDELA, RICARDO GONZÁLEZ MILLOS, RAMÓN MIGUENS BLANCO, SALVADOR JESÚS MARTÍNEZ MARTÍNEZ, EDUARDO

QUEIJO VILLAVERDE, ANDRÉS GRAÑA PEREIRA, JOSÉ RAMÓN SUAREZ PREGO, ANTONIO CORREA ARES, JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ, JAIME PORTABALES POUSO, RICARDO DOMÍNGUEZ ARIAS Y JOAQUÍN ISMAEL ALVAREZ ALONSO, TODOS ELLOS **“REDEROS DE A CORUÑA”**, MARÍA SONIA AÑÓN CHOUCIÑO, MARÍA ISABEL CASTIÑEIRA DOMÍNGUEZ, MARÍA DEL CARMEN CHOUCIÑO LOUREIRO, GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO, MARÍA ESTHER FARIÑA FACAL, MERCEDES MARTELO MESURA, MARÍA DE LOS ÁNGELES MILLE RODRIGUEZ, MARÍA ESTHER MIRA CASTRO, MARÍA DEL CARMEN NUÑEL MENDEZ, MARÍA SANDRA OTERO VEIGA, MARÍA DIGNA OUSINDE REINO, MARÍA LUZ OUSINDE REINO, CARMEN POSE CASAL, CARMEN RODRÍGUEZ ESPASANDÍN, MARÍA RODRÍGUEZ ESPASANDÍN, ROSA ISABEL RODRÍGUEZ VIDAL, MARÍA DEL CARMEN REGUEIRA QUEIJO, MARÍA ELENA REGUEIRA VERDES, MARÍA DOLORES SUAREZ AMIGO, MARÍA VERES SOUTO, ELISA FILGUEIRA NIÓN, MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELAM DORINDA VARELA ESTRAMIL, ESPERANZA MIGUÉIS AMADO, SARA INSUA VARELA, CARMEN MONTÁNS CAMBÓN, MARÍA GLORIA OUTEIRO SOUTO, TODAS ELLAS **“REDERAS DE MALPICA”** (Folios 89.028 y 95.745), representados por la Procuradora Sra. Casal Barbeito y defendidos por los Letrados D^a María José

García Otero y Jorge Pablo Fernández Lesta, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), concretando la acusación como modalidad imprudente ex arts.331, 325,267, 326 e) y 338 del mismo Texto legal, y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López Sors González, Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses, a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 24 meses y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, las penas de 1 año y seis meses de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a LOS REDEROS DE A CORUÑA en 7. 200 euros a cada uno salvo a

JUAN MANUEL PARADELA VIDELA que pide una indemnización de 27.936 euros, RICARDO GONZALEZ MILLOS que pide una indemnización de 18.000 euros, RAMÓN MIGUENS BLANCO que pide una indemnización de 11.399 euros Y JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ que pide una indemnización de 7.640 euros y para que indemnicen a LAS REDERAS DE MALPICA en la suma de 1.000 euros para cada una de ellas, salvo para GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO que pide una indemnización de 8.193,77 euros, CARMEN POSE CASAL que pide una indemnización de 2.346 euros, MARIA DOLORES SUAREZ AMIGO que pide una indemnización de 1.344 euros y MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA que pide una indemnización de 3.000 euros haciendo extensiva la reclamación con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc.

- 40) MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ, MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO, ÁNGELES BELLO CALVIÑO, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ, AMPARO CALVETE GARCÍA, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDOÑEZ, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ, MARINA CASTRO MARTÍNEZ, AMPARO CATOIRA VARELA, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN,

CARMEN CONDE GONZÁLEZ, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA, GENEROSA COTELO GERPE, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, ROBERTO FERNÁNDEZ CASAL, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA, MANUEL FERNANDO LATA, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS, JULIO GAGO RODRÍGUEZ, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO, ALIDA GARCÍA SUAREZ, JULIA GENDE REY, YOLANDA GOLPE CALVIÑO, MANUEL GÓMEZ BOTANA, DAVID IGLESIAS CALVIÑO, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOIADE, JOSÉ AMADO LÓPEZ GIL, MARÍA DOLORES SUAREZ POSE, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO, MANUELA MARTÍNEZ BELLO, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA, DORINDA MARZOA VILLAVERDE, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ, MERCEDES MÉNDEZ SUAREZ, JOSÉ PARADA CARRO, MARÍA TERESA PARGA BALEATO, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ, ROSA PARGA VÁZQUEZ, CONSUELO PARGA, MARÍA PATIÑO SABIO, ODILO PENA LAGO, MARÍA PENAS OTERO, JOSEFA PÉREZ TABOADA, MANUEL PÉREZ TARACIDO, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ, PESCADERÍA MAR LUZ S.L., SALVADOR PIÑEIRO MONTERO, DOLORES POSE GARRIDO, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO

VILLAVERDE, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA,
MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA, JOSÉ RODRIGUEZ
MOURELLE, CARMEN ROJO VILAR, MANUEL ROJO
VILAR, MARÍA ROSENDE DURO, MARÍA DOLORES
SANTOS BERMÚDEZ, BIENVENIDA SILVA ALVAREZ,
AURORA SOTELO VILA, MARÍA DOLORES SOTO
FARIÑA, MARÍA SOUSA FERREIRO, CARMEN SOUTO
GONZÁLEZ, RICARDO SOUTO SUAREZ, CRISTINA
SUAREZ OBELLEIRO, MARÍA PILAR SUAREZ PORTA,
MARÍA ESTHER SUAREZ POSE, MARÍA DOLORES
TENREIRO SUAREZ, MANUEL TORREIRO DÍAZ,
ISAURA TORRES CAPITÁN, FRANCISCO MANUEL UZAL
PENAS, MARÍA CARMEN VARELA VILA, JOSÉ RAMÓN
VAZQUEZ GARCÍA, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ
VÁZQUEZ, FRANCISCO VIDAL GARCÍA, ANTONIO
VILLAR PONTE, ISABEL PARGA GARCÍA, CARMEN
MOLLET MUIÑOS, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ,
MANUELA RIVERA DEAN, SALADINA CAMPELO
MÉNDEZ, MARÍA ELENA AMIGO NOVO, ARRANZ DE
LA CAL S.L., ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ,
BARROS PESCADOS S.L., CESAR EUGENIO
BLANCO BELLO, CARLOS CAJAL PARDELLAS, CASA
CEDEIRA S.L., CORREA PESCADOS CORUÑA S.L.,
COTÓN Y SÁNCHEZ S.L., ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ,
JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES, DOMINGO COLINAS
TRABAJO Y OTROS, ENVASES DE LA ESTRELLA S.L.,
FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC, FRANCISCO

LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ S.L., ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ, MANUELA GONZÁLEZ VARELA, INDUSTRIAS FONTÁN S.A., ISLA POMBEIRO S.L., JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER S.L., JOSÉ LUÍS LORENZO S.L., LITOPESCA S.L., ISAURO LÓPEZ CORRAL, MÓNICA LORENZO GARCÍA, M. COLINAS PESCADOS S.L., GABRIEL MANSILLA GARCÍA, MARÍA ELVORA BLANCO CAO Y OTROS SC, MARISCOS AMADOR FREIRE S.L., MARISCOS PACIOS S.L., MARISCOS SEDES S.L., MANUEL ODILO MOARES JUSTO, PEDRO VAQUERO S.L., PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAUJO, PESCADOS AMÉRICA S.L., PESCADOS ANTONIO ALLER S.L., PESCADOS CASA OSCAR S.L., PESCADOS CORCUBIÓN S.L., PESCADOS CORREDOIRA S.L., PESCADOS DEREK GRANDISON, PESCADOS LANO S.L., PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ S.L., PESCADOS M.T. QUIJADA S.L., PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO S.L., PESCAJUAN S.L., RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA S.L., RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, S.L., JOSÉ PEDRPO RILO PENA, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN, SALAZONES CAMPOS S.L., ANTONIO SALGADO RAMOS, JOSÉ SALIDO DÍAZ, MANUEL SEOANE VIZCAINO, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO Y REMEDIOS MANSILLA GARCÍA, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN, FERNANDO REYERO S.L., PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO, PESCADOS

ROCA S.L., TRANFRESCO S.L., MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO, JOSÉ LAGOI CASAIS, CAMELIA CARIDAD AMADO, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO, LUISA CAMPELO MÉNDEZ (Folios 88.594 y 95.549), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por los Letrados D. Sergio José Diéguez Sabucedo, Juan Diéguez Guerrero, Ignacio Doce Díaz, Alberto López Moriñigo, Carlos Rico Santos, Eva Añón Bouzas y Ana Cristina Veiga Sánchez, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 12 meses de multa, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ en la cantidad de 23.383,50 euros, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ en la cantidad de 8.548,50 euros,

MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ en la cantidad de 7.701 euros, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO en la cantidad de 34.860 euros, ÁNGELES BELLO CALVIÑO en la cantidad de 25.500 euros, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ en la cantidad de 53.199 euros, AMPARO CALVETE GARCÍA en la cantidad de 21.258 euros, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO en la cantidad de 7.045,74 euros, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA en la cantidad de 15.870 euros, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ en la cantidad de 12.485,20 euros, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDOÑEZ en la cantidad de 15.508,50 euros, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ en la cantidad de 10.273,63 euros, MARINA CASTRO MARTÍNEZ en la cantidad de 16.072,38 euros, AMPARO CATOIRA VARELA en la cantidad de 6.522,30 euros, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN en la cantidad de 7.947 euros, CARMEN CONDE GONZÁLEZ en la cantidad de 28.597,50 euros, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ en la cantidad de 7.437,99 euros, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA en la cantidad de 13.688,32 euros, GENEROSA COTELO GERPE en la cantidad de 27.492 euros, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ en la cantidad de 8.250 euros, ROBERTO FERNÁNDEZ CASAL en la cantidad de 16.440 euros, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA en la cantidad de 23.631 euros, MANUEL FERNANDO LATA en la cantidad de

7.978,36 euros, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE en la cantidad de 14.208,90 euros, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS en la cantidad de 46.420,50 euros, JULIO GAGO RODRÍGUEZ en la cantidad de 12.030 euros, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA en la cantidad de 15.878,73 euros, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO en la cantidad de 10.350 euros, ALIDA GARCÍA SUAREZ en la cantidad de 12.451,62 euros, JULIA GENDE REY en la cantidad de 10.530,54 euros, YOLANDA GOLPE CALVIÑO en la cantidad de 10.668,45 euros, MANUEL GÓMEZ BOTANA en la cantidad de 11.721,75 euros, DAVID IGLESIAS CALVIÑO en la cantidad de 36.981,75 euros, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY en la cantidad de 20.122,80 euros, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOADE en la cantidad de 15.876,75 euros, JOSÉ AMADO LÓPEZ GIL en la cantidad de 25.290 euros, MARÍA DOLORES SUAREZ POSE en la cantidad de 5.517,50 euros, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO en la cantidad de 14.241,21 euros, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO en la cantidad de 5.750 euros, MANUELA MARTÍNEZ BELLO en la cantidad de 13.644 euros, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA en la cantidad de 13.950 euros, DORINDA MARZOA VILLAVERDE en la cantidad de 19.881,54 euros, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ en la cantidad de 9.981 euros, MERCEDES MÉNDEZ

SUAREZ en la cantidad de 19.949,37 euros, JOSÉ PARADA CARRO en la cantidad de 5.408,66 euros, MARÍA TERESA PARGA BALEATO en la cantidad de 26.250 euros, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ en la cantidad de 23.596,29 euros, ROSA PARGA VÁZQUEZ en la cantidad de 26.891,86 euros, CONSUELO PARGA en la cantidad de 39.294, 19 euros, MARÍA PATIÑO SABIO en la cantidad de 10.947 euros, ODILO PENA LAGO en la cantidad de 37.153,80 euros, MARÍA PENAS OTERO en la cantidad de 9.477,18 euros, JOSEFA PÉREZ TABOADA en la cantidad de 11.101,50 euros, MANUEL PÉREZ TARACIDO en la cantidad de 5.798 euros, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ en la cantidad de 59.900,36 euros, PESCADERÍA MAR LUZ S.L. en la cantidad de 14.340,48 euros, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO en la cantidad de 10.875 euros, DOLORES POSE GARRIDO en la cantidad de 18.561 euros, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE en la cantidad de 9.258,15 euros, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA en la cantidad de 12.547,65 euros, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA en la cantidad de 31.945,83 euros, JOSÉ RODRIGUEZ MOURELLE en la cantidad de 64.641 euros, CARMEN ROJO VILAR en la cantidad de 16.950 euros, MANUEL ROJO VILAR en la cantidad de 28.644,42 euros, JOSÉ ROJO VILAR en la cantidad de 25.500 euros, MARÍA ROSENDE DURO en la cantidad

de 21.546 euros, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ en la cantidad de 28.350 euros, BIENVENIDA SILVA ALVAREZ en la cantidad de 39.798,30 euros, AURORA SOTELO VILA en la cantidad de 18.442,80 euros, MARÍA DOLORES SOTO FARIÑA en la cantidad de 9.544,22 euros, MARÍA SOUSA FERREIRO en la cantidad de 13.847,28 euros, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ en la cantidad de 12.600 euros, RICARDO SOUTO SUAREZ en la cantidad de 10.131,70 euros, CRISTINA SUAREZ OBELLEIRO en la cantidad de 17.336,11 euros, MARÍA PILAR SUAREZ PORTA en la cantidad de 9.772,20 euros, MARÍA ESTHER SUAREZ POSE en la cantidad de 9.918 euros, MARÍA DOLORES TENREIRO SUAREZ en la cantidad de 9.225 euros, MANUEL TORREIRO DÍAZ en la cantidad de 36.448,02 euros, ISAURA TORRES CAPITÁN en la cantidad de 12.600 euros, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS en la cantidad de 27.000 euros, MARÍA CARMEN VARELA VILA en la cantidad de 19.950 euros, JOSÉ RAMÓN VAZQUEZ GARCÍA en la cantidad de 8.064 euros, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ en la cantidad de 14.542,74 euros, FRANCISCO VIDAL GARCÍA en la cantidad de 14.439,22 euros, ANTONIO VILLAR PONTE en la cantidad de 19.950 euros, ISABEL PARGA GARCÍA en la cantidad de 5.868,93 euros, CARMEN MOLLET MUIÑOS en la cantidad de 11.100 euros, ISABEL

GARCÍA ÁLVAREZ en la cantidad de 12.514,50 euros, MANUELA RIVERA DEAN en la cantidad de 10.910,49 euros, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ en la cantidad de 25.627,50 euros, MARÍA ELENA AMIGO NOVO en la cantidad de 32.100 euros, ARRANZ DE LA CAL S.L. en la cantidad de 42.019,77 euros, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ en la cantidad de 55.269 euros, BARROS PESCADALICIA S.L. en la cantidad de 60.892,20 euros, CESAR EUGENIO BLANCO BELLO en la cantidad de 44.003,97 euros, CARLOS CAJAL PARDELLAS en la cantidad de 28.389,39 euros, CASA CEDEIRA S.L. en la cantidad de 77.024,80 euros, CORREA PESCADOS CORUÑA S.L. en la cantidad de 52.749,45 euros, COTÓN Y SÁNCHEZ S.L. en la cantidad de 154.350 euros, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ en la cantidad de 79.500 euros, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES en la cantidad de 10.648,05 euros, DOMINGO COLINAS TRABAJO Y OTROS en la cantidad de 25.200 euros, ENVASES DE LA ESTRELLA S.L. en la cantidad de 144.733,54 euros, FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC en la cantidad de 57.681 euros, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC en la cantidad de 19.678,42 euros, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ S.L. en la cantidad de 18.900 euros, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ en la cantidad de 45.360 euros, MANUELA GONZÁLEZ VARELA en la cantidad de 25.386,21 euros, INDUSTRIAS FONTÁN

S.A. en la cantidad de 143.397,45 euros, ISLA POMBEIRO S.L. en la cantidad de 41.398,20 euros, JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER S.L. en la cantidad de 54.812,55 euros, JOSÉ LUÍS LORENZO S.L. en la cantidad de 33.697,39 euros, LITOPESCA S.L. en la cantidad de 82.500 euros, ISAURO LÓPEZ CORRAL en la cantidad de 19.894,11 euros, MÓNICA LORENZO GARCÍA en la cantidad de 46.691,56 euros, M. COLINAS PESCADOS S.L. en la cantidad de 39.501,97 euros, GABRIEL MANSILLA GARCÍA en la cantidad de 41.228,32 euros, MARÍA ELVORA BLANCO CAO Y OTROS SC en la cantidad de 24.989,91 euros, MARISCOS AMADOR FREIRE S.L. en la cantidad de 202.500 euros, MARISCOS PACIOS S.L. en la cantidad de 606.697,35 euros, MARISCOS SEDES S.L. en la cantidad de 271.585,50 euros, MANUEL ODILO MOARES JUSTO en la cantidad de 64.054,68 euros, PEDRO VAQUERO S.L. en la cantidad de 55.594,30 euros, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAUJO en la cantidad de 37.554,42 euros, PESCADOS AMÉRICA S.L. en la cantidad de 18.216,13 euros, PESCADOS ANTONIO ALLER S.L. en la cantidad de 24.994,39 euros, PESCADOS CASA OSCAR S.L. en la cantidad de 29.175,37 euros, PESCADOS CORCUBIÓN S.L. en la cantidad de 53.803,24 euros, PESCADOS CORREDOIRA S.L. en la cantidad de 97.902,49 euros, PESCADOS DEREK GRANDISON en la cantidad de

286.456,50 euros, PESCADOS LANO S.L. en la cantidad de 58.074,19 euros, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ S.L. en la cantidad de 181.518 euros, PESCADOS M.T. QUIJADA S.L. en la cantidad de 33.959,76 euros, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO S.L. en la cantidad de 131.337 euros, PESCAJUAN S.L. en la cantidad de 22.785,19 euros, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA S.L. en la cantidad de 69.450 euros, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, S.L. en la cantidad de 56.200,41 euros, JOSÉ PEDRPO RILO PENA en la cantidad de 27.300 euros, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN en la cantidad de 5.151,05 euros, SALAZONES CAMPOS S.L. en la cantidad de 71.940,06 euros, ANTONIO SALGADO RAMOS en la cantidad de 12.821,25 euros, JOSÉ SALIDO DÍAZ en la cantidad de 33.499,26 euros, MANUEL SEOANE VIZCAINO en la cantidad de 48.546,48 euros, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO Y REMEDIOS MANSILLA GARCÍA en la cantidad de 15.978 euros, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN en la cantidad de 22.150,45 euros, FERNANDO REYERO S.L. en la cantidad de 29.250 euros, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO en la cantidad de 39,934,39 euros, PESCADOS ROCA S.L. en la cantidad de 36.660,18 euros, TRANFRESCO S.L. en la cantidad de 458.480,28 euros, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO en la cantidad de 29.308,24 euros,

JOSÉ LAGO CASAIS en la cantidad de 8.115 euros, CAMELIA CARIDAD AMADO en la cantidad de 9.750 euros, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU en la cantidad de euros7.033,50, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO en la cantidad de 9.750 euros, LUISA CAMPELO MÉNDEZ en la cantidad de 8.851,50 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario, a la entidad FIDAC y/o al Estado Español.

41) FERNANDO ETCHEVERS PORTAL (Folio 90.132), XOUVIÑA DE PORTOSÍN S.L. (Folio 90.194), JOSÉ MARIÑO VIDAL (Folio 90.208), EDUARDO CARREÑO CASAL (Folio 90.221), FRANCISCO VIDAL TOMÉ (Folio 90.251), VENTOSO NOVO SC (Folio 90.268), MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA (Folio 90.279), ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO C.B. (Folio 90.304), JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO (Folio 90.334), FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES (Folio 90.351), JESÚS VIÑA MARIÑO (Folio 90.362), JESÚS LORENZO MOLEDO (Folio 90.373), CARMELO MOLDES CORTÉS (Folio 90.392), “PORTRORIAN s.l.”, CENTOLO DE PORTOSÍN S.L. (Folio 90.405) y para todos el folio 96.512, representados por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendidos por los letrados D. Ramón Siaba Vara, D. Manuel Blanco

Ons Fernández, D. Daniel Insua Reino, D. Pablo Ferreiro Vidal, D. Jacobo del Río Viñas, D^a María Pilar Piñeiro Figueiras, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos E Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325.1 y 326 e) y 338 del C. Penal, en concurso ideal con un delito de daños, previsto y penado en los arts. 263 y 264 del mismo Texto legal y un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal en relación con el art. 326 b) del mismo Código, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente las penas de 6 años de prisión, 21 meses de multa a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión por 3 años para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, las penas de 1 año de prisión, también para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto a FERNANDO ETCHEVERS PORTAL en la cantidad de 3.782,08 euros, XOUVIÑA DE PORTOSÍN S.L. en la cantidad de 3.157,66 euros, JOSÉ MARIÑO VIDAL en la cantidad de 2.913,47 euros, EDUARDO CARREÑO CASAL en la cantidad de 5.229,19 euros o subsidiariamente en la cantidad de 3.149,24 euros, FRANCISCO VIDAL TOMÉ en la cantidad de 8.019,32 euros, VENTOSO NOVO SC en la cantidad de 2.394,01 euros o subsidiariamente en la suma de

1.501,63 euros, MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA en la cantidad de 14.307,85 euros, ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO C.B. en la cantidad de 8.805,87 euros, JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO en la cantidad de 4.731,13 euros, FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES en la cantidad de 1.990, 29 o, subsidiariamente, en la suma de 1.284,09 euros, JESÚS VIÑA MARIÑO en la cantidad de 663 euros, JESÚS LORENZO MOLEDO en la cantidad de 2.070,23 euros, CARMELO MOLDES CORTÉS en la cantidad de 2.159,54 euros o, subsidiariamente en la suma de 1.369,47 euros, “PORTRORIAN s.l.” en la cantidad de 5.229,19 euros o, subsidiariamente, en la suma de 3.254,42 euros y a CENTOLO DE PORTOSÍN S.L. en la cantidad de 5.357,66 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y a la empresa armadora MARE SHIPPING INC LIBERIA, reservándose las acciones civiles frente a UNIVERSE MARITIME LTD.

42) PEREZ QUEIRUGA E HIJOS S.L. (Folios 89.839 y 96.474), defendidos por el Procurador Sr. Gómez Castro y defendidos por el Letrado Sr. Méndez Lampón acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis**

López Sors González por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia, solicitando que se impusiesen, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, las penas de 6 años de prisión, 24 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos y por el delito de desobediencia las penas de 1 año y seis meses de prisión, exigiendo responsabilidad civil a los acusados con responsabilidad civil directa o subsidiaria de MARE SHIPPING, UNIVERSE MARITIME LTD., AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, THE LONDOIN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD., CROWN RESOURCES Y EL REINO DE ESPAÑA, para que indemnicen a “PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS S.L.” en la suma de 317.216 euros

43) **MARE SHIPPING INC** (Folio 95.449), representada por la Procuradora Sra. Borreiro Castro y defendida por la letrado D^a María José Rodríguez Docampo acusó a **José Luis López Sors González** de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 331 del C. Penal y de un delito de daños por imprudencia grave en su modalidad negligente ex art. 267 del citado Texto

legal solicitando que se impusiesen a dicho acusado las penas de 6 meses de prisión y multa de 9 meses y que indemnice a la entidad que le acusa en 7.000.000 de dólares USA Además solicita que su responsabilidad civil y la de la entidad aseguradora THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD., se limite al 3% de los daños sufridos por el Estado Español.

44) **TODOS LOS ACUSADOS**, excepto IRENEO MALOTO que no ha comparecido en juicio y al que, por consiguiente, no se ha juzgado, han solicitado su libre absolución de todos los delitos imputados y que no se les condene a abonar indemnización de clase alguna

45) **EL FIDAC** se ha sometido al criterio del Tribunal tras hacer suyo (sic) el relato de hechos que figura en el auto de transformación del Procedimiento abreviado de fecha 18/03/2009 con las introducciones realizadas por el auto de la Audiencia de A Coruña, de fecha 5 de Octubre de 2009.

5º) Fueron remitidos los autos a La Audiencia en fecha 30/11/2011, procediéndose a su reparto en fecha 22/12/2011 y siendo remitidos a la Sección 1ª de la

Audiencia en fecha 16/01/2012, se designó el tribunal en fecha 21/03/2012, liberándose de ponencias a su presidente en fecha 01/05/2012 y se solicitaron, obteniéndose en gran parte, medios para el desarrollo del juicio oral por providencias de fechas 28/03/2012 y 02/06/2012, entre otras.

6º) Por auto de fecha 18/06/2012, aclarado por otros dos de fechas veinte y veinticinco de Junio de 2012, se señaló juicio para su comienzo el día 16/10/2013 y el Juicio se prolongó hasta El día 10 de Julio de 2013

7º) Tras iniciarse el juicio se plantearon diversas cuestiones previas y se formalizaron peticiones de práctica de prueba resueltas en auto de fecha 31/10/2012

8º) Las peticiones elevadas a definitivas en dicho juicio fueron:

El MINISTERIO FISCAL quien acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras** como autor de un delito contra el medio-ambiente previsto y penado en los arts. 325 y 326 apartados b) y e) y 338 del C. Penal, en concurso real, conforme a los arts. 73 y 77 del C. Penal con un delito de daños en espacio natural protegido, previsto y penado en el art. 330 del Código penal y un delito de daños del art. 266. 2 y 4, en relación con los arts. 263 y 264.4 del Código Penal, mediando un concurso ideal de delitos entre ambos. Todo ello con aplicación del art. 339 del C. Penal,

solicitando que se impusiese al acusado respecto al 1º delito una pena de pena 7 años de prisión, una pena de multa de 40 meses con una cuota diaria de 24 euros, e inhabilitación especial para ejercer como Capitán de buque durante 5 años y por el 2º delito, una pena de prisión de 5 años y multa de 20 meses con una cuota diaria de 24 euros, exigiéndole que indemnice solidariamente con la entidad aseguradora THE LONDON STEAMSHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. a través de sus gerentes, A. Bilbrough & Co. Limited, compatible con la indemnización de la Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage, con la responsabilidad civil subsidiaria de las empresas MARE SHIPPING INC y UNIVERSE MARINEL TD. y la responsabilidad civil directa del FIDAC Al ESTADO ESPAÑOL en **4.328 millones de euros de los que 2.433,86 millones corresponden al impacto en Galicia**, a la Xunta de Galicia en **1.275.458 euros y lo que se acredite en ejecución de sentencia por tratamiento de residuos que aun quedan en SOGARISA**, a entidades y particulares españoles: **172.837.639,62 euros, una vez reducido a 22.215 euros el importe reclamado para la entidad PESCAMAR**, Al ESTADO FRANCÉS y a las entidades francesas municipio de San Juan de Luz , municipio de Bidart , Conseil general des Landes, Conseil general de Finisterre , Ligue pour la protection des oiseaux , Vigipol y

France Nature environnement Les amis de la terre en **86.361.254,55 euros**

El ESTADO ESPAÑOL, defendido y representado por la Abogacía del Estado, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras**, como autor de un delito contra el medio ambiente (arts. 325, 326 y 328 del C. Penal) y un delito de desobediencia grave y resistencia a la autoridad (Art. 556 del C. Penal), subsidiariamente se imputa un delito contra el medio ambiente previsto en el art. 331 en relación con el art. 326 e) del C. Penal, subsidiariamente se imputa un delito de daños previsto en los arts. 263 y 264 del C. Penal y subsidiariamente se imputa un delito de daños previsto en el art. 267 del C. Penal y a **Nikolaos Argyropoulos**, como autor de un delito de desobediencia grave y resistencia a la autoridad (Art. 556 del C. Penal), solicitando la imposición de las siguientes penas: a **Apóstolos Ioannis Mangouras**, seis años de prisión, 36 meses de multa y 4 años y seis meses de inhabilitación especial para profesión u oficio por el primer delito de los imputados y 6 meses de prisión por el segundo delito de los imputados; subsidiariamente 1 año de prisión, multa de 12 a 24 meses y dos años de inhabilitación especial para profesión u oficio; subsidiariamente 1 año de prisión y multa de 12 a 24 meses y subsidiariamente 9 meses de multa, a **Nikolaos Argyropoulos** 6 meses de prisión, exigiendo **responsabilidad civil** directa a Mare Shipping

Inc., The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Association limited, Universe Maritime Ltd. y FIDAC y alternativamente como responsables directos y solidarios **Apóstolos Ioannis Mangouras,** The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Association limited y, como responsables civiles subsidiarios y solidarios entre sí, Mare Shipping Inc. y Universe Maritime Ltd. El importe de la indemnización reclamada asciende a **2.152.327.787 euros,** más intereses, correspondiendo de esta suma **939.987.787 euros** a los gastos directos en que incurrió el Estado como consecuencia del siniestro y **1.212.340.000 euros a la valoración de los daños ambientales causados en España** adhiriéndose a las peticiones del M. Fiscal y otras partes en favor del Estado Español.

LA XUNTA DE GALICIA, *defendida y representada por* EL Sr. Letrado de la referida Xunta, Damián Fernando Juanes García, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras como autor y a Nikolaos Argyropoulos,** como cooperador necesario de un delito de un delito contra el medio ambiente (arts. 325, 326, 331 y 328 del C. Penal, con aplicación de los arts. 338 y 339 del C. Penal) y un delito de desobediencia grave y resistencia a la autoridad (Art. 556 del C. Penal), subsidiariamente se imputa un delito contra el medio ambiente previsto en el art. 331 en relación con el art. 326 e) del C. Penal, subsidiariamente se imputa un delito de daños previsto en los arts. 263 y 264 del C. Penal y subsidiariamente se imputa un delito

de daños previsto en el art. 267 del C. Penal y solicitó la imposición de las siguientes penas: para **Apóstolos Ioannis Mangouras** 3 años de prisión, multa de 24 meses a razón de 90 euros diarios, inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo y para el ejercicio de su profesión de marinos y cualquier otra relacionada durante 3 años por el primer delito imputado, multa de 9 meses a razón de 90 euros diarios por la modalidad imprudente, en su caso, de aquel delito y 1 año de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena por el delito de desobediencia grave, para **Nikolaos Argyropoulos**, con apreciación de la circunstancia atenuante del art, 21.1 y 6 del C. Penal, 18 meses de prisión, multa de 6 meses a razón de 90 euros diarios, 1 año y dos meses de inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión de marino y cualquier otra relacionada por el primer delito imputado, multa de 6 meses a razón de 90 euros diarios por la modalidad imprudente, en su caso, de aquel delito y 6 meses de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena por el delito de desobediencia grave. Además se exige responsabilidad civil directa a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** y el FIDAC y responsabilidad civil directa y solidaria de Mare Shipping y “The London Steamship Owners Mutual Insurance

Association LTD” (The London P&I), respetando, en su caso, la posibilidad de repetición en otros ámbitos y a otras personas, cifrando el importe reclamado en **1.275.458** euros por no haber sido abonado el reciclado de elementos contaminados depositados en SOGARISA

La Asociación ecologista ARCO IRIS, representada por el Procurador Sr. Louro Piñeiro y defendida por el Letrado D. Manuel Meiriño que acusa a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González, como autores y a Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto,** como cooperadores necesarios, de un delito contra el medio ambiente tipificado en los arts. 325 y 326 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras,** de un delito de desobediencia previsto en el art. 556 del referido Texto legal, solicitando la imposición de las siguientes penas: a **Apóstolos Ioannis Mangouras** 7 años de prisión, 24 meses de multa a razón de 1.500 euros diarios e inhabilitación absoluta para su profesión por tres años, por el primer delito y seis meses de prisión más accesorias legales por el segundo, a **José Luis López Sors González** cuatro años de prisión y 24 meses de multa a razón de 3.000 euros diarios y a **Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto,** cuatro años y seis meses de prisión y multa de ocho meses a razón de 500 euros diarios e inhabilitación absoluta de profesión por 1 año a cada uno de ellos. Además se exige responsabilidad civil cuantificada en 4.328 euros a las compañías aseguradoras

personadas, a la empresa fletadora Crown Resources y al Estado español

La entidad NUNCA MÁIS representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por el Letrado D. Pedro Trepasat Silva que, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González**, como autores de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de cinco años y seis meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación por cuatro años para su profesión y para **José Luis López Sors González**, las penas de cinco años y un día de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación por cinco años para su profesión.

EL AYUNTAMIENTO DE O GROVE, representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el Letrado D. Pablo J. Lema Lois acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González**, por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para cada uno de los acusados las penas de cuatro años y un día de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación por tres años para su profesión.

EL AYUNTAMIENTO DE ARTEIXO, representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el Letrado D. Luis P. Miguez Vázquez, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, como autor y a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, como cooperadores necesarios,** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 7 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 2.000 euros y accesorias sin especificar e inhabilitación absoluta para su profesión por tres años y para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años y seis meses de prisión y multa de ocho meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación absoluta para su profesión por un año y también acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando la pena de seis meses de prisión, y accesorias sin especificar, exigiendo a los acusados responsabilidad civil sin cuantificar y haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a las entidades aseguradoras personadas y con carácter subsidiario a la empresa fletadora ERC TRADING.

EL ESTADO FRANCÉS, representado por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendido por el letrado D. Carlos Saiz Díaz acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras,** a

Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 6 años de prisión, multa de 36 meses con una cuota diaria de 150 euros e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años por el primer delito y la pena de 10 meses de prisión por el segundo y para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 5 años de prisión y multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 4 años, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **67.500.905,92** euros y haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad “Mare Shiping”, “The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, Universe Maritime y Crown Resources A.G. (ERC Trading)

LOS MUNICIPIOS FRANCESES DE CAPBRETON, LABENNE, LIT ET MIXE, MESSANGES, MIMIZAN, MOLITES ET MAA, ONDRES, GASTES, PARENTIS EN BORN, SEIGNOSSE, SHORTS HOSSEGOR, SOUSTOONS, TARNOS, VIELLE ET GIRON Y LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE LAS LANDAS, representados por el Procurador Sr. Moledo Guetto y defendidos por la Letrado D^a Nuria Prieto Palacios, acusaron **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José**

Luis López Sors González por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y un delito de daños imprudentes del art. 267 del referido texto legal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 10 meses de prisión, multa de 9 meses con una cuota diaria de 90 euros e inhabilitación especial para su profesión por 1 año por el primer delito, la pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios por el segundo y la pena de 6 meses de prisión por el tercero y para **José Luis López Sors González** las penas de 10 meses de prisión y multa de 9 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 1 año, por el primer delito y la pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **206.676,25** euros para el ayuntamiento de Capbreton, **52.243,78** euros para el ayuntamiento de Labenne, **795,42** euros para el ayuntamiento de Lit et Mixe, **147.687,71** euros para el ayuntamiento de Messanges, **252.651,51** euros para el ayuntamiento de Mimizan, **46.559,46** euros para el ayuntamiento de Molites et Maa, **41.116,80** euros para el ayuntamiento de Ondres, **223,02** euros para el ayuntamiento de Gastes, **2.529,90** euros para el ayuntamiento de Parentis en Born, **109.929,21** euros para el ayuntamiento de Saint Julian en Born,

6.356,56 euros para el ayuntamiento de Saint Eulalie en Born, **277.241,36** euros para el ayuntamiento de Seignosse, **148.228,67** euros para el ayuntamiento de Short Hossegor, **52.734,22** euros para el ayuntamiento de Soustoons, **211.795,23** euros para el ayuntamiento de Tarnos, **195.763,41** euros para el ayuntamiento de Vielle et Girons, **34.584,33** euros para el ayuntamiento de Vieux Boucau y **736.967,57** euros Para la diputación Provincial de las Landas que también reclama **2.000.000** de euros por daño ecológico y haciendo extensiva la reclamación con carácter subsidiario a la entidad “Mare Shiping”,” The London Steamship Owers Mutual Insurance Association LTD (The London P&I), Universe Martime, FIDAC y al Estado Español

El CONSEJO GENERAL DE LA VENDÉE y las comunas francesas SOLULAC SUR MER CARCANS, LACANAU, ARCACHON, BIARRITZ, LEGE CAP FERRET Y POINTE DU MEDOC representados por el Procurador Sr. Martín Guimaraens Martínez y defendidos por el Letrado D. Carlos Buendía Hontañón, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras y para Nikolaos**

Argyropoulos las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos por el primer delito, la pena de 1 año de prisión por el segundo, para **Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años y para **José Luis López Sors González** las penas de 2 años de prisión y multa de 12 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 18 meses, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **3.281.799,66** euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad “Mare Shipping”, “The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, Universe Martime, Crown Resources A.G. y al FIDAC

EL AYUNTAMIENTO DE BISCARROSSE, representado por El Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por el letrado D. Ángel Sánchez Freire acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y además a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,**

Ireneo Maloto y José Luis López Sors González las penas de 20 meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 40 euros e inhabilitación especial para su profesión por 12 meses a cada uno de ellos por el primer delito y, además, a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** la pena de 1 año de prisión por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **58.204,67**euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a las entidades Universe Maritime “Mare Shipping” y el Estado Español.

LA ASOCIACIÓN FERROLANA DE EMPRESARIOS Y PROFESIONALES PERJUDICADOS POR LOS DAÑOS DEL BUQUE PRESTIGE, D. VICENTE DOPICO PIÑEIRO Y OTROS, C.B., PESCAVILLALBA S.L., D. EDUARDO AMENEIRO SIXTO, D. MANUEL ROMALDE RODRÍGUEZ, DEPUROMAR S.L., D. JOAQUÍN LÓPEZ LAGO, D. JESUS SANDE AMENEIROS Y DE MARISCOS O PATAQUEIRO S.L., representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por el Letrado D. Raúl Meizoso Sardiña acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal, en concurso ideal con un delito de daños y/ de daños

agravados de los arts. 263 y 264.1.5º, del referido Texto legal, a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal y además a **José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave, solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto y para Nikolaos Argyropoulos** las penas de 3 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos por el primer delito, para **Apóstolos Ioannis Mangouras** y **para Nikolaos Argyropoulos** la pena de 9 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo y para **José Luis López Sors González** las penas de 1 año de prisión, 12 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para profesión y oficio por dos años, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de **6.752, 87 euros a Vicente Dopico Piñeiro y otros C.B., 3.167.776 euros a D. Manuel Romalde Rodríguez, 5.018,07 euros a Pescavillalba S.L., 5.145 euros a D. Eduardo Ameneiro Sixto, 154.745,81 euros a Depuromar S.L., 6.159 euros a Joaquín López Lago, 30.000,42 euros a Jesús Sande Ameneiros y 19.210,08 euros a Mariscos O Pataqueiro S.L.,** haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad Universe Martime, ABS, Crown Resources A.G., FIDAC y al Estado Español

LAS COFRADÍAS DE PESCADORES DE PORTOSÍN, CAMARIÑAS, CAIÓN, CAMELLE, CEDEIRA, MUGARDOS, BARALLOBRE, MALPICA, LORBÉ, SADA, MIÑO, CABO DE CRUZ, CARREIRA Y AGUIÑO, RIANXO, CARIÑO, PALMEIRA, RIBEIRA, CORME, ARES, CORCUBIÓN, FISTERRA, LAXE, LIRA, MERA, MUROS, MUXÍA, O PINDO, PONTEDEUME, PORTO DO SON, ASOCIACIONES DE MARISCADORES DE BALDAIO, Y ESTUARIO DE ANLLONS, COFRADÍAS DE PESCADORES DE ARCADE, BAIONA, BUEU, CAMBADOS, CARRIL, LOURIZÁN, MOAÑA, RAXÓ, SANXENXO, VILANOVA, VILAXOÁN, A GUARDA, SANTA MARÍA DEL PUERTO DE MARÍN, SAN ROQUE DE PORTONOVO, SAN JUAN DE REDONDELA, SAN TELMO DE PONTEVEDRA, SAN VICENTE DE LA BARQUERA, SANTO CRISTO DEL AMPARO DE COMILLAS, NOBLE CABILDO DE SAN ANDRÉS Y DE SAN PEDRO DE CASTRO URDIALES, NUESTRA SEÑORA DEL PUERTO DE SANTOÑA, SANTANDER, NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN DE SUANCES, SAN GINÉS DE COLINDRES, SAN MARTÍN DE LAREDO Y LA FEDERACIÓN PROVINCIAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES DE CANTABRIA, representados por la Procuradora Sra. Graiño Ordoñez y defendidas por los Letrados D. Ramón Sabín Sabín y D^a Manuela Ramil Martínez acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal,

solicitando para cada uno de ellos las penas de 8 años de prisión, multa de 42 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por 6 años por el primer delito y la pena de 1 año de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía no precisada, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a la entidad “Mare Shipping”.

LA COFRADÍA DE PESCADORES SANTO ANGEL DE LA GUARDA DE VIAVELEZ DE ASTURIAS, representada por la Procuradora Sra. Graiño Ordoñez y defendida por los Letrados Ramón Sabin Sabín y Manuela Ramil Martínez acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 y 338 del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 8 años de prisión, multa de 42 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por 6 años por el primer delito y la pena de 1 año de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía no precisada, haciendo extensiva la reclamación

con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, y al FIDAC y en concepto de responsables civiles subsidiarios a la entidad “Mare Shipping”.

LA COFRADÍA DE PESCADORES DE SANTA MARIA DE SÁDABA DE LASTRES y LA COFRADÍA DE PESCADORES A POBRA DO CARAMIÑAL Y OTROS, representadas por la Procuradora Sra. Ramos Picalloi y defendida por el Letrado D. Alberto Muñoz Rodríguez acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330, 331 y 338 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 20 meses de prisión, multa de 14 meses con una cuota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 2 años de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 200 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota diaria en 100 euros por el otro delito imputado 1 año de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en cuantía de 55.295,20 euros a la Cofradía de Pescadores de Lastres y sus asociados, 2.374,44 euros a Aires del Alba CB, 4.503,71 euros a

Alkartasuna CB, 1.300,72 euros a Rogelia Álvarez Olivar, 2.347 euros a Luis Antonio Braña Fontán, 2.347 euros a Manuel Braña Victorero, 2.347 euros a Ángel Busta Victorero, 2.456, 43 euros a Cabo Lastres CB, 2.347 euros a Luis Enrique Carrandi Bárcenas, 2.347 euros a cada una de las siguientes personas y entidades: Carlos Miguel Martínez Olivar, José Manuel Costales Obaya, Laureano Alb. Cubiella Villar, Ovidiu Dascal Tudor, El ratonero CB, Carlos Julián Fernández Pendás, José María Fernández Marcilla, Manuel Alfonso Fernández Marcilla, Jaime Fernández Pendás, Florida CB, María Antonia Gallego Busta, Silverio Alonso Gancedo Capellán, Joaquín Bernar González Suarez, Eugenio González Granda, José Manuel González Granda, Sacramento Granda Cubiella, Luis Jesús Joglar Rodríguez, José Ramón Martínez Olivar, Kresal Gane CB, Ángel Llera Estrada, Bernardino Llera Victorero, Honorio Alf. Llera Suárez, Emilio Llera Suárez, Pedro Santos Llera Menéndez, Carlos Luís Manso Menéndez, Isabel Martínez Fernández, Francisco Jesús Menéndez Busta, José Javier Menéndez Busta, José Ángel Menéndez Caravia, Juan Manuel Menéndez de la Torre, Pedro Luis Menéndez de la Torre, Anselmo Montoto García, Manuel Ignacio Montoto García, Miguel Ángel Montoto González, Pedro Luis Olivar Rodríguez, José Manuel Pérez Joglar, Jacinto Julio Rodríguez Suárez, Alberto Rodríguez Busta, José Aurelio Rodríguez Rodríguez, Gustavo Adolfo Rodríguez Menéndez, Juan José Rodríguez Rebollar, José

María Roza Álvarez, Manuel Ángel Roza Álvarez, Juan Carlos Roza Álvarez, Roberto Ulises Vallina Menéndez, Ignacio Victorero Conlledo, Jesús Victorero Menéndez, Pedro Luis Victorero Conlledo, Raimundo Villar Suarez, 2.821,94 a Vulcano CB, 5.956 euros a Pesca Lastres S.L., 6.264,29 euros también a Pesca Lastres S.L., 2.495,71 euros a Ribera del Sella CB, 2.352,24 a Semana Santa CB, 4.580 euros a Juan Luis García López, 1.800 euros a Ramona Castro Castelo, 1.800 euros a Benedicta Vidal González, 1.800 euros a Isidoro Vidal González, 4.580 euros a David Oubiña Garea, José Ángel Casais Fernández y a Gerardo García Iglesias, 3.280 euros a José Manuel Dios Reboiras, 2.200 euros a Manuel Martínez Saa, 3.800 euros a Nicolás Covelo Casal, 2.260 euros a Felipe Barbosa Currás, 4.580 euros a José Iglesias Acuña, 3.250 euros a Eduardo Iglesias Blanco, 4.580 euros a Ana Miranda Pastoriza, 1.600 euros para cada una de las redeiras de Cangas de Morrazo llamadas M^a Isabel Graña García, Concepción Segunda Fandiño Docio, Aurora Nogueira Díaz, Aurora Parceró Fernández, M^a Ángeles Martínez Parceró, M^a del Carmen Vilariño Sotelo, M^a Luz Soliño Monroy, M^a Carmen Parceró Molanes, Rosa M^a Costas Santos, Elsa Parceró Boubeta, M^a Teresa Santos Malvido, M^a Teresa Martínez Parceró, Consuelo Gómez Malvido, Manola Bamio Fernández, 2.800 euros para Manuel Pardavila Enríquez, 1.800 euros para Ana M^a Bacelar García, Rosa Chamadoira Pregones, Josefa

Fernández Morgade, Rolindes Vargas Brotons, y Berta Penas Vilas, 1.900 euros para cada una de las comercializadoras de la plaza de abastos de Cangas llamadas Carmen Portela Rodríguez, Isabel Lagoa Lorenzo, Margarita Áurea Cordeiro Fernández, Eugenia Fernández Lorenzo, Jesús Bermúdez Herbello, Irene Santos Fonseca, Dolores Malvido García, Josefa Lorenzo García, Rebeca Rodríguez González, Consuelo Pastoriza Portela, Ana Martínez Vidal, Josefa Malvido Lagoa, M^a Isabel Loveira Cerviño, Basilisa Germade Chapela, María Fontán Broullón, 6.450 euros para José Manuel González Veiga, 9.480 euros para Wenceslao Abella Chouciño, 3.480 euros para Cesar Calo Albores, 4.580 euros para León Carneiro Pereira, 1.800 euros para Alba Nieves Rial García y 6.260 euros para Evaristo Bermúdez Tajés, además de formalizar reclamaciones sin cuantificar José Ángel Bugallo Feijoo, Juan G. Bermúdez Herbello, Ángel Manuel Núñez Cancelas y José Luis López Sobral, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)", al FIDAC , a la entidad "Mare Shipping "y al Estado Español.

LA COFRADÍA DE PESCADORES SAN BARTOLOMÉ DE NOIA, representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por el Letrado D. Francisco Iglesias Gandarela acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors**

González por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330 y 331 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, multa de 20 meses con una cuota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 4 años y 6 meses de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 50 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota diaria en 50 euros por el otro delito imputado, sin haber formalizado ninguna petición en materia de responsabilidad civil.

MERCEDES AGRASO VARA, MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA Y SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, MARÍA CASTAÑO, CASTAÑO, JUAN DE LA FUENTE QUINTÁNS, JOSÉ FERNANDO FREIRE VIEITES, M^a CELIA GARCÍA MARTELO, MARÍA IGLESIAS IGLESIAS, M^a ISABEL AMADO TAGES, ANTONIO BRAVO PEÓN, JULIO EIRAS FERNÁNDEZ, RAMÓN LEIS MOLINOS, M^a DOLORES NARTÍNEZ PAIS, M^a DEL CARMEN FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, ROSENDO DOMÍNGUEZ BARREIRO, JOSEFINA CASTRO LOJO, M^a LUISA CREO JUANATEY, MANUEL FERRADAS MARTÍNEZ, ROSAURA GARCÍA FROJÁN, ROSA M^a LESTÓN IGLESIAS, SILVIA LESTÓN LADO, M^a DEL PILAR LOURIDO COIRADAS, M^a LUISA MARTÍNEZ PENSADO, JUAN JESÚS LOURIDO

SANDE, JOSÉ AVELINO NÚÑEZ CASTRO, JOSÉ MANUEL NINE NUÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, CARMEN OTERO ROMERO, AURORA ROMERO GARCÍA, ROSA M^a VIDAL VIDAL, ROSALINO PEDROSA FREIRE, OSCAR RODRÍGUEZ TOREA, MANUELA RODRÍGUEZ CASTELO, JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA, BEATRIZ ROO RODRÍGUEZ, M^a DEL PILAR LIÑARES COBAS, M^a DEL CARMEN ROMANÍ BAÑA, JUAN INSUA HORTA, M^a DEL CARMEN AGRASO ROMERO, CARMEN DOLORES AGRASO VARA, PRUDENCIO CALVO MAYÁN, JOSÉ ANTONIO LAGO LÓPEZ, M^a DEL ROCÍO NÚÑEZ NÚÑEZ, M^a DE LOS ÁNGELES OTERO GIAO, CARMEN RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M^a GLORIA SANTIAGO REY, CASTOR MARTÍNEZ GUDE, MANUEL RAMÓN DOMÍNGUEZ BARREIRO, ROSA M^a LAGO AMADO, JESÚS LOURO ORTEGA, M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA, CARMEN GARCÍA CERNADAS, JOSÉ MANUEL HERMIDA FERREIRA, DOMINGO MANUEL LAGO VÁZQUEZ Y SANTIAGO LIRES PEREIRA, representados por el Procurador Sr. Gómez Castro y defendidos por el Letrado D. Francisco Iglesias Gandarela acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto Y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325,330 y 331 del C. Penal y por un delito de daños imprudentes del art. 267 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 20 meses de prisión, multa de 14 meses con una cuota diaria de 200 euros e

inhabilitación especial para su profesión por 3 años por el primer delito, alternativamente a las penas de 2 años de prisión y multa de 12 meses fijando la cuota diaria en 200 euros por el primer delito y la pena de multa de 9 meses fijando la cuota diaria en 100 euros por el otro delito imputado, exigiendo responsabilidad civil a los acusados, solicitando en concreto para MERCEDES AGRASO VARA, en nombre de JOSÉ FAUSTINO SIEIRA FILGUEIRA y de MARCOS SIEIRA AGRASO, 69.502 euros para cada uno de ellos, 59.337, 32 euros para MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA Y SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, MARÍA CASTAÑO, CASTAÑO, JOSEFINA CASTRO LOJO, M^a LUISA CREO JUANATEY, ROSA M^a LESTÓN IGLESIAS, SILVIA LESTÓN LADO, M^a LUISA MARTÍNEZ PENSADO, CARMEN OTERO ROMERO, ROSA M^a VIDAL VIDAL, MANUELA RODRÍGUEZ CASTELO, M^a DEL CARMEN ROMANÍ BAÑA, M^a DEL CARMEN AGRASO ROMERO, CARMEN DOLORES AGRASO VARA, M^a DE LOS ÁNGELES OTERO GIAO, CARMEN RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, ROSA M^a LAGO AMADO y M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA, 69.502,5 euros para JUAN DE LA FUENTE QUINTÁNS, JOSÉ FERNANDO FREIRE VIEITES, M^a CELIA GARCÍA MARTELO, MARÍA IGLESIAS IGLESIAS, M^a DOLORES NARTÍNEZ PAIS, ROSENDO DOMÍNGUEZ BARREIRO, MANUEL FERRADAS MARTÍNEZ, M^a DEL PILAR LOURIDO COIRADAS, JOSÉ AVELINO NÚÑEZ

CASTRO, JOSÉ MANUEL NINE NUÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, ROSALINO PEDROSA FREIRE, OSCAR RODRÍGUEZ TOREA, BEATRIZ ROO RODRÍGUEZ, JUAN INSUA HORTA, PRUDENCIO CALVO MAYÁN, JOSÉ ANTONIO LAGO LÓPEZ, CASTOR MARTÍNEZ GUDE, MANUEL RAMÓN DOMÍNGUEZ BARREIRO, JESÚS LOURO ORTEGA y M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA PARA SU ESPOSO JOSÉ MANUEL AGEITOS SOUTO, 2.400 euros para M^a ISABEL AMADO TAGES, ANTONIO BRAVO PEÓN, JULIO EIRAS FERNÁNDEZ, RAMÓN LEIS MOLINOS, M^a DEL CARMEN FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, ROSAURA GARCÍA FROJÁN, JUAN JESÚS LOURIDO SANDE, AURORA ROMERO GARCÍA, M^a DEL PILAR LIÑARES COBAS, M^a DEL ROCÍO NÚÑEZ NÚÑEZ, M^a GLORIA SANTIAGO REY, CARMEN GARCÍA CERNADAS, JOSÉ MANUEL HERMIDA FERREIRA, DOMINGO MANUEL LAGO VÁZQUEZ Y SANTIAGO LIRES PEREIRA y 50.000 euros para JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA, , haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, al FIDAC , a la entidad “Mare Shipping “y al Estado Español.

LOXANET DIRECTO S.L., ECOLONJAS S.L., LONJA SUR S.L. Y LONJACARNE S.L., representadas por el Procurador Sr. Sánchez González y defendidas por el letrado D. Javier Sanz Fernández, renunciaron al ejercicio de las acciones penales, retirando sus acusaciones pero ejercitando como actores civiles las correspondientes acciones civiles en los

términos ya anunciados consistentes en exigir a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** responsabilidad civil, en concreto, solicitando que se indemnice a LOXANET DIRECTO S.L. en la suma de 1.147.226 euros, ECOLONJAS S.L. en la suma de 427.036 euros, LONJA SUR S.L. en la suma de 72.000 euros y a LONJACARNE S.L. en la suma de 72.000 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, a la entidad Universe Maritime Ltd. y al fletador Crow Resources AG.

FRIGORÍFICOS RIBADEO Y EMEMASA S.A. (Folios 88.645, 88.697 y 95.493), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por el letrado D. Félix Suárez Mira acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a José Luis López Sors González** por un delito contra el medio ambiente de los arts. 325, 326 e) y 338 en relación con un delito de daños de los arts. 266, 263 y 264, todos ellos del C. Penal y alternativamente por un delito de imprudencia grave en relación con los recursos materiales y el medio ambiente, previsto en el art. 331 en relación con los arts. 325 y 326 e), todos ellos del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de 4 años de prisión, 24 meses de multa con una cuota diaria de 50 euros e

inhabilitación especial por 3 años para su profesión y oficio, por el primer delito, las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses con una cuota diaria de 30 euros e inhabilitación especial para su profesión por 2 años por el delito imputado alternativamente y la pena de 6 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a FRIGORÍFICOS DE RIBADEO S.L. en la cantidad de 1.370.294,79 euros y a la entidad EMEMASA S.A. en la suma de 26.904.030,91 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y al FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español y a la Administración pública española.

MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA S.L., representada por el Procurador Sr. Reyes Paz y defendida por la Letrada D^a Carmen Maceiras Neira acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) del C. Penal y por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal **y a José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación con los recursos naturales y el medio ambiente, previsto en el art. 331 en relación con los arts. 325 y 326 e), todos ellos del C. Penal y, solicitando para

cada uno de ellos las penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses e inhabilitación especial para su profesión por 1 año por el primer delito, la pena de un año, 6 meses de prisión para cada uno de ellos por el segundo y 2 años de prisión, 12 meses de multa fijando la cuota diaria en 300 euros e inhabilitación para el ejercicio de la profesión por 18 meses por el tercero, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA S.L. EN LA SUMA DE 1.207.296,48 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y el fletador Crown Resources AG (posteriormente ERC TRADING) y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ABS y al Estado Español.

LA SOCIEDAD COOPERATIVA LIMITADA RÍA DE AROSA (Folios 88.691 y 95.780), representada por el Procurador Sr. Lousa Gayoso y defendida por el Letrado D. Rubén Fernández López acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y alternativamente de un delito del art. 331 del C. Penal en relación con los arts. 325, 326 e), 338 y 267 del mismo Texto legal y un delito de desobediencia y resistencia del art. 556 del referido C. Penal, solicitando para cada uno de ellos las penas de

penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses con cuota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, alternativamente se solicitaron las penas de 23 meses de prisión, 24 meses de multa fijando la cuota diaria en 30 euros e inhabilitación especial para su profesión por 2 años y para **Apóstolos Ioannis Mangouras y Nikolaos Argyropoulos** por el delito de desobediencia y resistencia la pena de seis meses de prisión para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a LA SOCIEDAD COOPERATIVA RÍA DE AROSA EN LA CANTIDAD DE 162.374,10 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Mare Shipping Inc., y al Estado Español, con expresa reserva de acciones para su ejercicio frente a Universe Maritime Ltd.,.

ARRASTREROS DEL BARBANZA S.A., CAMPO EDER S.L., JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA, HEPERMAR S.L., JUAN PÉREZ PÉREZ, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ S.L., PESCAROSA S.A., PESQUERA AMPAJO S.L., PESQUERA JOPITOS S.L., PESQUERA LAGA S.L., PESQUERÍAS BORRAXEIRO S.A., PORVENIR CUARTO S.L., Y FRIGORÍFICOS EXPORTADORES S.A. representados por el Procurador Sr. Lage Fernández Cervera y defendidos por el Letrado D. Álvaro Martínez García, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras**, por un

delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, previsto en los arts. 325 y 338 del C. Penal, solicitando que se impusiesen las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, exigiéndole responsabilidad civil, en concreto, solicitando que se indemnice a ARRASTREROS DEL BARBANZA S.A. en 2.340,48 euros, CAMPO EDER S.L. en 3.185,11 euros, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA en 499,35 euros, HEPERMAR S.L. 5.420,10 euros, , JUAN PÉREZ PÉREZ en 5.141,97 euros, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ S.L. en 38.291,01 euros, PESCAROSA S.A. 5.766,42 euros, PESQUERA ANPAJO S.L. en 9.826,6 euros, PESQUERA JOPITOS S.L. en 55.516 euros, PESQUERA LAGA S.L. EN 14.278,69 euros, PESQUERÍAS BORRAXEIRO S.A. en 4.123,06 euros, PORVENIR CUARTO S.L. en 1.096,17 euros, Y FRIGORÍFICOS EXPORTADORES S.A., en 28.946,65 euros, más 1.233.794 euros por los derechos indemnizatorios adquiridos de CONGELADORA CORUÑESA.

LAS ENTIDADES PESCADOS RUBÉN S.A. (Folios 88.785 y 95.697) ARRETXU S.A. (Folios 88.798 y 95.684), COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN (Folios 88.824 y 95.658), MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR (Folios 88.850 y 95.619), ANDREKALA S.A. (Folios 88.929 y 95.671), representados por el Procurador Sr. Sánchez González y defendidos por el Letrado D. Juan Pablo

Lerena Roca, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y 331 del C. Penal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia previsto y penado en el art. 556 del C. Penal, solicitando **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses A RAZÓN DE 12 EUROS DIARIOS e inhabilitación especial para su profesión por 1 año para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 6 meses de prisión, además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a ANDREKALA S.A. en la cantidad de 383.294,72 euros, a PESCADOS RUBÉN S.L. en la cantidad de 512.176 euros, a ARRETXU S.A. en la cantidad de 412.076,67 euros, a MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR en la cantidad de 244.131,58 euros y a COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN en la cantidad de 287.141,25 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter

directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., y al Estado Español.

CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS S.A. (Folios 89.044 y 96.038), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por la Letrado D^a Carmen Tarrón Couto acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), un delito de imprudencia grave del art. 331 del C. Penal en relación con los arts. 325, 267, 326 e) y 338 del mismo Texto legal y un delito de desobediencia del art. 556 en relación con el art. 326 b) del mismo Código Penal, solicitando, por el delito de imprudencia grave, **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 2 años para cada uno de ellos, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** la pena de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 1 año y 6 meses de prisión, además

de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS S.A. en la cantidad de 387.518,64 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y el FIDAC y con carácter subsidiario a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., y al Estado Español.

PACO MOINELO S.L. (Folios 89.051 y 96.357), representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por la letrado D^a Carmen Fernández Soto acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos materiales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), imputado a José Luis López Sors González en su modalidad imprudente y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** la pena de 6 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de

1 año de prisión, para cada uno de ellos además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a PACO MOINELO S.A. en la cantidad de 535.560,41 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y al Estado Español y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., .

REMAGRO S.A. , RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR), ISLA VIONTA S.L., CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA S.L. , LUIS ROSALES S.A., MARISCOS RÍA DE VIGO S.L., BENITO FERNANDEZ E HIJOS S.A., AMEIXA DE CARRIL S.L., MARISCOS LAGO S.L., PESCADOS MARCELINO S.L., MARISCOS CHAPARRITO S.L., INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO S.A. (INDEMOSA), VENGARCO S.L., PUNTA SINAS S.L., BARLOVENTO S.A. Y TAPIDINOS S.L. (Folios 89.072 y 96.190), representadas por el Procurador Sr. Lado Fernández y defendidas por el Letrado D. Juan Areses Trapote, acusaron a **José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave previsto en los arts. 325, 326 y 331 del C. Penal **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y a **Apóstolos Ioannis Mangouras,**

Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** la pena de 3 años de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios y 2 años de inhabilitación para su profesión para cada uno de ellos, por el delito de imprudencia grave para **José Luis López Sors González** las penas de 2 años de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios y 2 años de inhabilitación para su profesión para para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 9 meses de prisión, para cada uno de ellos, además de la accesoria en todas las penas de prisión de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de la condena, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice, actualizando la deuda de valor al 10 de Mayo de 2010 en las siguientes cantidades: a REMAGRO S.A. 5.948.067,51 euros, a RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR) 892.558,67 euros, a ISLA VIONTA S.L. 641.532,37 euros, a CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA S.L. 127.904,28 euros, a LUIS ROSALES S.A. 349.755,66 euros, a MARISCOS RÍA DE VIGO S.L. 221.860,26 euros, a BENITO FERNANDEZ E HIJOS S.A. 252.346,59 euros, a AMEIXA DE CARRIL S.L. 296.426,69 euros, a MARISCOS

LAGO S.L. 311.471,72 euros, a PESCADOS MARCELINO S.L. 244.503,51 euros, a MARISCOS CHAPARRITO S.L. 4.176,34 euros, a INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO S.A. (INDEMOSA) 132.241, 40 euros, a VENGARCO S.L. 119.325,69 euros, a PUNTA SINAS S.L. 157.644,79 euros, a BARLOVENTO S.A. 738.061,77 euros y a TAPIDINOS S.L. 452.227,34 euros, haciendo extensiva la reclamación, con carácter subsidiario, al Estado Español y a las entidades FIDAC, Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., .ERC Trading y a The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)".

ALQUISADA S.L. , M^a LUISA TOBA PENSADO, MEXIPOR CRIA E COMERCIO DE MOLUSCOS S.L., ENVASES DE GALICIA S.A., CONCELLO DE ILLA DE AROUSA, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE "MEXILLON DE GALICIA", CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE S.L., "FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS C.B. (D, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, D. FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YAÑEZ Y D. EDUARDO ALFONSO CARIDAD YAÑEZ), LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L., ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.A., CALTRAN S.A., PASTEURIZADOS DEL MAR S.L., D. JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ, D. MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC, MARISCOS RÍA DE FERROL S.L., GRANJAS MARINAS LA PALMA S.L., MARISCOS Y PESCADOS SANDE S.L., INSUAMAR S.L., ANGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO,

JESUSA SILVEIRA BERMUDEZ, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA S.L., JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA, JOSÉ TOIMIL CASAL, MADERAS XUNQUEIRA S.L., RAYIMPORT S.L. y JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO (Folios 89.922 y 95.518), representados por el Procurador Lousa Galloso y defendidos por los letrados D. Jaime Fernández-Posse Rosende y José María Fernández Rosende y COCEDERO BARRAÑAMAR S.L. (folios 95.542), representada por el procurador Sr. Garrido Pardo y defendida por los Sres. Letrados mencionados acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** la pena de 3 años de prisión, multa de 20 meses e inhabilitación especial para su profesión por tres años para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 6 meses de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, solicitando que se indemnice a ALQUISADA S.L. en la cantidad de 2.167,12 euros, M^a LUISA TOBA PENSADO en la cantidad

de 6.861,53 euros, MEXIPOR CRIA E COMERCIO DE MOLUSCOS S.L. en la cantidad de 17.993,64 euros, ENVASES DE GALICIA S.A. en la cantidad de 487.474,56 euros, CONCELLO DE ILLA DE AROUSA en la cantidad de 384.862,52 euros, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE “MEXILLON DE GALICIA” en la cantidad de 3.147.000 euros, CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE S.L. en la cantidad de 63.935 euros, “FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS C.B. (D. FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, D. FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YAÑEZ Y D. EDUARDO ALFONSO CARIDAD YAÑEZ) en la cantidad de 42.744,28 euros, LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA S.L. en la cantidad de 1.205.643,48 euros, ISIDRO DE LA CAL FRESCO S.A. en la cantidad de 6.124.159,39 euros, CALTRAN S.A. en la cantidad de 513.556,41 euros, PASTEURIZADOS DEL MAR S.L. en la cantidad de 2.000.461 euros, D. JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ en la cantidad de 2.945.666,71 euros, D. MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC en la cantidad de 23.565,58 euros, MARISCOS RÍA DE FERROL S.L. en la cantidad de 102.399 euros, GRANJAS MARINAS LA PALMA S.L. en la cantidad de 264.572,91 euros, MARISCOS Y PESCADOS SANDE S.L. en la cantidad de 357.519 euros, INSUAMAR S.L. en la cantidad de 492.625 euros, ANGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO en la cantidad de 446.523 euros, JESUSA SILVEIRA BERMUDEZ en la cantidad de 113.678,92 euros, PARQUE DE MARISCOS

JOSÉ GARCÍA ABELLA S.L. en la cantidad de 568.860 euros, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA en la cantidad de 9.000 euros, JOSÉ TOIMIL CASAL en la cantidad de 348.564 euros, MADERAS XUNQUEIRA S.L. en la cantidad de 342.735 euros, RAYIMPORT S.L. en la cantidad de 25.585 euros, JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO en la cantidad de 305.339,35 euros y a COCEDEROS BARRAÑAMAR S.L. en la cantidad de 2.977.564,90 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”. y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español.

EL CONSEJO GENERAL DE BRETAÑA (Folio 96.272), representado por el Procurador Sr. Sánchez Vila y defendido por los letrados D^a M^a José Almodóvar Melendo, D. Juan Ricardo López Borrazás, D. Luis A. Cores Castro y D. Jaime Acebal Dávila, **PROMOTORA INDUSTRIAL SADENSE S.A. (PROINSA), DEPURADORA DE MARISCOS DE LORBÉ S.A Y JUAN CIPRIANO FERNANDEZ ARÉVALO**, representados por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendidos por los letrados D. Luis Antonio Cores Castro, D. Jaime Acebal Dávila y D^a M^a Belén Amboade, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e) y un delito de

daños por imprudencia grave del art. 267 del C. Penal, por el que también acusa a **Nikolaos Argyropoulos** y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, **para Apóstolos Ioannis Mangouras** las penas de 4 años y seis meses de prisión, multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación para su profesión durante cuatro años y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios, para **Ireneo Maloto** las penas de 4 años y un mes de prisión, multa de 25 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación para su profesión durante tres años y seis meses y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 80 euros diarios **y José Luis López Sors González** la pena de 4 años y seis meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 4 años y por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios y a **Nikolaos Argyropoulos** por el delito de imprudencia la pena de seis meses de multa a razón de 90 euros diarios y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto,** las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, habiendo renunciado esta parte al ejercicio de las acciones civiles.

AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA (Folio 96.313), GROVENSE DE MEJILLONES S.A. (Folio 96.323) y MARISCOS BENAVIDES S.L. (Folio 96.335) y PATRARCIS S.L. (96.346), representadas por la Procuradora Sra. Pando Caracena, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** las penas de 7 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por cinco años para cada uno de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López Sors González**, las penas de 5 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por cuatro años y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, a AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA en la cantidad de 3.183.677 euros, GROVENSE DE MEJILLONES S.A. en la cantidad de 368.463 euros y MARISCOS BENAVIDES S.L. en la cantidad de 280.434,83 euros, haciendo extensiva la

reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I) y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y al Estado Español, ERC Trading y ABS.

AGROSEGURO (Folio 96.413), representado por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendida por los letrados D. Antonio Amado Domínguez y D^a Nieves Lado López, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), en relación con el art. 338 y 331 del mismo Texto legal, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras y José Luis López Sors González** las penas de 5 años y 6 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 50 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión sin especificar duración para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para indemnizar a AGROSEGURO S.A. en la cantidad de 54.864,78 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad ABS, a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)”, al fletador CROWN RESOURCES A.G. (posteriormente ERC Trading) y al Estado Español.

COOPERATIVA GALEGA ILLAS CIES, SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS y ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA (Folio 96.427), representadas por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidas por los letrados D. Antonio Cascante Burgos, D^a Josefa C. Rúa Gayo y D^a María Cerviño Rúa, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras , Nikolaos Argyropoulos, e Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), en relación con el art. 338 del mismo Texto legal y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y Nikolaos Argyropoulos**, por un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, las penas de 9 años de prisión, multa de 30 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión durante 6 años y 9 meses para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para indemnizar a COOPERATIVA GALEGA ILLAS CIES en la cantidad de 233.078,34 euros, a SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS en la cantidad de 176.839,80 euros y a ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA en la cantidad de 10.053,62 euros haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC, a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual

Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario al fletador CROWN RESOURCES A.G. (posteriormente ERC Trading), a la entidad, Mare Shipping, y a la Compañía UNIVERSE MARITIME LTD.

PESCADOS RÍA DE SADA S.L., representada por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendida por el Letrado D. Victor Espinosa, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), solicitando que se le impusiese las penas de 6 años de prisión, multa de 24 meses, a razón de 400 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, exigiendo que en concepto de responsabilidad civil se indemnice a la sociedad que acusa en la cantidad de 150.000 de euros, haciendo extensiva la reclamación a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc.

JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO (Folios 89.823 y 95.772), representado por el Procurador Sr. Ramos Rodríguez y defendido por el Letrado D. Javier Grueiro Bouza, acusó a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), concretando la acusación como modalidad imprudente ex art. 338 del mismo Texto legal, contra **José Luis López Sors González** y a **Apóstolos**

Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses, a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López Sors González**, las penas de 2 años de prisión, multa de 12 meses, a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 18 meses y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, las penas de 1 año de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO en la cantidad de 1.000.000 de euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad FIDAC y a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y ERC Trading y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. y ABS.

JUAN CARLOS CORRAL QUINTIANA (Folio 96.572), representado por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendido por los Letrados D. Manuel Arias Eibe, D. José Lino Balsa Seijo, D. Roberto Bouza Prieto y D. Daniel Balsa

Pena, renunció al ejercicio de las acciones civiles, únicas que había ejercitado, reservándose expresamente su ejercicio.

JOSÉ RAMÓN DOCAMPO GARCÍA (Folios 88.968 y 95.741), representado por la Procuradora Sra. Rodríguez Puente y defendido por el Letrado D. Joaquín de la Vega Castro, se adhirió en todo a las conclusiones del M. Fiscal concretando su exigencia de responsabilidad civil a los acusados en la suma de 114.890,45 euros por daños causados en la cetárea de su titularidad comercialmente conocida como “VIVEIROS AIR MAR”

LUCÍA AÑÓN VERES Y JUANITA ARCA Y CASAS, GUMERSINDA CHOUCIÑO LOUREIRO, MARÍA DOLORES CORES RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES DEVESA PARDO, MARÍA ISABEL GARCÍA GARCÍA, JOSEFA MARTÍNEZ GARCÍA, MERCEDES NOVO COUSILLAS, FRANCISCA NOVO OTERO, PURIFICACIÓN NOVO ROMAY, FLORINDA NOVO VEIGA, RAMONA EULOGIA OTERO AMIGO, TERESA POMBO GONZÁLEZ, CARMEN POSE POSE, ISABEL POSE SUAREZ, BALBINA REIGIA COUTO, LUCÍA REINO LEMA, ANA ISABEL RODRÍGUEZ VERDES, CONSUELO SOUTO LAMAS, CARMEN VERES CANTO, CARMEN FREIJEIRO VARELA JOSEFINA NOVO VERDES, CARMEN CAMBÓN VARELA, MARÍA LUZ CAROLINA CHOUCIÑO TASENDE, MARÍA DEL CARMEN VARELA ALVAREZ, CARMEN RODRÍGUEZ ALFEIRÁN, EVARISTO ORDOÑEZ COUSILLAS ANA CHRISTI MATO TASENDE, MARÍA DEL CARMEN

ORDÓÑEZ REY, MARÍA DOLORES TORRES ORDOÑEZ, JOSEFINA RODRÍGUEZ POMBO, LUCÍA COLLAZO BLANCO, ISABEL CAMBÓN VARELA, ROSALÍA MONTANS BARREIRA, MARÍA CARMEN ARCAJ MARTÍNEZ, OBDULIA IGLESIOAS GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS LEMA REINO, JUAN CARLOS LEMA REINO, MARÍA LUZ REINO COTELO, MARÍA DEL CARMEN RODRÍGUEZ CANIZAS Y MARÍA JESUS PÉREZ FERNÁNDEZ (Folios 89.827 y 96.157), representados por la Procuradora Sra. Casal Barbeito y defendidos por el abogado D. José Antonio González Seoane, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), solicitando para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** las penas de 4 años de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a cada una de los reseñados acusadores en la cantidad de 4.798,58 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc.

EMILIO AMADO GARCÍA, CARMEN ARNOSI VILLAR, MANUEL BARREIRA CORRAL MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES COSTA SOUTO, LUCIANO COTELO VEIGA, AURELIO CUNDINS GIL, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS, ELVIRA FUENTES ALVORES, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA, RAFAEL JAVIER GUILLIN ANES, JULIA MARQUEZ VARELA, FLORINDA NIOVO VEIGA, PESCADOS HERMANOS LEMA S.L., MASRIA TERESA OTERO VILLAR Y PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MIEMBROS DE LA SOCIEDAD CIVIL PESCADOS OTERO, ÁNGELES PALLAS VARELA, PESCADOS ADELINA S.L., MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA, VICTOR MANUEL REGA VALDOMIR, AMARO SIMAL RAMOS, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA, DOLORES VARELA POSE, HEREDEROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO, PILAR BLANCO VARELA, PILAR PÉREZ SANTOS, CARMEN REY SUAREZ, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDA Y ANA POSE SOUTO (Folios 88.680 y 96.302), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendidos por las Letradas D^a Carmen Varela Pombo y D^a Amara Trigo Varela, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito de imprudencia grave del art. 331 del C. Penal en relación con un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325, 326 e), 338 y 267 del mismo

Texto legal, solicitando para para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González las penas de 2 años de prisión, multa de 24 meses, a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 3 años, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a EMILIO AMADO GARCÍA en la cantidad de 26.065,65 euros, CARMEN ARNOSI VILLAR en la cantidad de 6.134,47 euros, MANUEL BARREIRA CORRAL en la cantidad de 15.255,65 euros, MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ en la cantidad de 3.801,46 euros, LUCIANO COTELO VEIGA en la cantidad de 121.364,61 euros, AURELIO CUNDINS GIL, en la cantidad de 10.209,12 euros, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS en la cantidad de 10.759,08 euros, ELVIRA FUENTES ALVORES en la cantidad de 2.332 euros, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA en la cantidad de 10.696,90 euros, RAFAEL JAVIER GUILLIN ANES en la cantidad de 8.226,46 euros, JULIA MARQUEZ VARELA en la cantidad de 1.242,08 euros, , PESCADOS HERMANOS LEMA S.L. en la cantidad de 43.836, 40 euros, MARIA TERESA OTERO VILLAR Y PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MIEMBROS DE LA SOCIEDAD CIVIL PESCADOS OTERO en la cantidad de 21.192,77 euros, , PESCADOS ADELINA S.L. en la cantidad de 12.581,57 euros, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA en la cantidad de 7.488,01 euros, , AMARO

SIMAL RAMOS en la cantidad de 2.256,75 euros, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO en la cantidad de 4.157,89 euros, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA en la cantidad de 2.609,17 euros, DOLORES VARELA POSE en la cantidad de 5.000,19 euros, HEREDEROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, en la cantidad de 3.499,53 euros, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO en la cantidad de 3.225,71 euros, PILAR BLANCO VARELA en la cantidad de 3.069,59 euros, PILAR PÉREZ SANTOS en la cantidad de 2.561,62 euros, CARMEN REY SUAREZ en la cantidad de euros 2.932,80, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDIA en la cantidad de 4.758,45 euros Y MARIA DOLORES COSTA SOUTO en la cantidad de 2.071 euros , haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc y al Reino de España.

JUAN MANUEL PARADELA VIDELA, RICARDO GONZÁLEZ MILLOS, RAMÓN MIGUENS BLANCO, SALVADOR JESÚS MARTÍNEZ MARTÍNEZ, EDUARDO QUEIJO VILLAVARDE, ANDRÉS GRAÑA PEREIRA, JOSÉ RAMÓN SUAREZ PREGO, ANTONIO CORREA ARES, JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ, JAIME PORTABALES POUSO, RICARDO DOMÍNGUEZ ARIAS Y JOAQUÍN ISMAEL ALVAREZ ALONSO, TODOS ELLOS **“REDEROS DE A CORUÑA”**, MARÍA SONIA AÑÓN CHOUCIÑO, MARÍA ISABEL CASTIÑEIRA DOMÍNGUEZ,

MARÍA DEL CARMEN CHOUCIÑO LOUREIRO, GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO, MARÍA ESTHER FARIÑA FACAL, MERCEDES MARTELO MESURA, MARÍA DE LOS ÁNGELES MILLE RODRIGUEZ, MARÍA ESTHER MIRA CASTRO, MARÍA DEL CARMEN NUÑEL MENDEZ, MARÍA SANDRA OTERO VEIGA, MARÍA DIGNA OUSINDE REINO, MARÍA LUZ OUSINDE REINO, CARMEN POSE CASAL, CARMEN RODRÍGUEZ ESPASANDÍN, MARÍA RODRÍGUEZ ESPASANDÍN, ROSA ISABEL RODRÍGUEZ VIDAL, MARÍA DEL CARMEN REGUEIRA QUEIJO, MARÍA ELENA REGUEIRA VERDES, MARÍA DOLORES SUAREZ AMIGO, MARÍA VERES SOUTO, ELISA FILGUEIRA NIÓN, MARÍA CAERMEN COUSILLAS VARELAM DORINDA VARELA ESTRAMIL, ESPERANZA MIGUÉIS AMADO, SARA INSUA VARELA, CARMEN MONTÁNS CAMBÓN, MARÍA GLORIA OUTEIRO SOUTO, TODAS ELLAS “**REDERAS DE MALPICA**” (Folios 89.028 y 95.745), representados por la Procuradora Sra. Casal Barbeito y defendidos por los Letrados D^a María José García Otero y Jorge Pablo Fernández Lesta, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y a José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), concretando la acusación como modalidad imprudente ex arts.331, 325,267, 326 e) y 338 del mismo Texto legal, y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia del art.

556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto las penas de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el mismo delito cometido por imprudencia, para José Luis López Sors González, Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, las penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses, a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por 24 meses y, por el delito de desobediencia, para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, las penas de 1 año y seis meses de prisión, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a LOS REDEROS DE A CORUÑA en 7. 200 euros a cada uno salvo a JUAN MANUEL PARADELA VIDELA que pide una indemnización de 27.936 euros, RICARDO GONZALEZ MILLOS que pide una indemnización de 18.000 euros, RAMÓN MIGUENS BLANCO que pide una indemnización de 11.399 euros Y JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ que pide una indemnización de 7.640 euros y para que indemnicen a LAS REDERAS DE MALPICA en la suma de 1.000 euros para cada una de ellas, salvo para GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO que pide una indemnización de 8.193,77 euros, CARMEN POSE CASAL que pide una indemnización de 2.346 euros, MARIA DOLORES SUAREZ AMIGO que pide una indemnización de 1.344 euros y

MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA que pide una indemnización de 3.000 euros haciendo extensiva la reclamación con carácter subsidiario, a las entidades Universe Maritime Ltd. y Mare Shipping Inc.

MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ, MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO, ÁNGELES BELLO CALVIÑO, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ, AMPARO CALVETE GARCÍA, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDOÑEZ, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ, MARINA CASTRO MARTÍNEZ, AMPARO CATOIRA VARELA, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN, CARMEN CONDE GONZÁLEZ, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA, GENEROSA COTELO GERPE, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, ROBERTO FERNÁNDEZ CASAL, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA, MANUEL FERNANDO LATA, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS, JULIO GAGO RODRÍGUEZ, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO, ALIDA GARCÍA SUAREZ, JULIA GENDE REY, YOLANDA GOLPE CALVIÑO, MANUEL GÓMEZ BOTANA, DAVID IGLESIAS CALVIÑO, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOIADE, JOSÉ AMADO LÓPEZ GIL, MARÍA DOLORES SUAREZ POSE, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO, MARÍA FERNANDA MAROTO

LOURIDO, MANUELA MARTÍNEZ BELLO, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA, DORINDA MARZOA VILLAVERDE, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ, MERCEDES MÉNDEZ SUAREZ, JOSÉ PARADA CARRO, MARÍA TERESA PARGA BALEATO, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ, ROSA PARGA VÁZQUEZ, CONSUELO PARGA, MARÍA PATIÑO SABIO, ODILO PENA LAGO, MARÍA PENAS OTERO, JOSEFA PÉREZ TABOADA, MANUEL PÉREZ TARACIDO, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ, PESCADERÍA MAR LUZ S.L., SALVADOR PIÑEIRO MONTERO, DOLORES POSE GARRIDO, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA, JOSÉ RODRIGUEZ MOURELLE, CARMEN ROJO VILAR, MANUEL ROJO VILAR, MARÍA ROSENDE DURO, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ, BIENVENIDA SILVA ALVAREZ, AURORA SOTELO VILA, MARÍA DOLORES SOTO FARIÑA, MARÍA SOUSA FERREIRO, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ, RICARDO SOUTO SUAREZ, CRISTINA SUAREZ OBELLEIRO, MARÍA PILAR SUAREZ PORTA, MARÍA ESTHER SUAREZ POSE, MARÍA DOLORES TENREIRO SUAREZ, MANUEL TORREIRO DÍAZ, ISAURA TORRES CAPITÁN, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS, MARÍA CARMEN VARELA VILA, JOSÉ RAMÓN VAZQUEZ GARCÍA, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ, FRANCISCO VIDAL GARCÍA, ANTONIO VILLAR PONTE, ISABEL PARGA GARCÍA, CARMEN MOLLET MUIÑOS, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ, MANUELA RIVERA DEAN, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ, MARÍA ELENA

AMIGO NOVO, ARRANZ DE LA CAL S.L., ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ, BARROS PESCAGALICIA S.L., CESAR EUGENIO BLANCO BELLO, CARLOS CAJAL PARDELLAS, CASA CEDEIRA S.L., CORREA PESCADOS CORUÑA S.L., COTÓN Y SÁNCHEZ S.L., ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES, DOMINGO COLINAS TRABAJO Y OTROS, ENVASES DE LA ESTRELLA S.L., FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ S.L., ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ, MANUELA GONZÁLEZ VARELA, INDUSTRIAS FONTÁN S.A., ISLA POMBEIRO S.L., JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER S.L., JOSÉ LUÍS LORENZO S.L., LITOPESCA S.L., ISAURO LÓPEZ CORRAL, MÓNICA LORENZO GARCÍA, M. COLINAS PESCADOS S.L., GABRIEL MANSILLA GARCÍA, MARÍA ELVORA BLANCO CAO Y OTROS SC, MARISCOS AMADOR FREIRE S.L., MARISCOS PACIOS S.L., MARISCOS SEDES S.L., MANUEL ODILO MOARES JUSTO, PEDRO VAQUERO S.L., PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAUJO, PESCADOS AMÉRICA S.L., PESCADOS ANTONIO ALLER S.L., PESCADOS CASA OSCAR S.L., PESCADOS CORCUBIÓN S.L., PESCADOS CORREDOIRA S.L., PESCADOS DEREK GRANDISON, PESCADOS LANO S.L., PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ S.L., PESCADOS M.T. QUIJADA S.L., PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO S.L., PESCAJUAN S.L., RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA S.L., RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, S.L., JOSÉ PEDRPO RILO PENA, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN, SALAZONES CAMPOS S.L.,

ANTONIO SALGADO RAMOS, JOSÉ SALIDO DÍAZ, MANUEL SEOANE VIZCAINO, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO Y REMEDIOS MANSILLA GARCÍA, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN, FERNANDO REYERO S.L., PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO, PESCADOS ROCA S.L., TRANFRESCO S.L., MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO, JOSÉ LAGOI CASAIS, CAMELIA CARIDAD AMADO, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO, LUISA CAMPELO MÉNDEZ (Folios 88.594 y 95.549), representados por el Procurador Sr. Leis Espasandín y defendido por los Letrados D. Sergio José Diéguez Sabucedo, Juan Diéguez Guerrero, Ignacio Doce Díaz, Alberto López Moriñigo, Carlos Rico Santos, Eva Añón Bouzas y Ana Cristina Veiga Sánchez, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 326 e), y a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia del art. 556, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, para **para Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** las penas de 4 años de prisión para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, para **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos,** las penas de 12 meses de multa, para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en concreto, para que indemnicen a

MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ en la cantidad de 23.383,50 euros, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ en la cantidad de 8.548,50 euros, MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ en la cantidad de 7.701 euros, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO en la cantidad de 34.860 euros, ÁNGELES BELLO CALVIÑO en la cantidad de 25.500 euros, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ en la cantidad de 53.199 euros, AMPARO CALVETE GARCÍA en la cantidad de 21.258 euros, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO en la cantidad de 7.045,74 euros, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA en la cantidad de 15.870 euros, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ en la cantidad de 12.485,20 euros, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDOÑEZ en la cantidad de 15.508,50 euros, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ en la cantidad de 10.273,63 euros, MARINA CASTRO MARTÍNEZ en la cantidad de 16.072,38 euros, AMPARO CATOIRA VARELA en la cantidad de 6.522,30 euros, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN en la cantidad de 7.947 euros, CARMEN CONDE GONZÁLEZ en la cantidad de 28.597,50 euros, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ en la cantidad de 7.437,99 euros, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA en la cantidad de 13.688,32 euros, GENEROSA COTELO GERPE en la cantidad de 27.492 euros, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ en la cantidad de 8.250 euros, ROBERTO FERNÁNDEZ CASAL en la cantidad de 16.440 euros, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA en la cantidad de 23.631 euros, MANUEL FERNANDO LATA en la cantidad de

7.978,36 euros, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE en la cantidad de 14.208,90 euros, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS en la cantidad de 46.420,50 euros, JULIO GAGO RODRÍGUEZ en la cantidad de 12.030 euros, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA en la cantidad de 15.878,73 euros, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO en la cantidad de 10.350 euros, ALIDA GARCÍA SUAREZ en la cantidad de 12.451,62 euros, JULIA GENDE REY en la cantidad de 10.530,54 euros, YOLANDA GOLPE CALVIÑO en la cantidad de 10.668,45 euros, MANUEL GÓMEZ BOTANA en la cantidad de 11.721,75 euros, DAVID IGLESIAS CALVIÑO en la cantidad de 36.981,75 euros, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY en la cantidad de 20.122,80 euros, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOADE en la cantidad de 15.876,75 euros, JOSÉ AMADO LÓPEZ GIL en la cantidad de 25.290 euros, MARÍA DOLORES SUAREZ POSE en la cantidad de 5.517,50 euros, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO en la cantidad de 14.241,21 euros, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO en la cantidad de 5.750 euros, MANUELA MARTÍNEZ BELLO en la cantidad de 13.644 euros, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA en la cantidad de 13.950 euros, DORINDA MARZOA VILLAVERDE en la cantidad de 19.881,54 euros, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ en la cantidad de 9.981 euros, MERCEDES MÉNDEZ SUAREZ en la cantidad de 19.949,37 euros, JOSÉ PARADA CARRO en la cantidad de 5.408,66 euros, MARÍA TERESA PARGA

BALEATO en la cantidad de 26.250 euros, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ en la cantidad de 23.596,29 euros, ROSA PARGA VÁZQUEZ en la cantidad de 26.891,86 euros, CONSUELO PARGA en la cantidad de 39.294, 19 euros, MARÍA PATIÑO SABIO en la cantidad de 10.947 euros, ODILO PENA LAGO en la cantidad de 37.153,80 euros, MARÍA PENAS OTERO en la cantidad de 9.477,18 euros, JOSEFA PÉREZ TABOADA en la cantidad de 11.101,50 euros, MANUEL PÉREZ TARACIDO en la cantidad de 5.798 euros, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ en la cantidad de 59.900,36 euros, PESCADERÍA MAR LUZ S.L. en la cantidad de 14.340,48 euros, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO en la cantidad de 10.875 euros, DOLORES POSE GARRIDO en la cantidad de 18.561 euros, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE en la cantidad de 9.258,15 euros, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA en la cantidad de 12.547,65 euros, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA en la cantidad de 31.945,83 euros, JOSÉ RODRIGUEZ MOURELLE en la cantidad de 64.641 euros, CARMEN ROJO VILAR en la cantidad de 16.950 euros, MANUEL ROJO VILAR en la cantidad de 28.644,42 euros, JOSÉ ROJO VILAR en la cantidad de 25.500 euros, MARÍA ROSENDE DURO en la cantidad de 21.546 euros, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ en la cantidad de 28.350 euros, BIENVENIDA SILVA ALVAREZ en la cantidad de 39.798,30 euros, AURORA SOTELO VILA en la cantidad de 18.442,80 euros, MARÍA DOLORES SOTO FARIÑA en la cantidad de 9.544,22

euros, MARÍA SOUSA FERREIRO en la cantidad de 13.847,28 euros, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ en la cantidad de 12.600 euros, RICARDO SOUTO SUAREZ en la cantidad de 10.131,70 euros, CRISTINA SUAREZ OBELLEIRO en la cantidad de 17.336,11 euros, MARÍA PILAR SUAREZ PORTA en la cantidad de 9.772,20 euros, MARÍA ESTHER SUAREZ POSE en la cantidad de 9.918 euros, MARÍA DOLORES TENREIRO SUAREZ en la cantidad de 9.225 euros, MANUEL TORREIRO DÍAZ en la cantidad de 36.448,02 euros, ISAURA TORRES CAPITÁN en la cantidad de 12.600 euros, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS en la cantidad de 27.000 euros, MARÍA CARMEN VARELA VILA en la cantidad de 19.950 euros, JOSÉ RAMÓN VAZQUEZ GARCÍA en la cantidad de 8.064 euros, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ en la cantidad de 14.542,74 euros, FRANCISCO VIDAL GARCÍA en la cantidad de 14.439,22 euros, ANTONIO VILLAR PONTE en la cantidad de 19.950 euros, ISABEL PARGA GARCÍA en la cantidad de 5.868,93 euros, CARMEN MOLLET MUIÑOS en la cantidad de 11.100 euros, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ en la cantidad de 12.514,50 euros, MANUELA RIVERA DEAN en la cantidad de 10.910,49 euros, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ en la cantidad de 25.627,50 euros, MARÍA ELENA AMIGO NOVO en la cantidad de 32.100 euros, ARRANZ DE LA CAL S.L. en la cantidad de 42.019,77 euros, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ en la cantidad de 55.269 euros, BARROS PESGALICIA S.L. en la cantidad

de 60.892,20 euros, CESAR EUGENIO BLANCO BELLO en la cantidad de 44.003,97 euros, CARLOS CAJAL PARDELLAS en la cantidad de 28.389,39 euros, CASA CEDEIRA S.L. en la cantidad de 77.024,80 euros, CORREA PESCADOS CORUÑA S.L. en la cantidad de 52.749,45 euros, COTÓN Y SÁNCHEZ S.L. en la cantidad de 154.350 euros, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ en la cantidad de 79.500 euros, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES en la cantidad de 10.648,05 euros, DOMINGO COLINAS TRABAJO Y OTROS en la cantidad de 25.200 euros, ENVASES DE LA ESTRELLA S.L. en la cantidad de 144.733,54 euros, FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC en la cantidad de 57.681 euros, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC en la cantidad de 19.678,42 euros, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ S.L. en la cantidad de 18.900 euros, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ en la cantidad de 45.360 euros, MANUELA GONZÁLEZ VARELA en la cantidad de 25.386,21 euros, INDUSTRIAS FONTÁN S.A. en la cantidad de 143.397,45 euros, ISLA POMBEIRO S.L. en la cantidad de 41.398,20 euros, JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER S.L. en la cantidad de 54.812,55 euros, JOSÉ LUÍS LORENZO S.L. en la cantidad de 33.697,39 euros, LITOPESCA S.L. en la cantidad de 82.500 euros, ISAURO LÓPEZ CORRAL en la cantidad de 19.894,11 euros, MÓNICA LORENZO GARCÍA en la cantidad de 46.691,56 euros, M. COLINAS PESCADOS S.L. en la cantidad de 39.501,97 euros, GABRIEL MANSILLA GARCÍA en la cantidad de 41.228,32

euros, MARÍA ELVORA BLANCO CAO Y OTROS SC en la cantidad de 24.989,91 euros, MARISCOS AMADOR FREIRE S.L. en la cantidad de 202.500 euros, MARISCOS PACIOS S.L. en la cantidad de 606.697,35 euros, MARISCOS SEDES S.L. en la cantidad de 271.585,50 euros, MANUEL ODILO MOARES JUSTO en la cantidad de 64.054,68 euros, PEDRO VAQUERO S.L. en la cantidad de 55.594,30 euros, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAUJO en la cantidad de 37.554,42 euros, PESCADOS AMÉRICA S.L. en la cantidad de 18.216,13 euros, PESCADOS ANTONIO ALLER S.L. en la cantidad de 24.994,39 euros, PESCADOS CASA OSCAR S.L. en la cantidad de 29.175,37 euros, PESCADOS CORCUBIÓN S.L. en la cantidad de 53.803,24 euros, PESCADOS CORREDOIRA S.L. en la cantidad de 97.902,49 euros, PESCADOS DEREK GRANDISON en la cantidad de 286.456,50 euros, PESCADOS LANO S.L. en la cantidad de 58.074,19 euros, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ S.L. en la cantidad de 181.518 euros, PESCADOS M.T. QUIJADA S.L. en la cantidad de 33.959,76 euros, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO S.L. en la cantidad de 131.337 euros, PESCAJUAN S.L. en la cantidad de 22.785,19 euros, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA S.L. en la cantidad de 69.450 euros, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, S.L. en la cantidad de 56.200,41 euros, JOSÉ PEDRPO RILO PENA en la cantidad de 27.300 euros, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN en la cantidad de 5.151,05 euros, SALAZONES CAMPOS S.L. en la cantidad de

71.940,06 euros, ANTONIO SALGADO RAMOS en la cantidad de 12.821,25 euros, JOSÉ SALIDO DÍAZ en la cantidad de 33.499,26 euros, MANUEL SEOANE VIZCAINO en la cantidad de 48.546,48 euros, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO Y REMEDIOS MANSILLA GARCÍA en la cantidad de 15.978 euros, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN en la cantidad de 22.150,45 euros, FERNANDO REYERO S.L. en la cantidad de 29.250 euros, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO en la cantidad de 39,934,39 euros, PESCADOS ROCA S.L. en la cantidad de 36.660,18 euros, TRANFRESCO S.L. en la cantidad de 458.480,28 euros, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO en la cantidad de 29.308,24 euros, JOSÉ LAGO CASAIS en la cantidad de 8.115 euros, CAMELIA CARIDAD AMADO en la cantidad de 9.750 euros, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU en la cantidad de euros7.033,50, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO en la cantidad de 9.750 euros, LUISA CAMPELO MÉNDEZ en la cantidad de 8.851,50 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owers Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y, con carácter subsidiario, a la entidad FIDAC y/o al Estado Español.

FERNANDO ETCHEVERS PORTAL (Folio 90.132), XOUVIÑA DE PORTOSÍN S.L. (Folio 90.194), JOSÉ MARIÑO VIDAL (Folio 90.208), EDUARDO CARREÑO CASAL (Folio 90.221), FRANCISCO VIDAL TOMÉ (Folio 90.251),

VENTOSO NOVO SC (Folio 90.268), MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA (Folio 90.279), ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO C.B. (Folio 90.304), JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO (Folio 90.334), FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES (Folio 90.351), JESÚS VIÑA MARIÑO (Folio 90.362), JESÚS LORENZO MOLEDO (Folio 90.373), CARMELO MOLDES CORTÉS (Folio 90.392), “PORTRORIAN s.l.”, CENTOLO DE PORTOSÍN S.L. (Folio 90.405) y para todos el folio 96.512, representados por el Procurador Sr. Fernández Lestón y defendidos por los letrados D. Ramón Siaba Vara, D. Manuel Blanco Ons Fernández, D. Daniel Insua Reino, D. Pablo Ferreiro Vidal, D. Jacobo del Río Viñas, D^a María Pilar Piñeiro Figueiras, acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos E Ireneo Maloto** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325.1 y 326 e) y 338 del C. Penal, en concurso ideal con un delito de daños, previsto y penado en los arts. 263 y 264 del mismo Texto legal y un delito de desobediencia del art. 556 del C. Penal en relación con el art. 326 b) del mismo Código, solicitando, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente las penas de 6 años de prisión, 21 meses de multa a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión por 3 años para cada uno de ellos y, por el delito de desobediencia, las penas de 1 año de prisión, también para cada uno de ellos, exigiendo a los acusados responsabilidad civil en

concreto a FERNANDO ETCHEVERS PORTAL en la cantidad de 3.782,08 euros, XOUVIÑA DE PORTOSÍN S.L. en la cantidad de 3.157,66 euros, JOSÉ MARIÑO VIDAL en la cantidad de 2.913,47 euros, EDUARDO CARREÑO CASAL en la cantidad de 5.229,19 euros o subsidiariamente en la cantidad de 3.149,24 euros, FRANCISCO VIDAL TOMÉ en la cantidad de 8.019,32 euros, VENTOSO NOVO SC en la cantidad de 2.394,01 euros o subsidiariamente en la suma de 1.501,63 euros, MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA en la cantidad de 14.307,85 euros, ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO C.B. en la cantidad de 8.805,87 euros, JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO en la cantidad de 4.731,13 euros, FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES en la cantidad de 1.990, 29 o, subsidiariamente, en la suma de 1.284,09 euros, JESÚS VIÑA MARIÑO en la cantidad de 663 euros, JESÚS LORENZO MOLEDO en la cantidad de 2.070,23 euros, CARMELO MOLDES CORTÉS en la cantidad de 2.159,54 euros o, subsidiariamente en la suma de 1.369,47 euros, “PORTRORIAN s.l.” en la cantidad de 5.229,19 euros o, subsidiariamente, en la suma de 3.254,42 euros y a CENTOLO DE PORTOSÍN S.L. en la cantidad de 5.357,66 euros, haciendo extensiva la reclamación con carácter directo a la entidad aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association LTD (The London P&I)” y a la empresa armadora MARE SHIPPING INC LIBERIA, reservándose las acciones civiles frente a UNIVERSE MARITIME LTD.

PEREZ QUEIRUGA E HIJOS S.L. (Folios 89.839 y 96.474), defendidos por el Procurador Sr. Gómez Castro y defendidos por el Letrado Sr. Méndez Lampón acusaron a **Apóstolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto y José Luis López Sors González** por un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente y a **Apóstolos Ioannis Mangouras y Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia, solicitando que se impusiesen, por el delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, las penas de 6 años de prisión, 24 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para su profesión por tres años a cada uno de ellos y por el delito de desobediencia las penas de 1 año y seis meses de prisión, exigiendo responsabilidad civil a los acusados con responsabilidad civil directa o subsidiaria de MARE SHIPPING, UNIVERSE MARITIME LTD., AMERICAN BUREAU OF SHIPPING, THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD., CROWN RESOURCES Y EL REINO DE ESPAÑA, para que indemnicen a “PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS S.L.” en la suma de 317.216 euros

MARE SHIPPING INC (Folio 95.449), representada por la Procuradora Sra. Borreiro Castro y defendida por la letrado D^a María José Rodríguez Docampo acusó a José Luis López Sors González de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de los arts. 325 y 331 del C. Penal y de un delito de daños por imprudencia grave

en su modalidad negligente ex art. 267 del citado Texto legal solicitando que se impusiesen a dicho acusado las penas de 6 meses de prisión y multa de 9 meses y que indemnice a la entidad que le acusa en 7.000.000 de dólares USA. Además solicita que su responsabilidad civil y la de la entidad aseguradora THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD., se limite al 3% de los daños sufridos por el Estado Español.

TODOS LOS ACUSADOS, excepto IRENEO MALOTO que no ha comparecido en juicio y al que, por consiguiente, no se ha juzgado, han solicitado su libre absolución de todos los delitos imputados y que no se les condene a abonar indemnización de clase alguna

EL FIDAC se ha sometido al criterio del Tribunal tras hacer suyo (sic) el relato de hechos que figura en el auto de transformación del Procedimiento abreviado de fecha 18/03/2009 con las introducciones realizadas por el auto de la Audiencia de A Coruña, de fecha 5 de Octubre de 2009.

CARLOS BLANCO S.L., representada por el Procurador Sr. Leis Espasandín y que renunció a su abogado y **MANUEL IGLESIAS PAZO**, que no pudo hacer frente a los gastos derivados de su defensa se acogieron expresamente a lo solicitado por el M. Fiscal, al igual que lo hicieron en escrito de fecha 10/10/2012 **MANUEL GONZÁLEZ BRAGADO, MIGUEL SÁNCHEZ MUÑOZ,**

**NARCISO PEREIRA PARADA, PESQUERA CATRÚA S.A.,
NAVIERA ILLA DE ONS S.A., JOSÉ MIGUEL LANDÍN SOTO
Y PALMIRA ACUÑA COMESAÑA.**

Todas las partes solicitaron la condena en costas de las personas a quienes acusan, incluyendo, en su caso, las causadas por las acusaciones Particulares.

LA DIPUTACION PROVINCIAL DE A CORUÑA desistió del ejercicio de acciones en este procedimiento

PESCARMAR S.L., representada por el Procurador Sr. García Lijó y defendida por el letrado D. Juan Antonio Astray Suarez, **JUAN MANUEL CHAS RODRÍGUEZ S.L.** representada por el Procurador Sr. García Lijó y defendida por el letrado D. Torcuato Teixeira, **A POUTADA S.L.**, representada por el Procurador Sr. Gómez Castro, **MARISCOS MARZÁ S.L.**, representada por la Procuradora Sra. Louro Piñeiro y defendida por la letrado D^a Patricia Álvarez Canella, **PESCADOS Y MARISCOS MAXIMINO S.L.**, representada por la Procuradora Sra. González Cerviño y **MARTÍN SENANDE VÁZQUEZ Y SANTIAGO FRAGA VARELA**, representados por el Procurador Sr. Leis

Espasandín, se reservaron en fecha 31/10/2012 el ejercicio de las acciones.

IZQUIERDA UNIDA no se dignó comparecer en ninguna de las sesiones del juicio ni formalizó acusación definitiva

LA ENTIDAD ASEGURADORA THE LONDON STEAMSHIP OWERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD (THE LONDON P&I) tampoco se ha dignado comparecer en juicio

8º) En el uso de la última palabra por parte de los acusados resultó que o bien no hicieron referencias útiles o se limitaron a palabras de gratitud y/o alivio por haber finalizado el juicio

HECHOS PROBADOS

Ha sido probado y así se declara que el 13 de Noviembre de 2002 navegaba cerca del cabo Finisterre, por el corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico (DST), habilitado en las inmediaciones de la costa de Galicia y bajo jurisdicción

española según convenio con la OMI¹, El buque **PRESTIGE**, propiedad de **LA NAVIERA GRIEGA UNIVERSE MARITIME LTD,** aunque su propietaria, ex datos registrales, fuese la entidad **MARE SHIPING, INC. LIBERIA,** mientras que figura como armadora del referido buque la ya citada entidad **UNIVERSE MARITIME. ATENAS,** que tenía cierta relación comercial y/o de gestión en España con la entidad Finisterre Agencia marítima S.A., siendo su entidad aseguradora, solo desde el 30/09/2002, **THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (THE LONDON P&I CLUB)**, representada en España por Pandi Claims Services Spain, desempeñando funciones dudosas en relación con el indicado buque la entidad Crown Resources, probablemente al actuar como intermediaria para comprar las cargas e iniciar su distribución, así como fijar los puertos de destino del buque, constando la existencia de un contrato de gestión de fecha 06/12/2000, entre MARE SHIPPING INC y UNIVERSE MARITIME, donde se reconoce como fletador a la entidad CROWN RESOURCES, que también es fletador según póliza de fletamento formalizada el 24/05/2002

Este Buque Prestige era un petrolero que navegaba desde hacía 26 años, tras haber sido construido en Japón, en 1976, en los astilleros "Hitachi Shipbuilding &

¹ Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina. Recientes iniciativas de la OMI han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL 73/78). Su sede se encuentra en Londres, Reino Unido.

Engineering Co.”, siendo sus características principales: eslora máxima de 243,5 metros, manga 34,4 metros, puntal 18,7 metros, calado medio 14,00 metros, peso muerto de diseño 81.589 toneladas métricas y navegaba bajo Bandera de Bahamas, país en el que estaba matriculado con el número de registro 7372141, disponiendo de certificado de la entidad **AMERICAN BUREAU OF SHIPPING** (en lo sucesivo **ABS**)² en el que consta que sus condiciones para navegar eran acordes con las normas exigibles a esta clase de petroleros desde su fecha, bien la de 24/05/2001, que figura inicialmente en el certificado, bien la modificada por la firma de E.L. Beche, Inspector de ABS, que consignó la fecha 16/08/2001, hasta que finalizase la validez de dicho certificado en fecha 31/03/2006, constando además la expedición de un Certificado de gestión de la seguridad en fecha 19 de Julio de 2001 y válido hasta 20/06/2006, según el cual se cumplían los requisitos del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la prevención de la Contaminación (en lo sucesivo Código ISM) y constando también que el buque disponía del sistema obligatorio SOLAS³ de remolque de emergencia a popa⁴, debidamente instalado y aprobado

² Es una Sociedad de clasificación con sede en Houston, Texas. ABS fue fundada en 1862 y actualmente es una de las tres empresas líderes en su sector a nivel mundial, junto a la británica Lloyd's Register y la noruega Det Norske Veritas. La misión de ABS es buscar el interés general así como las necesidades de sus clientes promoviendo la seguridad de la vida humana y propiedades así como la protección del entorno natural marino por medio del desarrollo y verificación de estándares para el diseño, construcción y mantenimiento de buques y plataformas offshore.

³ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar

⁴ Parte posterior de una embarcación.

por ABS desde 26/11/1996, y certificado operativo en la última revisión anual del buque de 25/05/2002.

Aun así, **Repsol⁵ tenía descalificado al Prestige** desde el año 1997 por tener más de 20 años de antigüedad, defectos documentales en las revisiones y no tener CAP⁶, considerándolo no recomendable para Málaga y Coruña por ser CBT⁷, es decir, de lastre limpio⁸ y **BP⁹ tenía descalificado al Prestige** desde el año 2000, dado que fue rechazado por BP SHIPPING Ltd. para el transporte tanto de crudo como de derivados del mismo desde el 4 de abril de 2000 por no cumplir con los estándares de seguridad exigibles por BP.

El referido buque procedía de San Petersburgo de donde partió el 31/10/2002 con un cargamento de fueloil que fue completado en el puerto de Ventspils, en Letonia, último puerto de carga, (a los folios 13617 y ss. consta la adquisición del Fuel del Prestige; al folio 13813 certificado de origen del Fuel del Prestige), siendo su calado de 14,05 metros, es decir, sobrecaló 0,30 metros, lo que significaría llevar unas 2.150 toneladas más de peso, con una carga a bordo de **76.972 toneladas**

⁵ Es una empresa española de energía, con especial presencia en el mercado de hidrocarburos con sede social en Madrid

⁶ Condition Assessment Program (Certificación de mantenimiento)

⁷ Clean Ballast Tank

⁸ El lastre llevado en un tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos en él por última vez, ha sido limpiado de tal manera que todo efluente del mismo, si fuera descargado por un buque estacionario en aguas calmas y limpias en un día claro, no produciría rastros visibles de hidrocarburos en la superficie del agua ni a orillas de las costas próximas, ni ocasionarían depósitos de fangos o emulsiones bajo la superficie del agua o sobre dichas orillas.

⁹ Anteriormente British Petroleum, es una compañía de energía, dedicada principalmente al petróleo y al gas natural, que tiene su sede en Londres, Reino Unido. Es una de las mayores compañías del mundo.

métricas de fueloil¹⁰ pesado con una Densidad específica (15/15° C) 0'925-0'965, Viscosidad cinemática (cS, 37, 78° C) 49-862 Punto de inflamación más de 90° C. Los tanques destinados a la carga estaban prácticamente llenos salvo el tanque 1 Centro (C) que lo estaba parcialmente. Mantenía los tanques 2 A y 3, Babor¹¹ y Estribor, tanques de lastre limpios (CBL), vacíos.

El fuel cargado por el Prestige en San Petersburgo era de origen ruso y 21.900 toneladas del mismo fueron vendidas por la empresa Morton Enterprises Limited a Crown Resources AG, procediendo gran parte del Fuel de un llamado programa fluvial en varios envíos entregados en barcazas. El resto fue cargado en Klaipeda¹² por varios proveedores, pero el origen del fuel era también ruso.

El buque había sido dedicado a abastecer de combustible/fueloil a barcos en alta mar o en otros lugares para lo cual los navíos a los que suministraba se abarloaban¹³ al petrolero.

Su destino inmediato era Gibraltar, donde el capitán debía recibir órdenes e instrucciones mientras que el más probable puerto al que se dirigía era el de Singapur u otro asiático

¹⁰ Fracción del petróleo natural, obtenida por refinación y destilación, que se utiliza como combustible

¹¹ Lado o costado izquierdo de la embarcación mirando de popa a proa.

¹² Hasta ahora el único puerto de mar importante de Lituania en el Mar Báltico

¹³ Situar un buque de tal suerte que su costado esté casi en contacto con el de otro buque, o con una batería, muelle, etc.

Mandaba el Prestige, el **CAPITÁN APÓSTOLOS IOANNIS MANGOURAS**, de 67 años de edad, sometido a medicación por haber sido intervenido de corazón; el Primer oficial era Ireneo Maloto, de 38 años de edad y el Jefe de máquinas era **NIKOLAOS ARGYROPOULOS**, de 63 años de edad. Todos ellos carecían de antecedentes penales. La tripulación estaba compuesta por 24 marineros de nacionalidad filipina en su práctica totalidad jóvenes e inexpertos.

Sobre las 14,10 horas UTC¹⁴ del referido día 13 de Noviembre de 2002 la tripulación del buque oyó un fuerte ruido, parecido a una explosión y seguido de una pronta y pronunciada escora¹⁵, de 25 a treinta grados a estribor¹⁶, cuando se hallaba a 27,5 millas al Oeste de Finisterre, dentro del corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico (DST), parándose las máquinas de forma automática al quedar parte de ellas sin lubricación,

¹⁴ El tiempo universal coordinado o UTC (de un compromiso entre la versión en inglés: Coordinated Universal Time y la versión en francés: Temps Universel Coordonné) es el principal estándar de tiempo por el cual el mundo regula los relojes y el tiempo. Hora central europea u hora de Europa Central o CET (Central European Time) es uno de los nombres del huso horario que está 1 hora por delante respecto al tiempo universal coordinado (UTC). Se utiliza en la mayoría de los países europeos y en los del norte de África.

¹⁵ Inclinación que toma un buque al ceder al esfuerzo de sus velas, por ladeamiento de la carga u otro motivo.

¹⁶ Banda derecha del navío mirando de popa a proa.

lo que suponía un riesgo de destrucción o avería muy grave.

Esa escora se debió a un fallo estructural en el costado de estribor que produjo una abertura de muy importantes dimensiones en el casco por donde se vertió gran parte de la carga al mar y se desplazó toda ella hacia el referido costado lo que puso el buque en riesgo de volcar. La avería se produjo en una zona crítica, en la cuaderna 71, a unos 14,75 metros a proa de la sección media del buque, entre los tanques de lastre 2 AS y 3 S.

El fallo estructural fue debido a un mantenimiento y conservación deficientes pero inadvertidos por y ocultos para quienes navegaban en el buque, capitaneándolo o desempeñando cualquier otra responsabilidad, deficiencias que contribuyeron a debilitar concretas estructuras del buque, de modo que no resistieron los embates del oleaje y los esfuerzos a que le sometió el alterado mar, porque el día en que se produjo la escora descrita fue de condiciones meteorológicas de las que se denominan adversas, esto es, ese día hubo una depresión centrada en las Islas Británicas, con un centro secundario en las proximidades de Finisterre, que produjo temporal en la zona; las peores condiciones debieron ocurrir entre las 06z y las 12z. y se han descrito como 0000z: SW - 6, fuerte marejada a mar gruesa. Mar de fondo del NW de 5 m. 0600z: SW - 8 (temporal), mar gruesa. Mar de fondo del NW de 5 m. 1200z: A esta hora había un frente

próximo al meridiano 10°W. Al paso del frente el viento debió ser muy fuerte y racheado. Al oeste del meridiano 10°W: NW - 9 a 11 (temporal muy duro). Al este del meridiano 10°W: SW - 8 a 10 (temporal duro). **EN TODA LA ZONA MAR MUY GRUESA A ARBOLADA.** Mar de fondo del W de unos 5 m.

Para corregir la escora y adrizar¹⁷ el buque, decidió el capitán introducir agua del mar, abriendo manualmente las válvulas para que funcionase una bomba que hizo entrar el agua en los tanques de lastre, lo cual se realizó pese a conocer que la fatiga de los materiales sería extraordinaria y cuando aún estaba la tripulación a bordo¹⁸, consiguiendo que el buque se adrizase en horas, aunque esa operación de corregir la escora empeoró notablemente la situación estructural del buque.

La primera llamada de socorro se recibió en el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de FINISTERRE (en lo sucesivo CZCS) a las 14,15 horas del día 13/11/02 y poco después a las 14,33 horas desde el Prestige se solicitó la evacuación de mandos y tripulación.

La Administración española movilizó entonces helicópteros y remolcadores con la finalidad de auxiliar al buque, realizar la evacuación solicitada y evitar que el

¹⁷ Poner derecho o vertical lo que está inclinado, y especialmente la nave.

¹⁸ Al o en el interior de una nave o, por extensión, de un medio de transporte

barco derivase hacia la costa gallega y encallase¹⁹/embarrancase²⁰ en ella.

Asumió la dirección y responsabilidad de esas operaciones quien entonces era Director General de la Marina Mercante Española, **JOSÉ LUIS LÓPEZ SORS GONZÁLEZ**, de 61 años de edad, como nacido el 08/10/1941 y sin antecedentes penales, centralizándose la dirección de estas operaciones en el edificio de la Delegación del Gobierno en A Coruña, donde el Sr. Delegado del Gobierno, ARSENIO MIGUEL FERNANDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO desempeñó una tarea de coordinación difusa y confusa, tanto en la constitución de un organismo que rigiese las operaciones como en la facilitación de estructuras burocráticas y de atención a personas que pudieran informar a las autoridades y auxiliar al buque, evitar un vertido de fueloil catastrófico y procurar que se recuperase el barco pese a sus graves averías.

Así, los helicópteros enviados al lugar de autos evacuaron a los 24 marineros del Prestige en dos grupos de 7 y 17 hombres respectivamente a las 18,30 horas del mismo día 13/11/2002.

Quedaron en el barco, voluntaria y arriesgadamente, el capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial.

¹⁹ Dicho de una embarcación: Dar en arena o piedra, quedando en ellas sin movimiento.

²⁰ Dicho de un buque: Varar con violencia encallando en el fondo.

La primera y reiterada decisión de las autoridades españolas fue la de alejar el buque averiado de la costa española y a tal efecto se impartieron órdenes de acuerdo con un parecer general que nadie ha discutido

Ya desde al menos las 17,17 horas del 13/11/2002 en que se transmite al Prestige desde el CZCS la orden de que el buque sea remolcado para alejarlo de la costa se sucedieron las reticencias y la negativa del capitán a dar remolque, excusándose en que necesitaba órdenes del armador para eso, de modo que hasta unas dos horas y media más tarde no se aceptó dar remolque, lo cual fue muy dificultoso porque el remolque de emergencia en popa no pudo utilizarse y a proa, las condiciones alteradas del mar y la dificultad propia de la maniobra hacía que no se lograra el remolque, rompiéndose en los intentos varias estachas²¹ y/o cabos²² de amarre²³, siguiendo el Prestige a la deriva, de modo que se solicitó que accediesen al buque tripulantes de los remolcadores para auxiliar a las personas que trataban de dar remolque, entre ellos dos personas de edad proecta, el capitán y el jefe de máquinas.

Accedieron entonces al barco dos tripulantes del remolcador IBAIZABAL I para colaborar en las tareas de dar remolque.

²¹ Cabo que desde un buque se da a otro fondeado o a cualquier objeto fijo para practicar varias faenas.

²² En la jerga náutica, es una cuerda de considerable grosor. También puede hacer referencia a la parte final de una soga, cuerda o lazo.

²³ En náutica se llama amarrar a alar, hacer firme, anudar un cabo.

Según el jefe de operaciones de REMOLCANOSA, Gonzalo Vidal Costa, entre las 17 y las 21,09 horas del día 13/11/2002 Hubo negociaciones respecto a la utilización de los remolcadores firmándose un Lloyds open form, es decir, **LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT (APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)**, o lo que es lo mismo **CONTRATO TIPO DE SALVAMENTO (Aprobado y publicado por el Comité del Lloyd's) SI NO SE SALVA, NO SE PAGA** (folios 1368 y ss.).

Pese a constar un fax remitido el mismo día 13/11/2002, agradeciendo la confirmación de un contrato de remolque, en hora no precisada del siguiente día

14/11/2002 se firmó un documento según el cual

“Ante mí, D. Ángel del Real Abella, Capitán Marítimo Coruña, el Capitán WYTSE H. HUISMANS, Capitán de la Marina Me Holandesa, perteneciente a la empresa Smit Salvage y que procede tomar el mando del buque de bandera de Bahamas "Prestige" por orden de su armador, se compromete:

A no estar nunca a menos de 120 millas náuticas de las jurisdiccionales españolas o donde España ejerza jurisdicción. E este trayecto estará escoltado por buques de la Armada Español impedirán su acceso dentro de las 120 millas antes mencionadas.

Asimismo, contará con el apoyo de un buque de salvamento Sasemar para facilitar la operación de trasvase de la carga y la seguridad del personal embarcado.

Lo que se pone en su conocimiento, ante el representan la Consignataria española Ceferino Nogueira para dar fe de que el C antes mencionado comprende en todos sus términos dicho escrito.”

A las 10,30 horas del día 14/11/2002 llegó al Prestige un técnico español, Serafín Díaz Regueiro, quien, en un arriesgado descenso desde un helicóptero, accedió al barco y procedió, sobre las 15,30 horas, a poner en marcha la máquina con el concurso de las personas que estaban en el buque, aunque los términos exactos de esa situación son confusos.

A las 14 horas del mismo día llegan a la altura del Prestige cuatro remolcadores y, por fin, el remolcador

RIA DE VIGO hizo firme el remolque a las 12,40 horas UTC cuando el buque estaba a 5,3 millas de Muxía y a 4,6 millas del cabo Touriñán, consiguiéndose el remolque al séptimo intento en condiciones terribles, aunque antes (a su cuarto intento) lo consiguió el remolcador Sertosa 32 que no podía con el Prestige y después también consiguieron hacer firme el remolque otros remolcadores, a los que se ordenó que siguiesen un rumbo de 330 grados es decir hacia un temporal del NW que se aproximaba

Según informe del centro Zonal de Finisterre “hasta las 18:00:44 horas UTC del día Catorce de Noviembre de 2002 el símbolo representado en ellos como buque Prestige (C6MN6) tiene forma rectangular cerrada (eco real) y a partir de esa hora los gráficos presentan el eco de dicho buque en forma rectangular abierta por las dos caras laterales (eco inercial).”

Del buque se hizo cargo una empresa de rescatadores y salvamento, SMIT SALVAGE, que accedió al buque a las 2,50 horas del día 15/11/2002, después de haber firmado en la capitanía marítima el compromiso de alejar el navío a 120 millas de la costa española, en los términos que se dejan reseñados.

Los rescatadores decidieron entonces parar la máquina del Prestige y fijaron un rumbo suroeste de 220 grados, comprobando que la rotura del costado de estribor del Prestige era de unos 35 metros y que estaba por debajo de la línea de flotación por lo que pidieron a

las autoridades españolas un puerto de refugio, siendo desatendida esa petición.

A las 14 horas del día 15/11/2002 la capitanía Marítima de A Coruña denuncia ante el Juzgado al capitán del buque por obstrucción y desobediencia, procediéndose a las 14,30 horas del mismo día a evacuar totalmente el Prestige, es decir rescatando a los mandos del buque que no lo habían abandonado hasta ese momento, a cinco tripulantes filipinos que habían regresado al barco para desempeñar tareas de auxilio en las operaciones que se llevaban a cabo y a cinco técnicos holandeses de un equipo especial.

Al llegar el capitán Mangouras al aeropuerto coruñés de Alvedro, a las 18,45 horas del mismo día 15/11/2002 es detenido por la Guardia Civil que lo puso a disposición judicial, decretándose su prisión provisional que padeció hasta el día 06/02/2003 en el que recuperó su libertad previo pago de una fianza de 3.000.000 de euros.

El Prestige continuó su ruta remolcado en dirección sur, con unos daños estructurales que cada vez eran más evidentes y graves. En las últimas horas de la tarde del día 16 de noviembre y en la madrugada del día 17, se apreció que ya no sólo existía un boquete longitudinal, sino también una grieta transversal que hizo moverse al palo central de estribor (pantal de carga). También se

comprobó que el Prestige seguía vertiendo una cantidad muy importante de fuel.

El mismo día 17 de Noviembre la Guardia Civil intervino en la habitación que ocupaba el tercer oficial del Prestige en el Hotel Avenida de A Coruña, el diario de navegación del buque

En la mañana del lunes, 18 de noviembre, toma el remolque del Prestige por popa el remolcador chino Deda, que será el que, en lo sucesivo, dirija la ruta del buque, acompañado por el Ría de Vigo y el Charuca Silveira; éste último es posteriormente sustituido por el Alonso de Chaves, de modo que el Sertosa 32 y el Charuca Silveira regresan a su base, siendo la intención de los responsables del remolcador Deda al parecer llevar al buque hasta Cabo Verde.

El 18 de noviembre, a las 15,20 horas el Helimer Galicia desembarca en el Prestige al Capitán Marítimo de A Coruña, Ángel del Real, al Jefe de Seguridad Marítima, Alonso Mencía Álvarez y al Inspector de la Capitanía Marítima Serafín Díaz Regueiro, los cuales habían sido enviados al buque por indicación del Director General de la Marina Mercante, para recuperar la documentación que ni el capitán ni los tripulantes de Smith Salvage

entregaron a las autoridades españolas, así como para hacer una inspección y tratar de recoger muestras de la carga. Estos funcionarios y técnicos permanecieron en el Prestige hasta las 15,52 horas, en que, una vez cumplido su cometido, son retornados por el Helimer de Galicia a A Coruña, constando al folio 888 la documentación incautada, consistente en diarios, cartas y carpetas de diverso contenido.

En su marcha hacia el sur, el convoy llegó cerca de aguas bajo la jurisdicción de Portugal. A las 23,40 horas del día 18, el Ría de Vigo informó que una fragata portuguesa les había indicado que el remolque no podía entrar en aguas de la zona económica exclusiva de Portugal, información que la propia fragata confirmó a las 00.00 horas. Esto obligó a virar²⁴ el rumbo del buque hacía el Oeste.

El día 19 de noviembre de 2002 a las 08.00 horas el Prestige se partió en dos; a las 11.45 horas la popa del Prestige se hundió a una profundidad estimada de 3.500 metros; a las 16,18 horas la proa del buque se hunde en una sonda de 3.800 metros y una distancia a tierra de 138 millas.

Desde que se hizo firme el remolque hasta que el buque se partió pasaron unas 115 horas en las que recibió de 37.600 a 46.000 golpes de mar.

²⁴ Girar cambiando de dirección, especialmente hablando de un buque

Ulteriormente se inspeccionó por las autoridades españolas el pecio, utilizando el batiscafo Nautilo y se extrajo el fuel que aun contenía en una cantidad de 16.057 484 Toneladas de producto emulsionado con agua y 323.420 toneladas de agua libre, que fueron depositados en el terminal marítimo del complejo industrial de Repsol YPF en A Coruña, donde se procedió a su tratamiento, que permitió obtener fuel aprovechable valorado en 2.121.084,15 euros, depositados a disposición del Tribunal por REPSOL PETROLEO S.A. en fecha 03/06/2005.

Además, el referido batiscafo recuperó abundante documentación del pecio que aparece relacionada a los folios 929 y ss. del procedimiento.

Como consecuencia del prolongado, extenso e intenso vertido de fuel, resultó contaminada una extensa zona de la costa norte y noroeste españolas y de la costa oeste francesa y además se produjeron daños en instalaciones particulares y públicas, así como perjuicios consistentes en el cierre o reducción de negocios directa o indirectamente relacionados con actividades pesqueras y marisqueras, además de influir en una utilización muy reducida de espacios naturales abiertos al disfrute general y con obvias implicaciones en el negocio turístico.

Las cuantías exactas de esas indemnizaciones habrán de fijarse de acuerdo con los criterios que se dirán, pero constan al menos determinados datos concretos, cuales son:

- 1) En concreto, según fuentes oficiales, se estima que fueron **63.000 toneladas de fuel las derramadas** por el Prestige, generando 170.700 toneladas de residuos, y unas 14.950 toneladas de fuel en los dos pecios del barco (14.250 en proa y 700 en popa).
- 2) Según un estudio realizado por investigadores de la USC²⁵, resultaron afectados por la llegada de vertidos del Prestige 2.980 km. del litoral costero, 1.137 playas contaminadas, 450.000 m² de superficie rocosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel en los fondos de la plataforma continental, una mortalidad estimada de 115.000 a 230.000 aves marinas, todos los ecosistemas marinos afectados, y altos contenidos de HAPs²⁶ en la biota²⁷ y sedimentos.
- 3) La costa afectada se extiende principalmente desde la desembocadura del río Miño en Galicia hasta El Canal de la Mancha, siendo la costa gallega la más afectada, (sobre todo la Costa da Morte, y más concretamente en Islas Sisargas, Muxía, Cabo

²⁵ Universidad de Santiago de Compostela

²⁶ Hidrocarburo aromático policíclico, que son un compuesto orgánico que se compone de anillos aromáticos simples que se han unido, y no contiene heteroátomos ni lleva sustituyentes y que como contaminantes han despertado preocupación debido a que algunos compuestos han sido identificados como carcinógenos, mutágenos y teratógenos.

²⁷ Conjunto de especies de plantas, animales y otros organismos que ocupan un área dada.

Touriñán, Carnota, Parque Natural de Corrubedo, Fisterra), seguida del litoral cantábrico español y francés, afectando a 13 departamentos franceses

- 4) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados al Estado Español asciende a 368.481.562,688652 euros
- 5) La cuantificación certificada de los gastos ocasionados a la Xunta de Galicia asciende a 145.288.610,51 euros
- 6) El Estado francés cifra sus gastos y perjuicios en la suma de 67.500.905,92 euros.
- 7) Hasta el día 16/01/2003, se atendieron en los centros de rescate más de 2.170 aves y además fueron soltadas 176 aves en Portugal y 25 aves en algunos puntos de Galicia lo que supone un total de 201 aves, si bien los perjuicios sobre aves y fauna en general han sido extensos y persistentes, siendo de especial relevancia en las ZEPA²⁸
- 8) En Galicia, además, resultaron afectadas algunas lagunas y multitud de espacios naturales, singularmente el Parque Nacional marítimo terrestre de las Illas Atlánticas de Galicia.

²⁸ Zona de especial protección para las aves, que es una categoría de área protegida catalogada por los estados miembros de la Unión Europea como zonas naturales de singular relevancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción,

- 9) En Cantabria resultaron afectados también playas y espacios naturales, así como en Asturias y en el País Vasco
- 10) Oficialmente se suspendió forzosamente en Galicia la actividad pesquera y marisquera hasta el 17/05/2003
- 11) Los intereses privados y peculiares de las partes personadas en el procedimiento han sido cuantificados en los términos reseñados en los antecedentes de hecho de esta resolución

FUNDAMENTOS DE DERECHO

- 1º) No debe ser verdad que hasta las cosas ciertas puedan probarse, porque en este procedimiento, después

de casi 10 años de instrucción y 9 meses de juicio oral, sólo se han probado aspectos adjetivos de lo ocurrido pero no los sustanciales desde la perspectiva del derecho penal.

En concreto, nadie sabe con exactitud cuál haya sido la causa de lo ocurrido, ni cuál debiera haber sido la respuesta apropiada a la situación de emergencia creada por la grave avería del Prestige, dicho sea con independencia de las múltiples y a veces curiosas hipótesis que se han sostenido sobre ambos extremos, que se analizarán más adelante.

El Tribunal debe insistir en la perspectiva del derecho penal, pues, si es posible y a veces resulta obvio, que se han demostrado negligencias, incurias y modus operandi inaceptables y, si es verdad que se han demostrado infracciones administrativas y reglamentarias explicables pero a veces muy llamativas, de eso no se infiere naturalmente que se haya demostrado la existencia de una responsabilidad penal.

Para empezar debe excluirse de toda consideración en esta sentencia al acusado IRENEO MALOTO, sencillamente porque no ha sido enjuiciado y sigue en situación de rebeldía, pese a facilitarse a la policía datos relativamente fiables sobre su paradero, obtenidos con un acceso elemental a la red INTERNET, de modo que

parece poco explicable que muchas partes hayan mantenido sus acusaciones contra esta persona.

Consecuentemente, todas las peticiones de condena que hacen referencia al primer oficial son inaceptables por inatendibles, ya que nuestro derecho, por fortuna, apenas conoce los juicios en rebeldía o en ausencia.

Además, pese a haber sido oídos multitud de pareceres técnicos y contrastados multitud de informes periciales, casi todos reconocían que no podían determinar con exactitud las causas de la avería ocurrida en el Prestige y algunos llegaron a sostener que nunca podría saberse.

Bastaría con esta afirmación para agotar un tema que pese a ser tan esencial, no ha sido dilucidado de forma satisfactoria, pero han sido tantas las hipótesis suscitadas que parece preciso aludir a las más importantes para precisar cuáles han sido los extremos más determinantes de ese debate.

Nadie ha sostenido ni sugerido que la avería fuese causada por una explosión, cualquiera que fuese su origen, bien proviniese de algún mecanismo del interior de la nave o del contacto o alcance por algún elemento explosivo externo.

Curiosamente esa unanimidad de criterio no se basa en datos técnicos muy precisos, pues no existen análisis

ad hoc de la zona de avería, es decir, de la grieta, rotura o hueco abierto en el casco y su morfología y características se describen de forma relativamente sucinta pese a que el ruido inicial oído por todos los ocupantes del Prestige fue muy fuerte, parecido a una explosión o como si de una explosión se tratase.

Pero la COMISION PERMANENTE DE INVESTIGACION DE SINIESTROS MARÍTIMOS del Ministerio de Fomento sostiene que no hubo explosión interna en los tanques, dado que el costado del tanque estaba hundido hacia dentro y la cubierta no presentaba signos de explosión.

Además, los firmantes del llamado informe Marens sostienen que el estampido que oyó la tripulación es propio de la rotura y puede confundirse con el choque contra un objeto flotante o sumergido

Es verdad que esta ausencia de contraste técnico se compensa con la inexistencia de indicio alguno veraz o relevante de que se haya producido una explosión ni de cuales hubieran sido sus causas, así que ha de convenirse en que no está probado que se hubiese producido una explosión a bordo del Prestige o en la parte exterior de su casco.

Se ha sostenido, eso sí, que se produjo un fallo estructural de un mamparo²⁹ o de elementos estructurales como las bulárcamas³⁰, en base a algunos informes, algunas fotografías nada nítidas y a la impresión inicial del propio capitán acusado.

Para defender la tesis de la rotura o colapso de un mamparo se acude por las partes a un esquema dibujado que fue facilitado a los funcionarios españoles y cuya autoría se han atribuido el capitán Mangouras e Ireneo Maloto, pero ese esquema en lo que tenga de veraz sólo acredita la colaboración de la tripulación del Prestige y la materialización de una hipótesis sin duda muy importante como indicio, pero sin olvidar que no se ha determinado cual fue la causa exacta de lo ocurrido, pues si algunas partes aducen que ese colapso del mamparo se debió a la debilidad estructural del buque, otras insisten en que se colapso se produjo mucho después de la avería inicial al rasgarse parcial pero intensamente un costado del buque, debido a que se sometió al barco a un esfuerzo extraordinario, dada esa avería y el estado del mar que dificultaba la navegación y hacía que el buque sufriese constantes e importantes embates por el oleaje reinante.

Aquella debilidad estructural que se alega, es relacionada con trabajos de reparación defectuosos en un

²⁹ Se designa con el nombre de mamparo a la construcción de madera o plancha en posición vertical, con las cuales se forman los compartimentos de a bordo; llevan puertas y, en general, están provistos de aberturas, en comunicación con el exterior, para la ventilación de los espacios que limitan.

³⁰ Cada una de las ligazones que, de trecho en trecho, se colocan sobre el forro interior del buque, y que, empernadas a la sobrequilla y a las cuadernas, sirven para refuerzo de estas.

astillero chino, sujetos a sospechas vehementes de fraude por sustitución/alteración de documentos como evidencia IACS³¹, pero esa posibilidad no puede tener relevancia en este juicio sino afirmando que esas deficiencias fueran conocidas/asumidas por alguno de los acusados, de lo que no hay indicio de clase alguna

Desde luego, nadie puede negar el fallo estructural, pero nadie ha podido demostrar donde se produjo exactamente ni por cual razón.

En ese sentido las imágenes submarinas obtenidas por el batiscafo que colaboró en la extracción del fuel del pecio, incluidas aquellas que parecen indicar un intento de medición del grosor del casco o amplitud del boquete que provocó su hundimiento, tampoco permiten formar juicio cabal sobre cuál fue el primer y decisivo fallo estructural.

Todo indica que una vez producido ese inicial fallo la destrucción de parte del casco del buque se produjo de forma repentina, masiva y grave con gran estrépito y con consecuencias peligrosas al dar lugar a una escora pronunciada que a punto estuvo de provocar que la nave volcase.

Eso sólo puede significar que el estado estructural del buque era parcialmente precario y, por lo tanto, con

³¹ International Association of Classification Societies

independencia de cual fuese el defecto estructural concreto, entraba dentro de lo previsible.

Esa previsión sólo puede exigirse en detalle a quienes han de revisar intensa, concienzuda y detalladamente esas estructuras, sin margen de error.

No basta con apreciaciones simplemente visuales, por muy avezado que sea el observador, ni con pareceres de técnicos que no han examinado en detalle las estructuras, ni con la aceptación de supuestas actitudes elusivas que tratasen de evitar las comprobaciones técnicas de rigor.

Pero esa evidencia casi tautológica no excluye en principio la posibilidad de que esas deficiencias fuesen advertidas por los acusados que tripulaban el Prestige.

A ese respecto las versiones de los acusados son lógicamente interesadas pero niegan vehementemente que el estado aparente del Prestige fuese de un deterioro inadmisibile o tan carencial que desaconsejasen su navegación.

Es verdad que un capitán anterior del mismo buque insistió en juicio y en fase de instrucción que tales condiciones carenciales eran obvias y que advirtió de ello a la empresa titular del Prestige mediante un fax, aunque no ha explicado satisfactoriamente porque su informe no tuvo un formato más oficial o porque no anotó las

deficiencias en los libros de navegación y documentación oficial de la nave.

Es posible que su percepción fuese correcta y que eso se confirme con lo ocurrido, pero, de un lado no se entiende como no trató de evidenciar correcta y formalmente su criterio, ni como la navegación del buque fue normal durante un periodo bastante dilatado.

En este mismo sentido, un práctico danés llegó a declarar que el estado del buque era tan deplorable que nunca debió autorizarse su navegación, sin que explicase por cual razón no informó en ese sentido a las autoridades competentes, permitiendo una navegación tan peligrosa, omisión que pudiera serle atribuida como una responsabilidad muy definida, lo cual explica que en juicio llegase a decir prácticamente que lo dicho era una simple exageración, que en la práctica se retractaba y que sus manifestaciones de entonces no fueron sino uno de los muchos desmanes que la intensidad de la información y el influjo de las opiniones publicadas han generado en esta cuestión.

En todo caso la impresión de otros técnicos ha sido que, a simple vista, el estado del buque no permitía inferir que su estructura estuviese tan seriamente dañada que desaconsejase la navegación, así que sólo podía conocerse ese dato en base a análisis y controles especializados y exhaustivos, esto es, a través de las

obligadas inspecciones que debía realizar y realizó la entidad ABS.

En efecto, ABS inspeccionó el Prestige al menos en los siguientes lugares: Constanza, Caracas, Algeciras, Hamburgo, Corpus Christi, Dubai y Guanzu.

Alguna de esas inspecciones fue muy próxima a la fecha del hundimiento y, si pudiera ser que no se inspeccionase algún tanque por estar lleno, esa excusa no ampara a los inspectores ni puede imputarse como malevolencia del capitán acusado que trataría así de evitar una inspección detallada.

De una parte es un ardid demasiado elemental para cualquier inspector y la dificultad de esa inspección es fácilmente superable y, de otra parte, es poco verosímil que quien haya de navegar en un buque de esta clase coopere en ocultar defectos estructurales que puedan poner en riesgo su propia vida y la de su tripulación, ni siquiera para cooperar con gestores supuestamente codiciosos de los que dependería en gran medida su vida laboral.

A todo ello ha de añadirse que en la última inspección se realizaron importantes reformas en el buque con sustitución de placas de acero y reforma muy importante de materiales, reforma que ha sido discutida como absolutamente ineficaz y hasta contraproducente, como se desprendería del hecho, al parecer perjudicial,

de reforzar con acero nuevo e intacto zonas de acero viejo y deteriorado.

En cualquier caso, lo que parece claro es que formalmente se realizaron inspecciones, que materialmente se realizaron reparaciones y que la entidad ABS certificó la habilidad del buque para navegar con normalidad y, pese a ello, el fallo estructural no tuvo ningún otro origen que las deficiencias de mantenimiento y control de la conservación del buque que no respondían a vicios que pudieran observarse directamente sino que dependían de análisis técnicos complejos que no se realizaron con la debida profesionalidad, eficacia y/o prudencia.

Hay que descartar entonces otras causas de lo ocurrido como las relacionadas con el choque con troncos que había perdido en la zona otro buque, ni con el posible choque con un trimarán semihundido en la zona de lo que no hay constancia, sin que ese choque, de existir, pudiera ser suficiente como para determinar una rotura del casco de la entidad de la producida, sin perjuicio de hacer constar que el día 13 de Noviembre de 2002 a 10.00 horas UTC³², a través del Centro Local de Coordinación de Salvamento Vigo, se recibió información de que el buque VARNADIEP comunicó la pérdida de 200 troncos el día 12 de Noviembre de 2002 a las 0730 horas

³² Tiempo universal coordinado, que es el principal estándar de tiempo por el cual el mundo regula los relojes y el tiempo

UTC en posición 43 - 00 Norte 010 - 40 Oeste y el día 13 de Noviembre de 2002 a 1320 horas UTC quedó a la deriva, después de haber sido evacuado por un Helicóptero de Salvamento su único tripulante, el yate trimarán SOPRA BALTHAZAR en posición 42 - 53,9 Norte 010 -16,4 Oeste, posteriormente remolcado por el pesquero CORDERO.

Por último, ha de hacerse referencia a la tesis de la ola gigante o extrema, que, sin ánimo de frivolar, fue el deus ex machina, invocado ex novo en juicio por el capitán del Prestige y defendido por un especialista cuyos criterios técnicos son tan respetables como incontrastables.

Así, una ola gigante o extrema que nadie vio, que nadie o nada registró y que no afectó más que a un buque, tal vez sea posible, pero no es demasiado verosímil y, desde luego, no está ni remotamente probada, razón por la cual los argumentos finales de la defensa no abundaron en esa cuestión.

Ha de decirse que cuando algo no se acredita, aunque existan dudas sobre su existencia, carece de toda relevancia probatoria en un juicio penal, sin que los indicios improbados e improbables tengan mejor tratamiento, pues, si de aportar hipótesis de esa índole se trata, cabría aludir a cuestiones ajenas a toda racionalidad jurídica y/o científica.

La prueba en un juicio penal equivale a demostración del hecho afirmado y eso no se ha logrado en este caso, sin que la referencia a la prueba de indicios sea aceptable cuando existan, como existen posibilidades de demostración evidente y científica de un hecho.

Así, si se analizan los testimonios e informes que hacen referencia a las causas de lo ocurrido apenas aportan indicios y muchos de ellos son irrelevantes.

Los acusados hacen una descripción intencionadamente somera y difusa de esas causas, seguramente porque las desconocen en detalle, sin descartar la posibilidad de un enmascaramiento interesado de la realidad, pero, en cualquier caso, ninguno de los indicios que pudieran deducirse de esas manifestaciones tiene valor probatorio de clase alguna, así que son inútiles para dilucidar la cuestión.

Lo mismo cabe decir del testimonio de algunas autoridades oídas en juicio que nada relevante han aportado salvo algunas apreciaciones de sentido común en el caso de un ex ministro y una confusa negación de toda responsabilidad por parte de quien los días de autos era Delegado del Gobierno y que se limitó a reiterar que no ejerció ninguna labor o tarea decisiva, ni tan siquiera de coordinación sino que se limitó a recibir protocolaria y amablemente a las personas que se integraron en un

dispositivo de valoración de la emergencia y aquellas otras que lo asesoraron

Otras autoridades como el Capitán Marítimo de A Coruña tampoco han aportado nada relevante sobre las causas exactas de lo ocurrido, aunque junto con otros funcionarios al estar en el Prestige en aquellos días se incautaron de documentos por lo menos en circunstancias discutibles, pero sin duda legítimamente, porque el barco era ya un bien abandonado y nadie sostenía que pudiera ser viable su rescate, así que es imposible jurídicamente aceptar que se hubiese violado algún domicilio con la incautación de documentos, siquiera la ocultación de esta decisión a la autoridad judicial y el tiempo transcurrido desde que se ocuparon esos documentos hasta que se entregaron a la autoridad judicial impide dar valor probatorio a datos cuya integridad y/o autenticidad queda en entredicho por esa peculiar conducta que no cabe excusar con la incuria de algún funcionario que no se sintió concernido por responsabilidad alguna en orden a la custodia de esos documentos y a su correcta tramitación, así que de nuevo esos testimonios carecen de toda relevancia para esclarecer las causas de lo ocurrido.

Fue precisamente Alonso Mencía Álvarez, quien accedió al Prestige junto con Serafín Díaz Regueiro y Ángel del Real desde un helicóptero y lo hicieron por orden de José Luis López Sors para recuperar el diario y

obtener muestras de fuel, sin que entonces accedieran a los camarotes, asumiendo el referido Alonso Mencía la custodia directa de los documentos incautados y explicando el retraso en la entrega de esa documentación por haberse dedicado entonces prioritariamente a la lucha contra la contaminación, aunque dice que garantiza la eficacia de la custodia y la integridad de lo entregado al Juzgado.

Sin necesidad de poner en entredicho la buena fe y la integridad de nadie, no puede sostenerse que la explicación satisfaga ni el más dúctil canon de exigencia y, como queda dicho, genera tantas dudas sobre la integridad y autenticidad de los documentos en conjunto que reducen su valor probatorio a términos inferiores al simple indicio

Los testimonios de los marineros en cuanto puedan utilizarse sus declaraciones en fase de instrucción, ya que no fueron contrastadas en juicio, son de muy escasa utilidad porque coinciden en un relato superficial, impreciso y escasamente fiable de lo ocurrido.

De igual modo los testimonios de los pilotos de los helicópteros que intervinieron en los hechos y lo oído a los patrones y tripulación de los remolcadores que intervinieron en los hechos, tampoco demuestran nada (en realidad muy difícilmente podrían demostrarlo), salvo la pericia profesional y el valor de los testigos que realizaron casi prodigios de técnica y coraje en una situación muy adversa, porque en medio de un temporal

casi extremo fueron capaces de rescatar a personas y de remolcar un buque del tamaño del Prestige, sobrecargado, con un francobordo exiguo, barrido por las olas y vertiendo un fueloil espeso y resbaladizo.

Otros testigos han abundado en las consecuencias catastróficas de lo ocurrido o en el estado previo del buque que se describe en ocasiones como deplorable, singularmente, como queda dicho, por parte de uno de los capitanes anteriores del Prestige en términos ya valorados y por parte de GEORGIOS ALEVIZOS, (Folios 42444 y ss.) de 50 años de edad empleado de Universe Maritime, quien tras afirmar que temía por su seguridad, haber sido despedido y haber formalizado un informe ante el Tribunal de Nueva York en el juicio seguido allí a instancia del Reino de España, aseguró que la última reparación se hizo mal y así lo reconoció ABS, que Margetis (directivo responsable de la entidad propietaria del buque) dijo que el Prestige estaba en San Petersburgo para “morir” porque estaba en pésimo estado y sólo podría viajar en mares calmados, calificando gráficamente lo ocurrido como un “reventón”, para concluir que los armadores fueron engañados por ABS y los responsables de los astilleros chinos donde se hicieron las últimas reparaciones al Prestige, aunque la empresa propietaria del buque sabía que sus condiciones eran inadecuadas pero ocultó ese conocimiento y asumió el riesgo de que navegase el buque en esas condiciones

También han sido oído testigos que asesoraron a las autoridades o que sostuvieron criterios dispares o que intervinieron en las comunicaciones con el Prestige y también autoridades francesas, siendo sus testimonios aceptables en cierta medida pero no en relación con las causas exactas de lo ocurrido que dicen desconocer aunque debe destacarse ya desde ahora que según un prefecto francés la cooperación con España fue ejemplar.

Sin embargo, en fase de instrucción, **JOSÉ PEDRO DESCALZO CRISTIANO REPRESENTANTE DE ABS EN ESPAÑA** negó que ABS hubiese ocultado información y dijo desconocer las causas de lo ocurrido sobre todo en relación con el fallo, quiebra o destrucción/colapso de un mamparo

Conviene destacar que dentro de los indicios relativos a causas y concausas de lo ocurrido resulta por lo menos llamativo el testimonio de **JUAN FRANCISCO MUÑOZ CORRALES**, Piloto del Helimer, quien fue el único testigo que hizo referencia al enojo de los tripulantes del Prestige con el capitán Mangouras por no haber solucionado una vía de agua que afectaba al buque y a su navegación, extremo que no ha sido comprobado y que tampoco se ha contrastado más allá de este aislado testimonio de referencia de escaso valor probatorio, aunque el Tribunal entiende que, en su día, pudo haber sido investigado

En cuanto a los informes periciales oídos en juicio sobre las causas de lo ocurrido, no sólo son imprecisos en cuanto a tales causas, sino que además su resultado es muchas veces entre contradictorio y sorprendente.

El informe de FRANCISCO JOAQUÍN MONTERO LLÁCER Y FERNANDO CAYUELA CAMARERO, contratados por el Gobierno Vasco, SOBRE ESFUERZOS ESTRUCTURALES DEL PRESTIGE, tras asegurar que el Prestige sobrecaló³³ 0,30 metros, lo que significaría llevar unas 2.150 toneladas más de peso y que la avería se produjo en una zona crítica, en la cuaderna 71, a unos 14,75 metros a proa de la sección media del buque, entre los tanques de lastre 2 AS y 3 S., informan que hubiera sido preferible descargar que lastrar, al estar el buque sobrecalado, lo cual es un principio elemental, de modo que la operación de corregir la escora, realizada por el capitán, empeoró grandemente la situación de sobrecarga del buque.

Sin embargo al matizar los informes destacan que los datos de sobrecalado no tienen respaldo documental y que no les dieron toda la información solicitada y por eso el informe es simplemente teórico.

Dudan de que los 180 abarloadamientos del Prestige con mar alterada hayan sido la causa de la avería y

³³ Sobrecalar carece de entrada en el DRAE y se refiere a hecho de superar el calado, es decir, la Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco, los límites exigibles o recomendables para una navegación segura

terminan exculpando al capitán del petrolero que en una situación extrema hizo lo que pudo.

Según el INFORME SOBRE EL SINIESTRO DEL PETROLERO "PRESTIGE" A REQUERIMIENTO DE LA PLATAFORMA "NUNCA MÁIS", ELABORADO POR FELIPE LOUZÁN LAGO, CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE Y PROFESOR DE LA ESCUELA SUPERIOR DE LA MARINA CIVIL DE LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA, el referido Prestige era un buque sub-estándar³⁴ y, aunque NUNCA se podrán saber las causas de lo ocurrido, el hecho de arrancar la máquina, contra el parecer del capitán Mangouras, cuando el buque ya estaba siendo remolcado, hizo que las condiciones estructurales del buque empeorasen por el efecto de las vibraciones producidas, por la mayor velocidad así conseguida (de 6 a 7 nudos³⁵) y por navegar contra mar.

El INFORME UPC, defendido en juicio únicamente por Juan Zamora Terrés afirma que el Prestige, teniendo en cuenta su fecha de construcción, había de ser retirado del servicio activo en marzo de 2005 a más tardar y **padeció un fallo estructural causado por los embates del temporal, aunque es casi imposible saber ahora cual fue la causa de lo ocurrido.**

³⁴ Aquel que, bien por su estado físico, su operación o las actividades de la tripulación, no alcanza a cumplir esos estándares básicos de navegabilidad y que por lo tanto representa una amenaza a la vida humana y/o al medio ambiente. Esto se evidencia por el fallo del buque en cumplir las regulaciones contenidas en las convenciones marítimas internacionales en la medida en que será considerado incapacitado para navegar por un estado de pabellón razonable o por una inspección del estado rector del puerto".

³⁵ Unidad de velocidad para barcos y aviones, equivalente a una milla náutica por hora.

La ulterior inundación de los tanques sometía al buque a unos esfuerzos que sobrepasaban los momentos flectores y los esfuerzos cortantes admitidos, pero eso constituía **un riesgo menor y aceptable**

El informe de JORGE HILARIO GIL Y JOSE CIRIA HOLGADO sobre ensayos sobre fragmento de chapa (muestra m-1a) extraída del pecio del "Prestige" en una intervención en la que los referidos peritos participaron, asegura que el acero que constituye la muestra de chapa extraída del pecio del "Prestige" se puede encuadrar en las designaciones Naval A o Naval B según UNE 36 084-79.

Dichas calidades son las más bajas de entre las definidas en la norma mencionada, diferenciándose de las de mejores características (Naval C, D y E) por sus menores valores de resiliencia³⁶ y mayor tamaño de grano (Naval C y E). Para las designaciones Naval A y B no se especifican valores de resiliencia mínima ni de tamaño de grano máximo que deba cumplir el acero, puntualizando que la soldadura suele ser más fuerte que el propio material soldado.

Las mediciones en el fondo del mar son de dudosa calidad y la sensibilidad del robot es decisiva, mientras que la utilización de una regla sólo puede dar resultados groseros y además no se cortó en la zona de bordes ni en otra más relacionada con la rotura que se debió a defectos previos

Terminan los Sres. peritos informando que se hubieran podido reconstruir las causas de la rotura, aunque sería muy caro

³⁶ Capacidad de un material elástico para absorber y almacenar energía de deformación.

Según la **COMISION PERMANENTE DE INVESTIGACION DE SINIESTROS MARÍTIMOS** del Ministerio de Fomento LA CAUSA DETERMINANTE DEL ACCIDENTE fue un fallo estructural en la zona de los tanques de lastre nº 2 (popa) y 3, ambos de estribor, consistente en la pérdida de resistencia local debida a una deformación, desprendimiento o fractura de los refuerzos longitudinales del costado, lo que provocaría la pérdida de rigidez en las planchas del mismo y la consecuente deformación de éstas, por lo que se pudo producir una abertura de gran tamaño e incluso un desprendimiento de dichas planchas.

Según el INFORME DE FOMENTO SOBRE EL ACCIDENTE, se reconoce que el buque pasó todos los controles y pese a ello se produjo el accidente, asegurando en concreto Francisco Javier del Moral Hernández que la corrosión del buque era evidente para cualquiera y las reparaciones fueron infradimensionadas en estribor, de manera que la situación al salir de Rusia era crítica y así la maniobra de lastrar para adrizar fue gravemente imprudente

Por su parte y con relación al informe del Ministerio de Fomento, David Alonso Mencía Alvarez, especialista en máquinas y Francisco Alonso Lorenzo Ingeniero naval: informaron que al fallar una válvula, el motor funciona en modo manual. Esta avería del Prestige duró cinco meses y es irracional porque el sistema es de emergencia y está diseñado para traer el barco a puerto no para navegar.

Los peritos **Francisco Javier Salgado Cortizas y José Dodero Martín** que suscriben el llamado informe Marens han asegurado que el buque, después de ser adrizado, y debido a la

contrainundación realizada, soporta un peso excesivo y el valor del momento flector³⁷ está por encima de límites. Además, por efecto de la escora, se había parado el motor propulsor y el buque se encuentra al garete³⁸.

En ese sentido, no les ofrece duda que el desencadenante de la rotura del forro, fueron los golpes de mar; al coincidir la zona averiada con el costado que venía sufriendo, directa y continuadamente, los embates del mal tiempo.

Según el INFORME DE HOLLAND & KNIGHT, defendido en juicio por Charles R. Cushing, el PRESTIGE no cumplió los estándares a que se atiene la entidad ABS porque la misma ABS no reconoció adecuadamente el buque ni aplicó correctamente sus propias reglas, falseando los certificados de la nave, y fue enormemente negligente en llevar a cabo su trabajo e inducir así al público, temerariamente, a creer que el PRESTIGE cumplía esos estándares, ya que la corrosión era mucha e inaceptable y algunas mediciones han sido manipuladas (Sobrescritas).

El INFORME DE RICARD MARÍ SAGARRA destaca que la existencia de troncos a la deriva es un hecho real y comprobado que fue anunciado como un peligro para la navegación por la Torre de Control de Finisterre y que el completísimo análisis del oleaje existente realizado ex post por los Servicios Meteorológicos Franceses, analizando los datos reales observados de aquel concreto día y zona marítima (no las predicciones ex ante), que obra al folio 38.480 del Tomo

³⁷ Se denomina momento flector (o también "flexor"), o momento de flexión, un momento de fuerza resultante de una distribución de tensiones sobre una sección transversal de un prisma mecánico flexionado o una placa que es perpendicular al eje longitudinal a lo largo del que se produce la flexión.

³⁸ Dicho de una embarcación sin gobierno: Ser llevada por el viento o la corriente.

73, concluye que el PRESTIGE pudo ser afectado por "olas anormales y muy peligrosas".

El INFORME DE MANUEL FERNANDEZ HERMIDA, perito designado judicialmente, establece que la conexión de acero nuevo con acero envejecido puede generar áreas de concentración de tensión en la superficie de contacto entre ambos materiales y acelerar la corrosión del acero envejecido, máxime cuando éste no se encuentra protegido. También es conocido que como consecuencia de las soldaduras se pueden producir tensiones que pueden dar origen a fracturas inestables, por lo que tampoco se puede descartar la influencia de este factor en el origen del siniestro.

Según este perito EL ORIGEN DEL SINIESTRO TIENE SU CAUSA EN LA CAÍDA DEL MAMPARO LONGITUDINAL QUE SEPARA EL TANQUE N° 3 CENTRAL DE LOS TANQUES DE LASTRES N° 2 ER. PP Y 3 ER. y los mamparos que se dicen caídos se ven en las fotografías aportadas a los autos.

Entiende, además, que el capitán se comportó correcta, adecuada y casi admirablemente y la deriva hacia la costa estuvo influida por la escasa velocidad y el estado del mar y que había una falta notoria de mantenimiento, aunque la comprobación de los sistemas es frecuente y sistemática, pero la responsabilidad ad hoc le parece difusa.

Los peritos JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN, VICENTE BECEIRO VEIGA Y ANTONIO FRANCISCO PITA PORTA informaron que la operación de lastrado no fue correcta, ya que la alternativa correcta sería un trasvase de carga interno.

El perito TONY BOWMAN aseguró que el Prestige no era un buque sub-estandar, que los tanques 3 se inspeccionan con criterios muy estrictos y que la sustitución de 100 toneladas de acero es normal, de modo que, aunque no se sabe de forma exacta lo que ocurrió, lo más probable es que una ola causase el desplome de un elemento estructural

El perito NIGEL BARLTROP informó que una causa exterior ejerció presión en el forro del casco, abundando el perito ALFRED OSBORNE en que las olas anormales son frecuentes

El perito CARLOS DELGADO MACÍAS, Ingeniero naval, después de afirmar que los refuerzos del Prestige parecen conservados, dice que es imposible que se coloquen en un astillero longitudinales de diverso tamaño porque son contra natura y cualquier operador se opondría a eso.

Se han oído informes con base documental e informática sobre simulaciones virtuales o más realistas de lo ocurrido y de lo que hubiese acontecido si se hubiesen adoptado otras decisiones que las que efectivamente ocurrieron, informes muy interesantes como indicios de posibles hipótesis y nada más, de donde que su valor probatorio sea muy precario.

Es decir todos estos informes técnicos sucintamente reseñados son extraordinariamente elusivos e imprecisos, lo cual se deduce de los términos literales de muchos de esos informes y aquellos que pretenden establecer alguna causa concreta y demostrable carecen de rigor y se concretan en atribuir lo ocurrido a olas anormales, rotura/fractura de un mamparo y defectos de conservación.

En cuanto a las olas ha de insistirse en el análisis anterior, para recordar que no se ha probado su existencia

y que la mera probabilidad estadística (que tampoco es muy fiable) nunca puede ser prueba de un hecho, aunque a muchos expertos se lo parezca.

En cuanto a la rotura/fractura de un mamparo³⁹, parece claro que se produjo, pero no está demostrado que fuese la causa y no la consecuencia de lo ocurrido, es decir no se sabe si esa fractura causó la avería o que la avería, causada por otros factores haya causado el colapso del mamparo con las lógicas consecuencias en el naufragio.

Y la falta de conservación, aun siendo indiciariamente muy relevante, no parece que pudiera ser advertida por los acusados ni valorada como grave, dado que su aspecto y entidad no eran ostensibles y la documentación relativamente reciente del buque avalaba su buen estado, sin perjuicio de destacar la hipótesis que sostienen algunos peritos respecto al fraude cometido en esa documentación que respalda la viabilidad del buque para navegar en condiciones de seguridad

En resumen, no hay ningún dato concreto que permita establecer con seguridad las causas de la extraordinaria, repentina e irreparable avería que sufrió la nave frente a las costas gallegas en los infaustos días de autos y sólo puede inferirse de los datos recabados que el estado de mantenimiento y/o conservación del buque era deficiente y que eso hizo que no soportase los esfuerzos de un temporal más que notable.

También se ha destacado, como queda dicho, que el Prestige era gobernado de modo manual, al no funcionar el sistema automático ad hoc, cual es verdad, pero que no

³⁹ Tabique de tablas o planchas de hierro con que se divide en compartimentos el interior de un barco.

tiene una conexión lógica ni causal con la avería sucedida, al igual que los defectos en los llamados serpentines⁴⁰ de calefacción destinados a conseguir una temperatura del fuel que permitiese su manejo y, sobre todo su trasbordo, lo cual pudo afectar a alguna posibilidad de salvar el buque pero no a las causas de la avería que se analizan.

Establecida cual es la causa de lo ocurrido en los imprecisos términos que quedan expuestos, se deducen dos conclusiones inmediatas, esto es, la dificultad/imposibilidad de atribuir responsabilidades precisas a los acusados por algunos de los delitos que se les imputan y la posibilidad de haber investigado en detalle algunos extremos, cual no se ha hecho.

En cuanto a lo segundo parece evidente que por razones discutibles, la intervención de las partes en las operaciones, investigaciones y comprobaciones realizadas en el pecio del Prestige con medios relativamente sofisticados y el parcial éxito de recuperar la carga (que no llegó a congelarse pero sí a adquirir una consistencia que limitaba la expansión del fuel, dado que no se solidificó pero fue más lento el fluir del fuel y la solidificación de esta clase de fuel nunca es perfecta, ni siquiera congelado, pues aun así sigue siendo blando.)

⁴⁰ Se denomina serpentín o serpentina a un tubo de forma frecuentemente espiral, utilizado comúnmente para enfriar vapores provenientes de la destilación en un calderín y así condensarlos en forma líquida. Suele ser de vidrio, cobre u otro material que conduzca el calor fácilmente. Este aparato se utiliza de diversas formas pero más comúnmente en el laboratorio de química. Los serpentines se usan desde la antigüedad en la destilación de bebidas alcohólicas, aunque en la actualidad cualquier proceso de refinado de crudos u obtención de un producto químico puede utilizar un serpentín, bien para enfriar, bien para calentar líquidos o gases.

fueron actividades que no se realizaron con cautelas imprescindibles para garantizar la integridad probatoria de su resultado, pese a los esfuerzos ad hoc del Juzgado Instructor.

Se trataba de operaciones técnicas complejas, dificultosas y arriesgadas en las que la intervención de muchas personas de forma directa es casi imposible, pero existen posibilidades de control y presencia indirectos y, sobre todo, de señalar la práctica de ciertas comprobaciones, más allá del grosor de placas de acero o mera apariencia de los destrozos.

A lo peor el coste de un análisis pericial integral del pecio es inasumible y deban quedar esos restos para un futuro análisis si los medios técnicos permiten un acceso conveniente como ha ocurrido con otros pecios famosos, pero por ahora no se ha logrado y no está claro que pudiera lograrse.

Con esta práctica indefinición de las causas de lo ocurrido salvo en cuanto a la existencia de un mantenimiento deficiente, naturalmente ha de prescindirse de analizar la responsabilidad penal de personas jurídicas como la empresa armadora del buque o de ABS, simplemente porque cuando ocurrieron los hechos no era posible exigir esta clase de responsabilidad a las personas jurídicas en España, lo que significa que

sólo podrá exigirse en su caso a dichas personas la oportuna responsabilidad civil.

Consta un intento de algo similar en el conocido litigio promovido en los EEUU por el Reino de España contra la entidad ABS, que resultó desestimatorio de las pretensiones españolas pero generó un voluminoso conjunto documental que no se ha incorporado a este juicio por razones pragmáticas de no incrementar un acervo documental ya desproporcionado (En ese sentido los informáticos que han colaborado en el juicio han informado que el volumen de folios de la causa es el mayor de todas las tramitadas en España) y por motivos más técnicos relacionados con la escasa utilidad de informes y testimonios no practicados en juicio en un ámbito como el penal en el que la inmediación es inexcusable y básica sin necesidad de incurrir en los excesos que vienen a considerarla casi taumatúrgica y sin perjuicio de haber aceptado algunos documentos que incorporaban datos de relativa relevancia.

Las imputaciones formalizadas contra el capitán y el jefe de máquinas del Prestige, relacionadas con las causas de lo ocurrido no han sido imputadas a título de dolo directo ni se ha invocado que se trate de un supuesto de omisión impropia, de una comisión por omisión consistente en omitir inexcusables tareas de control, inspección, conservación y mantenimiento con el propósito de hundir así el buque y en el caso de que lo

hayan sido, nada se ha demostrado, sobre todo porque nadie ha sostenido ni puede sostener que estos acusados quisieran hundir el buque y sólo se sostienen con cierta vehemencia las acusaciones de imprudencia, negligencia o culpa.

La tesis más extendida es que el Prestige forma parte de un grupo o flota de buques anticuados, inadecuados para su finalidad originaria pero que funcionan a bajo coste y con pingües beneficios por lo que operadores desaprensivos se sirven de ello, amparándose en banderas de conveniencia para mantener un tráfico arriesgado, despreciando la posibilidad obvia e inminente de que se produzcan siniestros como el que se enjuicia.

Es imposible aceptar esa tesis tan sugestiva, salvo que las autoridades marítimas y las normas internacionales amparen esta clase de tráfico peligroso y de perfiles criminales, lo cual formalmente no puede aceptarse y materialmente parece inconcebible.

El Prestige estaba dotado de cuantos certificados y documentación son exigibles para amparar su legal navegación en las aguas por donde lo hacía. Es verdad que algunas empresas no lo aceptaban (REPSOL y BP por ejemplo) y que tenía limitado el acceso a algunos países y puertos pero eso no le impedía navegar por el dispositivo separador de tráfico como lo hacía, de modo y manera

que las condiciones formales y los requisitos legales de la navegación eran correctos.

La navegación se había desarrollado sin dificultades, al menos desde el punto de vista de la inexistencia de incidencias destacadas y del parecer de capitán y oficiales, e incluso de la tripulación aun cuando su inexperiencia no permita dar demasiado crédito a sus apreciaciones.

El temporal reinante cuando ocurrieron los hechos era duro, extremo y de difícil navegación, pero fue enfrentado con indudable éxito por otros muchos buques esos mismos días y el Prestige navegaba con lentitud pero con aparente seguridad y tal vez con un defecto en el calado más conveniente sin que eso se haya considerado concausa eficiente de lo ocurrido, así que navegar en un buque aparentemente adecuado en condiciones duras pero aceptables para los navegantes experimentados no parece ninguna clase de imprudencia.

La bandera de Bahamas que algunas partes y cierta literatura especializada llama de conveniencia parece que está considerada a nivel mundial de forma muy positiva, incluso mejor que el abanderamiento español, lo cual no puede ocultar que sería muy extraño este abanderamiento si no fuese por ventajas de diversa índole desde las fiscales a las posibilidades de intervención privilegiada en la tramitación de la

navegación de esta clase de buques desde la perspectiva meramente administrativa hasta la posibilidad de interferir en los controles técnicos más decisivos, pero eso tampoco demuestra ninguna responsabilidad penal y ni siquiera la indica.

Se ha discutido la titulación del capitán acusado, que tal vez haya incurrido en algún defecto meramente administrativo pero que no impide comprobar su cualificación y experiencia como capitán de esta clase de naves (como se infiere de la documentación testimoniada en los folios 3905 a 3913 de las actuaciones) y, si es verdad que la tripulación era inexperta y de un nivel profesional carencial, ningún comportamiento de esos tripulantes ni del capitán, ni de los oficiales ha sido denunciado como inepto, perjudicial o simplemente negligente.

Reducida así la imputación a que fueron imprudentes por arriesgarse a navegar en un buque inseguro y abocado al hundimiento, parece imposible sostener lógicamente tal imputación porque nadie ha demostrado que conociesen el estado real del buque en cuanto a los defectos de conservación que causaron su hundimiento.

Todos sabían que no era un buque nuevo y que su estado de conservación era el que cabría esperar de un prolongado transcurso del tiempo en una actividad de

tanto desgaste como es la navegación de grandes petroleros, pero ni sabían, ni podían saber la existencia de graves deficiencias que abocasen a un inminente naufragio.

El aspecto a simple vista no era alarmante aunque no fuera muy satisfactorio y nadie (salvo el perito Francisco Javier del Moral Hernández) ha sido capaz de señalar a día de hoy donde podrá haberse advertido sin duda algún defecto que impidiese o desaconsejase la navegación y por eso la decisión de asumir la navegación como una ocupación laboral arriesgada pero controlada y normal no puede imputarse como delito.

De hecho la conducta ulterior del capitán y los oficiales ha sido calificada de correcta, cuando no elogiada, por multitud de técnicos incluidos los que asumían los intereses españoles como prioritarios y las decisiones iniciales tras la avería no sólo son aceptables sino que demuestran un coraje y entereza fuera de lo común, porque permanecer en un barco adrizado con dificultades, en medio de un temporal extremo, anegado por el oleaje y perdiendo fuel para tratar de salvar la nave parece poco coherente con la imprudencia de quien arriesga un buque a sabiendas de que son muy altas las posibilidades de que naufrague por defectos de mantenimiento.

Los tipos penales imputados ad hoc son los descritos en los arts. 325, 326 e), 331 y 338⁴¹ del C. Penal vigente cuando ocurrieron los hechos y las conductas que describen o son esencialmente dolosos en términos que no se han demostrado como ya queda dicho o sólo pueden ser imputadas a título de imprudencia grave, siendo así que ciertas decisiones, cierta incuria y algún comportamiento elusivo pueden ser tachados de negligentes, como navegar en automático, no tener en buen estado los serpentines de calefacción, tener deteriorado/inservible el remolque de emergencia a popa, aceptar una tripulación escasamente formada para manejar un buque como el Prestige, pese a la automatización de tantas de sus funciones y aceptar cargas e instrucciones de dudoso contenido y alcance, pero nadie ha demostrado que existiesen instrucciones ilegales, ni que la carga fuese inaceptable o perjudicial,

⁴¹ Artículo 325

Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de ocho a veinticuatro 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, subterráneas o marítimas, incluido el alta mar, 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.

Artículo 326

Se impondrá 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 concorra alguna de las circunstancias siguientes:

e) Que se haya producido un riesgo de deterioro irreversible o catastrófico.

Artículo 331

Los hechos previstos en este capítulo serán sancionados, en su caso, con la pena inferior en grado, en sus respectivos supuestos, cuando se hayan cometido por imprudencia grave.

Artículo 338

Cuando las conductas definidas en este Título afecten a algún espacio natural protegido, se impondrán las penas superiores en grado a las respectivamente previstas.

pese al riesgo que supone su vertido (accidental o no), sino que cierta precarización en esa navegación estaba conectada con el legítimo propósito de aprovechar el último periodo de actividad de marinos expertos y con un ánimo de lucro excesivo por parte de la entidad propietaria del buque y, sobre todo, con la extraordinaria deficiencia de la estructura de control e inspección de buques desde el punto de vista de su seguridad y adecuación para navegar.

En este caso, ese control estaba encomendado a la entidad ABS, que, como otras entidades de esa clase, se trata de una empresa privada que controla nada menos que la posibilidad de navegación mercante en gran parte del mundo. Es una actividad sumamente lucrativa, que gestiona un enorme poder y que ha de responder en consecuencia.

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

Parece poco funcional que entidades privadas gestionen esta clase de controles, porque el interés que así se gestiona va mucho más allá de lo privado y requiere unas garantías de transparencia y eficacia muy estrictas,

que no parecen muy coherentes con la excesiva cláusula denominada de indemnidad, incluida en el certificado de clasificación del Prestige autorizado por la entidad ABS y que beneficia a la propia ABS en los expresivos términos que constan al folio 3199 de las actuaciones.

Sin necesidad de entrar en el debate sobre las virtudes y defectos de la gestión privada o pública de algún poder, lo cierto es que, si es privada, ha de someterse, claro, a controles oficiales y externos que no se agotan en sus propios informes y certificaciones, pero eso podrá dilucidarse en su caso, si se ejercitan las acciones pertinentes al efecto, con independencia de que esos defectos fueran conocidos, propiciados y/o cogestionados por entidades armadores o propietarios del buque, como algún testigo ha declarado.

Si no se ha demostrado que los acusados quisieran hundir el buque, ni que conocieran sus deficiencias estructurales, ni sus causas relacionadas con conservación y/o reparaciones, sino que se limitaron a asumir una navegación arriesgada en términos que no pueden ser tachados de imprudentes, ni desde el punto de vista estrictamente profesional, ni desde el punto de vista de la mera lógica, parece evidente concluir que los tripulantes del Prestige acusados en este juicio deben ser absueltos de este primer delito, porque no actuaron dolosamente y su imprudencia relativa, caso de existir, ni fue eficiente, ni se ha demostrado en muchos aspectos y,

sobre todo, en ningún caso fue GRAVE, que es lo que exige el tipo⁴².

2º) La otra acusación relevante en este juicio es la formalizada por muchas partes contra el Director general de la Marina Mercante, José Luis López Sors González, a quien se le atribuye la responsabilidad de lo ocurrido por haber tomado la decisión de alejar el buque de las costas gallegas, lo cual propició que el vertido de fuel del Prestige afectase a una extensa porción de costas españolas y francesas en términos económica y ambientalmente catastróficos.

Nadie sostiene seriamente que obrase así este alto funcionario por dolo directo, pero se insiste en el dolo eventual o en que, si obró imprudentemente, la imprudencia sería en este caso grave.

Las acusaciones ahora formalizadas tuvieron un eco inmediato y dieron lugar a que una asociación creada tras

⁴² Sentencia 13/02/2008

Esta Sala ha rechazado la calificación imprudente cuando se está en presencia de un profesional, conocedor de la carga tóxica transportada, de la necesidad de autorización administrativa, de su procedencia y de la gran cantidad de aquélla (STS 442/2000, 13 de marzo). En estas situaciones si bien no es deducible una intencionalidad de perjudicar al medio ambiente o de crear un riesgo, las reglas de la lógica, de la experiencia y del recto juicio permiten asegurar que el agente es consciente de esas eventualidades y, pese a ello, ejecuta la acción.

Sentencia 13/03/2000

El obligado respeto a los Hechos Probados de la sentencia que exige la vía casacional elegida ponen de relieve de manera palmaria una acción no imprudente sino claramente dolosa. Estamos ante un profesional, conocedor de la carga transportada, de su procedencia y de la gran cantidad de aquélla, que ordena a su empleado el vertido de dicho cargamento en el lugar concreto y determinado donde, efectivamente, se realizó, a tan sólo cuarenta metros de la ría que constituye el hábitat de la fauna marina que resultó afectada y, como se dijo, conocedor de la necesidad de autorización administrativa. Estos datos permiten deducir una conducta premeditada e intencional incompatible con la imprudencia, pues el acusado sabía sin duda lo que hacía y quiso hacer lo que hizo.

lo ocurrido desempeñase un relevante y meritorio papel en la investigación y en este juicio, lo cual no equivale a decir que sus conclusiones fuesen acertadas.

Es una obviedad que, desde un punto de vista lógico, esa decisión dio lugar a una inusitada extensión de las zonas afectadas por los vertidos y que, si se hubiese refugiado el buque en cualquier puerto o ría gallega próxima, se reduciría extraordinariamente la extensión de la zona afectada, de modo que a primera vista, lógicamente debió optarse por ese refugio, sin duda alguna, pero si se examinan de cerca esas cuestiones el argumento no resiste otras precisiones por lo menos tan lógicas como las expuestas.

Supuesto que el vertido afectó finalmente a una extensión tan grande de la costa española, no parece que pueda imputarse a exceso de celo en la defensa de esas costas lo decidido, aunque la finalidad de proteger el propio territorio sea legítima y nadie la discuta, como nadie discute la energía de un buque de guerra portugués que impidió que el Prestige navegase hacia el Sur para llegar frente a las costas portuguesas.

No parece lógico que una decisión tomada para proteger la costa se convirtiese en un remedio mucho peor que el vertido en un punto concentrado, siquiera haya de puntualizarse que sabemos lo que ocurrió a consecuencia de esa decisión, pero no está muy claro el

alcance del perjuicio si se hubiera adoptado la decisión que propugnan los acusadores y no poco técnicos.

Dadas las condiciones del mar y clima en los días de autos y el estado del Prestige, así como su proximidad a la costa gallega, era casi inminente que embarrancase en la referida costa con consecuencias concentradas pero muy perjudiciales para esa costa y su delicado equilibrio ecológico, de manera que al igual que ocurre con la reacción del capitán para adrizar el buque casi todos los expertos coinciden en que la decisión inicial de alejamiento fue correcta, pero una vez firme el remolque del petrolero y sin riesgo inminente de choque con la costa, lo lógico, lo prudente y lo técnicamente correcto era refugiar el buque en un puerto o ría para transvasar su carga o llevarlo a aguas tranquilas en alta mar para proceder del mismo modo.

Esta última posibilidad en la que se ha insistido mucho, es muy atractiva, pero tiene una doble dificultad, esto es, que nadie ha señalado con precisión donde estaban entonces esas aguas más tranquilas y si se refieren a una posibilidad al sur de la posición del buque, ya queda dicho que nuestros amistosos vecinos portugueses no toleraron ese rumbo y mostraron que estaban decididos a impedirlo por la fuerza, así que las alegaciones de que el Prestige tuvo un rumbo errático y que no se sabía exactamente qué hacer con el barco, parecen poco fiables, porque todo demuestra que el

alejamiento trataba de evitar que el vertido afectase masiva y gravemente a nuestras costas y además se esperaba que el hundimiento acabase con el vertido, sino por congelación del fuel, que, ya queda dicho, que no se produciría ni se produjo, al menos limitando la cantidad e intensidad del vertido y posibilitando la recuperación en el precio del fuel, como así ocurrió, sin perjuicio de admitir que el vertido continuó una vez hundido en términos importantes pese a la trivialización del mismo por responsables de las autoridades españolas, que describieron bien lo que las cámaras descubrieron en el pecio, pero que no calibraron entonces debidamente las consecuencias de ese hundimiento.

No falta quien afirme que el vertido en contacto con el mar se degrada, se fragmenta y pierde, por así decirlo, capacidad contaminante, lo cual permitía afrontar con más tiempo, medios y eficacia la solución de la llamada marea negra, extremo discutible, pero que, desde la mera lógica, no parece un desatino.

Si la finalidad básica del alejamiento era esa, debe considerarse que las previsiones de las autoridades españolas eran además sobradamente pesimistas.

Análisis primerizos de la situación pronosticaban un inmediato y catastrófico hundimiento cerca de nuestras costas y de ahí la premura en el alejamiento y además esa exigencia fue aceptada por los equipos de salvamento, sin

duda porque tenían expectativas de salvar el buque, aun en esas condiciones.

De hecho, el buque no se hundió hasta después de seis días durante los cuales un temporal de no muy frecuente intensidad hacía que el costado de estribor del buque donde se había producido la avería llegase a recibir de 37.600 a 46.000 golpes de mar.

Para ilustrar ese últimoviaje del Prestige, basta con examinar la siguiente ilustración: (folio 6243)

El alejamiento queda así explicado y en parte justificado, de forma que resta por analizar si era previsible la extensión de los efectos del vertido y si aun así fue aceptable y, naturalmente, la alternativa de refugiar al buque en puerto español o en una ría.

Todo indica que la extensión de los efectos del vertido era previsible, aunque es dudoso que se considerase en algún momento el extraordinario alcance de los daños, no sólo porque la llegada masiva de fuel a lugares muy alejados no parece que fuera un pronóstico fiable entonces y no parece que nadie advirtiese desde la perspectiva científica que tal fuese la posibilidad inmediata, sin que baste excusarse en que se haya prescindido de consultar a ciertos colectivos y a determinados científicos que ahora abundan en lo craso del error, pero que entonces guardaron, en su mayor parte silencio al no haber sido requeridos al efecto.

Las autoridades españolas contaban además con asesoramiento técnico correcto y más que suficiente (aunque, como todo asesoramiento de esa índole, sujeto a error), por lo cual nada puede reprocharse respecto a desconocimiento o falta de información, que, aunque fuese exhaustiva difícilmente iba a suponer que se cambiase alguno de los criterios considerados, sencillamente, porque al evaluar los perjuicios previsibles se consideró más favorable para todos lo que se decidió, es decir la posibilidad de contaminación extensa pero no muy intensa que facilitase la recuperación rápida del ecosistema, como parece que efectivamente ha ocurrido, sin perjuicio de los informes técnicos que aseguran que los efectos contaminantes aún persisten y que eso afecta de una manera inconcreta y tal vez grave a la ecología y conservación del ambiente y de la naturaleza en las costas, dicho sea sin perjuicio de destacar que nadie ha concretado los extremos, alcance y demostración de esa persistencia de los efectos contaminantes, en un país como el nuestro que ha sufrido al menos tres catástrofes de esa índole y donde todo indica que, aparte de la posible contaminación global de los mares del planeta, se ha conseguido recuperar la inmensa mayoría de los usos y actividades, económicas o no, de toda índole, como a la vista está.

La alternativa del refugio ha sido la más debatida.

Para empezar hay dos afirmaciones contrapuestas: de un lado se dice que era la única decisión lógica y técnicamente viable que reduciría los perjuicios y coste de manera drástica y, de otra parte, se sostiene que esa decisión era técnicamente arriesgada e inviable y que sería ilegal el refugio en las condiciones en que se hallaba el Prestige, bien por afectar a espacios naturales protegidos, bien por afectar de modo directo a poblaciones que verían sumamente alterada su economía y sus condiciones de vida.

Debe haber un término medio entre estas posturas enfrentadas, así que lo lógico es analizar en qué términos habría de concretarse el refugio.

Las condiciones de navegación del buque con un enorme hueco en el costado y sobrecargado hasta casi los límites de lo aceptable, convertían su manejo, incluso remolcado, en tarea muy difícil, lo cual en alta mar o en aguas libres podía ser un inconveniente pero no un riesgo, como ocurriría si se pretendiese dar refugio.

Se han suscitado diversas hipótesis, desde la entrada en el puerto de A Coruña, hasta su entrada en el puerto de Vigo o que fuese llevado al seno de Corcubión.

La entrada en A Coruña se descarta fácilmente por las precarias condiciones de acceso a dicho puerto en circunstancias normales cuanto más en las carenciales ya descritas.

La entrada en Vigo tampoco era factible, pese a la petición expresa, de la empresa de salvamento y rescate que finalmente se hizo cargo del buque, toda vez que pese a tener buen acceso la proximidad a un parque natural de gran importancia lo desaconsejaba, si bien en definitiva no pudo evitarse que el vertido afectase a ese parque.

La otra alternativa, el seno de Corcubión, es la que ha concitado más adhesiones y votos de los posibilistas. En efecto, está relativamente cerca del lugar del suceso y su acceso y ámbito de refugio son amplios.

Sin embargo, se ha discutido la eficacia del refugio en ese seno, toda vez que no estaba protegido del viento reinante en los días de autos, las dificultades de la maniobra de acceso eran importantes y, naturalmente se destruiría el ecosistema de la zona y se afectaría de forma decisiva al modus vivendi de la población local, siquiera también se haya dicho que tanto la riqueza ecológica y la marisquera, piscícola, etc. de la zona así como su población eran escasas y por tanto sacrificables, esto es, se trataría de un mal menor.

Por supuesto, las personas directamente concernidas consideran inaceptable esa solución y serían previsibles tensiones que podrían degenerar en disturbios, pero lo más decisivo es la imposibilidad de considerar mal menor esa solución, porque la destrucción

de la zona sería tan intensa que a lo peor su recuperación no sería ni fácil, ni completa y tal vez no recuperase el estado aceptable del resto de las zonas que fueron afectadas. Aun así, se trata de una alternativa aparentemente respetable y eficaz, si no fuese por un gran inconveniente de carácter real y argumental que consiste en un dato obvio que se desprende de todo este asunto y se hizo notar inmediatamente después de estos sucesos.

Nunca se ha dicho hasta ahora cual sea la decisión correcta a tomar y protocolo a seguir en el supuesto no desdeñable de que se repitiesen hechos similares, ni aun ahora después de una dilatada instrucción y de un largo y árido juicio, ha sido capaz nadie de señalar lo que haya de hacerse aparte de algunas opiniones particulares más o menos técnicas.

Tal vez la exclusión de puertos de refugio obedezca a intereses de orden público respetables o a dificultades técnicas inexplicables o a imposibilidad real de tomar decisiones con carácter preventivo, pero en cualquiera de esas alternativas es imposible atribuir ninguna clase de responsabilidad penal por imprudencia y menos por dolo eventual al entonces Director General de la Marina Mercante.

Sin duda, la exigencia de resoluciones adecuadas y de diligencia a las autoridades ha de formalizarse con un

rigor exquisito, pero aun así la conducta del acusado concernido supera con creces ese canon y, aun cuando haya asumido el acusado en exclusiva y personalmente la responsabilidad por las decisiones tomadas, resulta poco convincente que esa responsabilidad no dependiese directamente de otras autoridades tan o mejor asesoradas que el acusado y con una posibilidad de influir en que la crisis y su resolución sea mucho más rápida y eficaz.

Sorprende además que se incrimine a quien en principio no es sino una víctima y afectado por el desastre que trató de solucionar, aunque es verdad que pudo haber negligencia en el cumplimiento de obligaciones por ser infundadas y/o inadecuadas las decisiones que es lo que ha de analizarse

Simplemente ante una situación de emergencia, previo el asesoramiento técnico más riguroso y capaz, se tomó una decisión discutible pero parcialmente eficaz, enteramente lógica y claramente prudente, de modo que salvo la imposición de un criterio personalísimo y difícilmente fundado, se decidiese por imposición de autoridad no razonable otro criterio distinto.

Es verdad que hubo y hay funcionarios, técnicos y autoridades españolas que discreparon y discrepan aun hoy de esa decisión pero son una minoría y sus criterios o son poco fundados o analizan la situación con el

conocimiento actual de la misma y no con los limitadísimos datos de que se disponía en su momento.

Incluso, desde el punto de vista jurídico la cuestión dista de ser pacífica porque la Sra. Juez de Instrucción fundamentó y decidió el sobreseimiento de las actuaciones con respecto al ahora acusado y hubo de ser esta Audiencia Provincial la que decidiese revocar aquella decisión y someter a juicio al acusado, así que los criterios son dispares y enfrentados, debiendo el Tribunal analizarlos ahora desde la perspectiva más completa de la prueba practicada en juicio con el máximo respeto a los criterios de otras decisiones judiciales tomadas desde una perspectiva necesariamente indiciaria.

Naturalmente el acusado concernido, José Luis López Sors González, quien asumió la dirección de los trabajos para evitar/paliar las consecuencias de los hechos y que era la autoridad marítima nacional competente desde un primer momento y tomó todas las decisiones esenciales, ha sostenido el acierto y licitud de su decisión, consistente en que ordenó alejar el buque de la costa para evitar el embarrancamiento, a 120 millas de distancia, que es el margen de autonomía de los helicópteros y la cobertura de los salvadores (sic) del buque.

Afirma también que cuando el capitán Mangouras lastró el buque, puso en peligro al propio barco, dado que

el barco estuvo adrizado pero roto interiormente, porque lo lógico y posible hubiera sido transvasar el fuel dentro del barco y corregir así la escora

Matiza que el Sr. Delegado del Gobierno no intervino en ninguna decisión técnica ni en otras relevantes, facilitando la asistencia técnica TECNOSUB⁴³ ORSL, ITOPF⁴⁴ y CEDRE⁴⁵, contando con el asesoramiento de cuatro subdirecciones generales, del ingeniero David Alonso y de un jefe de prácticos, marino de profesión y sopesando la posibilidad de remolcar las dos mitades del buque si llegaba a partirse, si bien la posibilidad de que se solidificase el fuel al hundirse es cierta hasta quedar en un estado parecido a la plastilina (sic). Se exploraron diversas posibilidades diferentes del alejamiento, aunque no contemplaron la posibilidad de buscar refugio en Corcubión

Aseguró que La ley no permitía llevar el buque a las rías y que se ordenó a Pedro Sánchez “ la consigna es que lo alejen y que se hunda” porque le decían que se hundía y que ardía y que había balsas de salvamento en el mar, y,

⁴³ Empresa de salvamento y buceo

⁴⁴ ITOPF (Internacional Tanker Owners Contaminación Federación Ltd) es una organización sin fines de lucro establecida en nombre de los armadores del mundo para promover una respuesta aspectos de la lucha contra la contaminación y los efectos de los vertidos en el medio marino. Sus servicios técnicos incluyen la limpieza, la evaluación de los daños por contaminación, la asistencia en la planificación de respuesta a derrames, y el suministro de formación e información eficaz a los vertidos marinos de petróleo, productos químicos y otras sustancias peligrosas, ofreciendo asesoramiento técnico objetivo.

⁴⁵ Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las Aguas

de hundirse, era mejor que sucediese lejos de la costa, siendo el rumbo 330 el único posible según los profesionales que estaban en el mar.

Insistió en que ni Francia ni España sabían lo que iba a pasar con el vertido porque las corrientes son complejísimas y esperaban que la contaminación se diluyese/lavase en el mar y que la rotura y hundimiento del buque cerca de la costa era un riesgo demasiado grave e inasumible. EL EXON VALDEZ, QUE EMBARRANCÓ, CONTAMINÓ EL DOBLE DE LITORAL QUE EL PRESTIGE

Siguiéndose de todas estas declaraciones una defensa acérrima y sin fisura del acierto de las decisiones de alejamiento del buque de la costa, lo cual en cuanto que alegación de parte tiene escaso valor, pero revela una convicción por lo menos llamativa

El Capitán Mangouras siempre ha sostenido que Ha sido un error de parte de las autoridades ordenar que el barco se alejase mar a dentro: **ha sido un caso agravado por unas malas decisiones de las autoridades españolas** ya que había que cercar el barco con barreras flotantes, conducirlo a un lugar tranquilo, allí transbordar la carga y así evitar la catástrofe y además, como estaban cerca de

la costa, **podía utilizar las anclas para impedir el embarrancamiento**, aunque las condiciones no eran idóneas y la ensenada de Corcubión era un buen sitio para fondear⁴⁶

Estas manifestaciones también son alegaciones de parte pero siguen un esquema que resume las grandes líneas de defensa y/o acusación de otras partes, que sencillamente benefician al acusado que las asume, lo cual reduce su importancia desde una perspectiva meramente probatoria. Además si tan eficaz y sencillo era el uso de las anclas, no se entiende por qué no se utilizaron, ni se propuso formalmente esta posibilidad a las autoridades o a los técnicos.

Nikolaos Argyropoulos, jefe de máquinas del Prestige centró sus declaraciones en su comportamiento los días de autos sin mencionar cuál de las opciones discutidas sobre el alejamiento o refugio del buque era la correcta.

JOSÉ POSE VAQUERO, Jefe del Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Finisterre, tras asegurar que no había criterios unificados o protocolos de actuación comunes, en cualquier caso se procuraba siempre echar buques con problemas fuera de nuestras aguas, mientras que LA ALTERNATIVA (desde la perspectiva del salvamento) QUE EL TESTIGO PREFERÍA ERA BUSCAR UN LUGAR DE REFUGIO, pero esa decisión

⁴⁶ Dicho de una embarcación o de cualquier otro cuerpo flotante: Asegurarse por medio de anclas que se agarren al fondo de las aguas o de grandes pesos que descansen en él.

no era de su incumbencia, esto es, expuso una preferencia sin precisión de clase alguna y eludiendo toda responsabilidad, siquiera sea un ejemplo de las discrepancias sobre el tema, incluso en el ámbito de la administración española.

PEDRO LUIS SÁNCHEZ MARTÍN, capitán de la marina mercante, Jefe de Salvamento en Madrid cuando ocurrieron los hechos y subordinado de José Luis López Sors, sostiene que La mejor opción era el alejamiento, EN AQUEL MOMENTO.

FERNANDO BALBÁS DE LA VEGA, Inspector naval en las fechas de autos e ingeniero naval declaró que el alejamiento, en las condiciones iniciales del buque, era una barbaridad.

HELIODORO REY RODRÍGUEZ , Jefe del centro de Finisterre, es partidario de haber refugiado el buque

JAVIER GARATE HORMAZA Capitán de la Marina Mercante y en las fechas de autos director de SASEMAR⁴⁷ y su subordinado JESÚS MARÍA URIBE ECHABURU, director de operaciones de SASEMAR coincidieron en sus opiniones un tanto equívocas sobre los puertos de refugio

Según ÁNGEL DEL REAL ABELLA, capitán marítimo de la zona marítima de A Coruña desde 1994, con obligación

⁴⁷ Ente público empresarial encargado de la seguridad marítima en aguas españolas. Está bajo dependencia directa del Ministerio de Fomento de España por medio de la Dirección General de la Marina Mercante.

de coordinar actuaciones en casos de emergencia, el buque después de adrizado se hundió hasta los 21 metros de calado, lo que impedía atracar en la Refinería de A Coruña, cuyo calado es de 18 metros y medio y dejaba sólo la opción de las rías, considerada más peligrosa por lo que el CECOP (Centro de Coordinación operativa) optó por el alejamiento porque en realidad el trasbordo del fuel sólo se puede hacer con olas inferiores a dos metros y las que había eran de ocho metros y, además, creyó que a tres mil metros de profundidad el fuel se solidificaría, por eso debía alejarse 120 millas.

Por eso insiste en que nadie discrepó de la orden de alejamiento y el testigo comparte el criterio del Director General corroborado por otros informantes, en concreto JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN para quien el trasbordo era una locura y EVARISTO JOSÉ LANDEIRA REGUEIRO Práctico Mayor (más antiguo) del puerto de A Coruña, quien sostiene que las normas internacionales exigen que un barco de estas características tenga por lo menos un 20 por ciento del calado bajo la quilla, por seguridad, de modo que, si el barco tenía que venir remolcado y pasar por el canal de Punta Herminia, que tiene un ancho de unos 500 metros, a una velocidad mínima de siete nudos para contrarrestar el efecto pantalla que hace un barco de unos 250 metros de eslora, introducir el barco en esas condiciones sería una temeridad y sobre la posibilidad de llevar el barco a la Ría

de Ares, dijo que tampoco dicha ría ofrecía abrigo con el temporal que había, con olas entre 5 y 7 metros.

WYTSE HUISMANS, inspector de salvamento, y jefe de Smit Salvage⁴⁸, RECOMENDÓ EL REFUGIO EN EL PUERTO DE A CORUÑA, así que LA CULPA DE LO OCURRIDO CORRESPONDE A LA ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA, dado que no estuvo de acuerdo con el documento en que se establecía la distancia de 120 millas pero NO TUVO MÁS REMEDIO que firmarlo

GEERT ALBERT KOFFEMAN, Director comercial de Smit Salvage afirma que en una reunión con autoridades españolas el día 15/11/2002 se indicó el alejamiento a 120 millas y fue una desilusión, porque pidieron un lugar de refugio/abrigo y ni siquiera hubo diálogo pese a que la situación era crítica. Otras opciones eran peores. Los detalles del plan de salvamento no se especificaron porque lo sabía todo el mundo y disponían de todos los medios, incluidas barreras a través de TECNOSUB y otras vías. En seis horas estaría protegida la zona. Las gabarras podían contratarse muy rápido y tenían una lista. Se consideraron diversos refugios, incluidos Rotterdam y Gibraltar y preferían una rada/bahía que un puerto, pues EN PUERTO LOS DAÑOS ECONÓMICOS SERÍAN ENORMES, así que firmaron el alejamiento OBLIGADOS EN TERMINOS INACEPTABLES

⁴⁸ Empresa de salvamento que publica que en cualquier momento puede responder inmediatamente a una emergencia en cuatro puntos estratégicos globales (Rotterdam, Kaapstad, Singapur y Houston) y movilizar a personal altamente calificado y equipo de salvamento.

MANUEL ÁNGEL NOGUEIRA ROMERO, Subdirector general de la Marina Mercante en las fechas de autos manifestó que un práctico de La Coruña se negó a que el barco entrase en el puerto de A Coruña y el de Vigo no era adecuado por múltiples razones, de modo que había que separar el barco de la costa.

En consecuencia los testigos examinados se contradicen frontalmente, sin que muchos de ellos expliquen o fundamenten sus opiniones, lo que indica una relevante controversia en un tema clave que nadie ha logrado superar. Es verdad que muchos testigos tenían relación interesada o directa con la administración española y otros defienden criterios profesionalizados en ámbitos como el salvamento que están presididos en gran medida por el ánimo de lucro, pero en definitiva parece que la única posibilidad de refugio aceptable era el Seno de Corcubión, lo cual suponía un acceso dificultoso, una protección dudosa, una dificultad enorme para el trasvase de fuel y la posibilidad de hundimiento catastrófico del buque en esas aguas, que era la posibilidad que contemplaba sobre todo la administración como inminente y no sin razón, porque, aunque la realidad demostró que el margen temporal para la decisión fue muy amplio y que el barco resistió los embates del temporal con manifiesta eficacia, nadie parecía sostener eso en los momentos en que se tomó la decisión.

En todo caso la contradicción que se expuso en términos absolutos y hasta despectivos sólo puede suscitar dudas, desde el momento en que no existe acuerdo aún hoy sobre lo que debiera hacerse si se repitiese esa situación tan indeseable como indeseada.

Los informes periciales sobre esta cuestión también son extremadamente contradictorios entre sí en términos tan inconciliables que producen más que dudas, perplejidad.

En el informe sobre el siniestro del petrolero Prestige a requerimiento de la plataforma “Nunca Más”, elaborado por FELIPE LOUZÁN LAGO, capitán de la marina mercante y profesor de la Escuela Superior de la Marina Civil de la Universidad de A Coruña, concluye que, “si apartamos el petrolero no se soluciona el problema, al contrario, lo que hacemos es agrandar el abanico de contaminación, haciendo que la longitud de costa contaminada sea mucho mayor. Cuanto más apartado está el vertido de fuel de la tierra es mayor el abanico formado y siendo por lo tanto mayor la longitud de costa contaminada, el riesgo por lo tanto queda reducido a la posible contaminación de la rada o puerto a donde se lleve el buque”, considerándose que el lugar de refugio ideal era la ría de Corcubión entre otras cosas porque “se trata de una ría con poca población, y con pocos recursos marisqueros sobre todo si la comparamos con las rías de Muros y Noia, Arousa, Pontevedra o Vigo.” No sólo fue un

error apartar el PRESTIGE sino que, además, las Autoridades Marítimas Españolas ordenaron que el buque fuese remolcado con rumbo 320° a 330° (día 14 a las 12:40 UTC rumbo 330° y velocidad 2,5 nudos; a las 16:05 UTC rumbo 319° y velocidad 6,1 nudos) que por un lado empeoraba las condiciones estructurales del buque y por otro lado aumentaba las posibilidades de un empeoramiento de las condiciones de mar y viento.

Según el INFORME UPC, defendido en juicio por Juan Zamora Terrés, El buque Prestige necesitaba un lugar de refugio donde alijar su cargamento. Cualquier otra opción conduciría a un absurdo juego de contradicciones. En su alejamiento, el Prestige soportó los golpes de 6.000 olas mientras navegó hacia el noroeste; y de otras 28.000 olas mientras lo arrastraban hacia el sur entre el día 15 de noviembre y la mañana del día 19, cuando definitivamente naufragó. Tras un alejamiento a ninguna parte de más de 240 millas y como resultado de los esfuerzos estructurales a los que se encontraba sometido, el buque se rompió y hundió. De la errónea orden de alejar sin destino al petrolero averiado se deduce la tragedia ecológica que causó el peregrinaje hacia el sur, primero, y el naufragio definitivo del Prestige después.

Según LOS PERITOS-BIÓLOGOS D. MARTIÑO NERCELLAS MÉNDEZ, D. ALFREDO LÓPEZ FERNÁNDEZ E D. JOSÉ LUIS CASTRO BALEATO, debió llevarse el Prestige a Corcubión

EL INFORME MARENS SOBRE EL ACCIDENTE , defendido en juicio por Francisco Javier Salgado Cortizas y José Doderó Martín, sostiene que el buque tenía que haber sido conducido, por sus propios medios, o remolcado a una zona de refugio, localizada en un punto de la costa, que ofreciera las mejores condiciones de calado y abrigo, a la vista del tiempo meteorológico predominante. En ese sentido, la mejor opción, y la que menos dificultades podía ofrecer, era la ría de Ares, en función del estado de la mar y el viento del SW imperante.

CHARLES R. CUSHING, experto norteamericano con multitud de títulos y experiencia, informa que el barco estaba condenado desde el inicio del accidente y hubiera sido un enorme riesgo acercarlo a la costa, de modo que el gobierno español no es responsable de lo sucedido

EL INFORME DE RICARD MARÍ SAGARRA concluye que fue un error el alejamiento

EL INFORME DE MANUEL FERNANDEZ HERMIDA, perito designado judicialmente, concluye que, transcurridas 24 horas, el remolque a un refugio carecería de sentido.

JOSÉ RAMÓN IRIBARREN ALONSO, IGNACIO BERENGUER PÉREZ informan que el vertido se movió sobre todo por el viento y en la costa gallega hay muchos espacios protegidos ambientalmente entre ellos Corcubión por lo que sería delictivo llevar el Prestige a su seno.

JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN, VICENTE BECEIRO VEIGA Y ANTONIO FRANCISCO PITA PORTA sostienen que

ningún profesional honrado decidiría alejar el buque porque lo lógico era llevarlo a Corcubión y/o Finisterre

ESTEBAN PACHÁ VICENTE sostiene que el hecho de no dar refugio no fue decisivo en el caso del Prestige

MICHAEL GIRIN informó que, aun siendo posibilista, descarta básicamente la posibilidad de refugio, incluso considerando las repercusiones sociales y políticas de esa decisión.

Naturalmente, este recorrido por el resultado de las pruebas practicadas en juicio es esquemático y resumido, pero recoge el tenor esencial del contenido de los informes oídos.

De nuevo esos informes son contradictorios, pero la mayor parte de los pareceres técnicos se orientan a establecer como más adecuada y correcta la solución de dar refugio al Prestige, pese a que otros pareceres técnicos incluso llegan a calificar de delictiva esa alternativa.

La lógica más elemental coincide también con el criterio técnico mayoritario, porque no puede discutirse que la reducción de los efectos del vertido y la posibilidad de salvamento del buque y de parte de la carga son una alternativa mejor que el dar por perdido el buque y alejarlo de la costa.

Lo decisivo, sin embargo, es si esa alternativa era viable y si los datos conocidos cuando se decidió el alejamiento lo aconsejaban.

En cuanto a la viabilidad de las alternativas todos o casi todos los informes descartan la posibilidad de llevar el barco a los puertos de Vigo o A Coruña por razones técnicas y ambientales que van desde la imposibilidad de entrada en un puerto de escaso calado hasta la probabilidad de afectación grave a espacios naturales protegidos y por una mezcla de esos motivos se descartó la alternativa de llevar el buque al interior de las rías gallegas, reduciendo las posibilidades al seno de Corcubión y alternativamente el puerto de Ares.

Estas dos posibilidades entrañan dificultades notables porque el calado del barco afectado por la técnica empleada para su adrizamiento, hacia muy difícil su navegación en espacios próximos a la costa y porque las condiciones del temporal impedían un trasvase rápido y seguro.

Aun así, cabría asumir esos riesgos si existiese posibilidad seria de salvamento y sólo se temiese o fuese posible la contaminación en un espacio acotado y reducido.

Pero no fue así. La emergencia inicial fue extraordinaria y alarmante y todos los informes técnicos del primer momento coincidieron en destacar que las

posibilidades de hundimiento inmediato del buque eran casi absolutas y que su situación en las proximidades de la costa exigía su alejamiento salvo que se asumiese el riesgo de una catástrofe inminente y grave en las costas gallegas.

En consecuencia se recomendó por los técnicos con responsabilidad en aquel momento el alejamiento, extremo en el que prácticamente se ha convenido por todos que se obró correctamente.

Después se trató de corregir esa situación, pero ya en unas circunstancias aparentemente más favorables, es decir, cuando el buque ya había sido alejado y el riesgo no parecía tan elevado.

Pese a tales circunstancias aparentemente más favorables, en todo momento se consideró que la posibilidad de hundimiento seguía siendo obvia y el hecho de que el buque resistiese sin hundirse varios días no fue previsto ni podía serlo por nadie, de modo que argumentar ahora en base a lo que ocurrió por azar, suerte o falta de conocimiento de datos exactos (debe recordarse que no consta cual fuese la causa exacta de lo ocurrido, salvo con relación a un defectuoso mantenimiento que ninguno de los acusados detectó antes ni podía detectarse en los momentos en que se produjo la emergencia y los días subsiguientes) lo que convierte en razonable persistir en la decisión inicial y no

arriesgarse a buscar un refugio no muy sencillo, a cierta distancia ya notable y con el temor de colapso inminente del buque.

Además, la consideración de las consecuencias de la decisión de alejar el buque no era pacífica, porque la extensión desmesurada del ámbito de la contaminación dependió de corrientes, vientos y oleaje que no eran absolutamente predecibles, así que la lógica según la cual a mayor alejamiento, más extensión de la marea negra, no es incontrovertida y, del mismo modo que se expandió de la forma demostrada, pudo evolucionar de muchas formas distintas sin que nadie haya demostrado que esas alternativas no existan.

Se consideró que el alejamiento del vertido de la costa supondría que el mar redujese su capacidad contaminante, fragmentándolo, y reduciéndolo a términos manejables antes de llegar a las costas e incluso se consideró la posibilidad de que el fuel se hundiese y se congelase en el fondo del mar, cual no es cierto, pero sí que estaría sujeto a unas condiciones que dificultarían su expansión y posibilitarían su recuperación como así fue.

Entonces, un profesional cualificado, asesorado por profesionales cualificados que informan que lo correcto es el alejamiento, salvo algunas excepciones poco explicadas, y que ha de tomar esa decisión de forma extremadamente urgente y rápida dado el peligro creado

con la situación inicial del Prestige, cuando resuelve hacer caso a la mayor parte de sus asesores y a su propio criterio profesional, decidiendo de acuerdo con criterios que en rigor eran indiscutibles en aquel momento, está obrando de acuerdo con la prudencia y diligencia profesionales exigibles, lo que impide toda consideración de gravedad en cualquier negligencia adjetiva que pudiera estimarse en alguna de las decisiones concretas, cual no se ha demostrado sobre todo porque el debate giró exclusivamente sobre las dos alternativas enfrentadas.

Mención aparte merece la actuación y parecer de la empresa de salvamento que aceptó hacerse cargo del buque y firmó muy a su pesar (según dicen ahora) unas condiciones impuestas por las autoridades españolas que según parece eran inaceptables.

Pues si tan inaceptables eran no queda claro por cual razón las aceptaron.

Como expertos sabían que el buque estaba abocado a su naufragio y por eso solicitaron formalmente un concreto puerto de refugio que se denegó porque contravenía todas las indicaciones que habían dado lugar al alejamiento y el propio pacto concluido con la empresa de rescate.

Es fácil entender que el ánimo de lucro, probablemente legítimo, haya influido en esta clase de

actuaciones y pareceres, porque la intervención de los rescatadores deja siempre a salvo sus gastos, aunque no se logre el rescate, de forma que poco arriesgaban aceptando una situación que ya no se podía resolver en modo alguno.

La consideración final sobre el comportamiento del Director General acusado es que todas sus decisiones por definición estaban orientadas a salvar vidas humanas y no hubo ni un herido, a proteger en la medida de lo posible las costas y aunque hubo un vertido catastrófico, se consiguió que no afectase a las costas sino en la medida demostrada, esto es, en términos de posibilidad de recuperación medio ambiental y económica como ha sucedido y a procurar el salvamento y recuperación del buque pese a las obvias dificultades y a las escasas posibilidades de que pudiera hacerse y al fin esas previsiones se cumplieron, luego es imposible calificar esa conducta como delictiva y tampoco como meramente imprudente, porque la decisión fue consciente, meditada y en gran parte eficaz dentro del desastre ocurrido que no provocó la administración española, sino que lo gestionó con profesionalidad, adecuación y en condiciones muy desfavorables.

En la hipótesis de que se hubiera actuado de acuerdo con el criterio de buscar un puerto de refugio y que se eligiese el de Corcubión, tal vez hubiera que vencer más resistencias reales de las previstas y además eso podría

provocar un desastre mucho más grave de lo que pudiera esperarse, así que el dilema que hubo que afrontar era desesperado y en cualquier caso las consecuencias medioambientales iban a ser graves, optándose por el que entonces pareció menos gravoso y eso se hizo en términos razonables, de modo que la conducta del Director General acusado no merece reproche penal alguno.

Eso contradice la perspectiva indiciaria del auto de fecha 05/10/2009 dictado por esta Audiencia, pero la motivación de aquella resolución sólo contemplaba la perspectivas indiciarias para revocar lo resuelto por el Juzgado de Instrucción y se hizo con base en indicios meramente documentales entre los que se primó la importancia de unos sobre otros y se describió una reacción gravemente imprudente del acusado, cuando en juicio se ha demostrado que la decisión inicial fue correcta, que corregir en el sentido de buscar refugio aquella decisión inicial era demasiado arriesgado y que fue imposible prever lo que iba a ocurrir con el buque, incluso cuando el remolque fue firme, pues siempre se contempló la posibilidad de un hundimiento inminente y nadie dijo entonces, ni podía decirlo, que aquella nave averiada iba a resistir a flote horas o días, ni cabía ningún cálculo aproximado, de forma que insistir en lo decidido no equivale a terquedad y riesgo, sino a los mismos

parámetros de prudencia que justificaron la decisión inicial.

Cuando se habla de imprudencia penalmente relevante no caben hipótesis, ni distribución de responsabilidades según una escala de aproximaciones a la realidad demasiado equívocas.

Si alguien pudiera estar seguro de que el buque no se hundiría en varios días, que resistiría de forma sorprendente los embates de un fuerte temporal y de que podría ser conducido a una ensenada (la de Corcubión) sin que se produjese allí su hundimiento, estaríamos ante una negligencia grave, si no se obrase en consecuencia, pero nunca existió ese margen de seguridad y todo indicaba en aquellos momentos que la decisión adoptada era la más correcta, sino la única posible.

Si, como se preveía, el Prestige se hubiese hundido el mismo día de la avería, nadie se atrevería a decir que el alejamiento fue incorrecto y si eso pudo ocurrir, sin que nadie haya explicado porque no ocurrió, es imposible tachar de imprudente lo decidido.

No es que no se contase con asesoramiento, que lo hubo y extraordinariamente competente y, si ahora algunos técnicos sostienen otras tesis, resulta que no está muy claro que sean las adecuadas, ni mejores que las atendidas por el acusado ni más explícitas, ni mejor fundadas, lo que ocurre es que hubo posibilidad de

consultar a otros técnicos y no se hizo, pero eso no quiere decir que se obviase la consulta a los mejores, ni que fuese obligada o prudente esa consulta o que fuesen insuficientes los asesoramientos recabados.

Si se hubiese gestionado ese asesoramiento y se hubiesen agotado las posibilidades inmediatas (cuestión que no es de gestión muy fácil) tal vez (y sólo tal vez) se hubiese encontrado la autoridad responsable con informes contradictorios que sólo dudas podrían suscitar y que remitirían el ámbito de la decisión a preferir unos informes sobre otros o a fiarse del propio criterio profesional de quien decide que está basado en una formación ad hoc por lo menos suficiente.

Quien adopta una decisión técnica en una situación de emergencia, debidamente asesorado, dentro de lo posible, no puede ser incriminado como una persona imprudente, aun cuando el resultado de esa decisión no sea el esperado o se demuestre después su desacierto, cual no es el caso.

Se ha alegado que se trató de una decisión técnica y política, con lo cual se alude a que tuvo un indudable contenido técnico, quizás discutible, pero razonado y razonable, que tuvo que asumir la autoridad responsable, con una decisión que puede ser valorada políticamente, como se hizo en su día con una intensa y extensa intervención de la opinión pública en la cuestión, pero

que al ser fundamentalmente técnica ha de valorarse esencialmente desde esa perspectiva.

No se impuso ningún rumbo suicida, sino una alejamiento dentro de un margen de seguridad aceptable, dadas las circunstancias, sin duda con la convicción del inmediato hundimiento del barco, pero el supuesto error en esa previsión, esto es, el hundimiento no se produjo hasta unos seis días después, no implica que la decisión en sí fuese errónea, ni tan siquiera que fuese apresurada y poco meditada y, por supuesto, no fue en modo alguno imprudente, al menos desde la perspectiva del derecho penal, que no disciplina con claridad estas cuestiones de imprudencia que han de resolverse con criterios casi siempre tautológicos, porque la imprudencia no es sino un juicio de valor que no puede vincularse con el resultado de una conducta sino con sus motivaciones y la posibilidad de prever adecuadamente las consecuencias de esa conducta, de modo que si la motivación ha sido evitar una catástrofe y/o paliarla y lo previsible era que otra decisión produjese consecuencias peores, no puede atribuirse a ese comportamiento ninguna responsabilidad penal y menos, aludiendo a un supuesto cambio de circunstancias que nunca se produjo.

Ni los salvadores fueron capaces de asegurar que podían salvar el buque cuando intervinieron, ni rechazaron unas condiciones que nadie les obligó a aceptar y que respondían al mismo criterio inicial,

porque desde la perspectiva de lo previsible nadie podía aventurar un desenlace concreto, al menos sobre la forma y el momento del hundimiento, así que asegurar que ocurriría en un lugar alejado de la costa para minimizar los daños, fue un criterio razonado y razonable, porque las hipótesis alternativas de que el hundimiento se produjese cerca de la costa cuando se regresase en busca de un puerto de refugio, suponen una previsión tan arriesgada que, esa sí, es inasumible.

No se pueden evaluar responsabilidades penales sobre ucronías⁴⁹ o sobre teorías muy anticuadas como la llamada posición de garante, que no es sino una construcción jurídica instrumental que sólo en ocasiones permite valorar correctamente la entidad de una responsabilidad, porque la culpa es un criterio de valoración que sólo funciona en lo jurídico con todas sus limitaciones y entre ellas el canon esencial es el de la racionalidad y adecuación de la conducta a criterios de diligencia que son perfectamente valorables en cada caso concreto desde perspectivas meramente pragmáticas y así, si lo decidido fue inicialmente correcto y el riesgo de variar después esa decisión era extraordinario, además de situar el margen de decisión en términos de ambigüedad inaceptables, parece que ningún reproche puede

⁴⁹ Reconstrucción lógica, aplicada a la historia, dando por supuestos acontecimientos no sucedidos, pero que habrían podido suceder.

formalizarse a título de imprudencia y mucho menos de imprudencia grave.

Una conducta profesional razonada y razonable puede resultar fallida, pero esa posibilidad no puede definir la adecuación y licitud de la decisión desde la perspectiva de un imposible reproche penal, como se infiere de la Jurisprudencia del Tribunal Supremo resumida entre otras en la sentencia de fecha 08/02/2013⁵⁰.

⁵⁰ La jurisprudencia de esta Sala (STS nº 282/2010), ha entendido que "... la infracción culposa o por imprudencia, como sintetiza, recogiendo nuestros precedentes, la reciente S.T.S. 181/09 , debe reunir los siguientes elementos: a) la producción de un resultado que sea la parte objetiva de un tipo doloso; b) la infracción de una norma de cuidado cuyo aspecto interno es el deber de advertir el peligro y cuyo aspecto externo es el deber de comportarse conforme a las normas de cuidado previamente advertido; y c) que se haya querido la misma conducta descuidada, con conocimiento del peligro, o sin él, pero no el hecho resultante de tal conducta ". En la STS nº 1089/2009 , se decía que el delito imprudente "... aparece estructuralmente configurado, de una parte, por la infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad; y, de otra, por la vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de éste le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado. A estos requisitos ha de sumarse, en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por ésta sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico). Y en los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal. "

En cuanto a la diferenciación entre la imprudencia grave y la que no lo es, se decía en la STS nº 1823/2002 (LA LEY 10701/2003) , que la imprudencia grave "... ha requerido siempre la vulneración de las más elementales normas de cautela o diligencia exigibles en una determinada actividad ", y con parecidos términos se recordaba en la STS nº 537/2005 , que " La jurisprudencia de esta Sala suele considerar grave la imprudencia cuando se han infringido deberes elementales que se pueden exigir al menos diligente de los sujetos. Es temeraria, se ha dicho reiteradamente, cuando supone «un olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado». Estas consideraciones adquieren especial relieve cuando la situación de riesgo creado con el comportamiento imprudente afecta a bienes de primer interés, como es la vida de las personas, y cuando se está creando un peligro elevado para dichos bienes sin la adopción de las necesarias medidas de cuidado y control. "

Con otras palabras, en la STS nº 1089/2009 , antes citada, se argumentaba que "... la gravedad de la imprudencia se determina, desde una perspectiva objetiva o externa, con arreglo a la magnitud de la

En realidad, como sostuvo la defensa del Director General acusado, no hubo dominio del hecho, ni posición de garante porque el riesgo nunca llegó a estar controlado y la conducta es atípica al no haber infracción de normas administrativas

No fue una decisión rígida desde el primer momento y la referencia al hundimiento inicial dependió de la impresión inicial de casi todos

Se aplicó el plan de emergencia, aunque el número de miembros fue superior al previsto y no se constituyó formalmente el comité técnico asesor, lo cual puede criticarse como falta de rigor en la gestión administrativa y formal de la crisis, sin que se haya demostrado que eso tuviese incidencia alguna en el agravamiento de lo sucedido ni en las decisiones tomadas para solucionar la situación de grave riesgo que se produjo.

Eso sí, todo indica que en ese marco difuso de gestión administrativa por lo menos heterodoxa, el núcleo duro de las decisiones se trasladó a muy pocas

infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por la conducta activa del imputado con respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales. El nivel de permisión de riesgo se encuentra determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo). Por último, ha de computarse también la importancia o el valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente: cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado. De otra parte, y desde una perspectiva subjetiva o interna (relativa al deber subjetivo de cuidado), la gravedad de la imprudencia se dilucidará por el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo, atendiendo para ello a las circunstancias forma que cuanto mayor sea la previsibilidad o cognoscibilidad del peligro, mayor será el nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave resultará su vulneración. "

personas que fueron las que más directamente intervinieron en la gestión, lo cual desdice de la exigible adecuación de las reacciones oficiales en casos de emergencia, pero tampoco eso influyó negativamente en las decisiones adoptadas y llevadas a cabo, salvo que se pretenda sostener que un organismo gestor y asesor, constituido de acuerdo con todos los requisitos ad hoc hubiera adoptado otras decisiones con mejor criterio, cual aún hoy no puede sostenerse después de multitud de análisis, opiniones y debates que ni tan siquiera han permitido que podamos saber cuál es la decisión correcta que haya de tomarse si, por desgracia, volviera a producirse un evento semejante al de los hechos que ahora se enjuician.

Las alternativas diferentes a la del refugio ya analizada son las de realizar un trasvase interno o externo del fuel, pero según los informes oídos, ambas posibilidades eran muy dificultosas y arriesgadas, siquiera se haya insistido en la posibilidad del trasvase externo en un puerto o lugar de refugio pese a que la navegación y manejo del Prestige era muy dificultosa hasta el punto que la distancia entre la cubierta y el mar, suponía una situación de francobordo⁵¹ como mucho igual a un metro escaso.

⁵¹ El francobordo o borda libre, según lo definido en el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de la Organización Marítima Internacional (IMO), es la distancia medida verticalmente en el centro del buque, desde la intersección de la cara superior de la cubierta de francobordo con la superficie exterior del forro, hasta la línea de carga correspondiente. El francobordo funciona como reserva de flotabilidad,

Se ha extendido mucho la discusión sobre el estado previo de algunos elementos y equipamientos del buque, algunos ya analizados como los referentes a la navegación sin un sistema automático o a las disfunciones en los serpentines de calefacción, que no fueron eficientes para causar la avería del buque ni supusieron una agravación de las consecuencias de lo ocurrido.

Lo mismo cabe decir de los sistemas de remolque, sobre todo porque, con independencia de su adecuación, la desobediencia acreditada del capitán deja en un segundo plano de importancia esa situación.

Conviene destacar que frente a los testimonios que hablan de defectuoso mantenimiento o casi inutilización del remolque de popa del Prestige, la entidad **MARE SHIPPING INC.** ha aducido que el buque PRESTIGE disponía del sistema obligatorio SOLAS⁵² de remolque de emergencia a popa, debidamente instalado y aprobado por AMERICAN BUREAU OF SHIPPING desde 26.11.1996, y certificado operativo en la última revisión anual del buque de 25.05.02. ajustándose a los criterios del IMO⁵³, ETS⁵⁴ y MSC⁵⁵.

para que cuando el buque navegue entre olas el agua embarcada sea la mínima. En caso de inundación del buque, también la reserva de flotabilidad evitará su hundimiento, o por lo menos, lo retrasará lo máximo posible. El francobordo influye en la estabilidad transversal, ya que al aumentar el francobordo, el ángulo para el cual se anula la estabilidad, también aumenta.

⁵² Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar

⁵³ International Maritime Organization

⁵⁴ Electronic Traction Support

⁵⁵ Comité de Seguridad Marítima de la Organización

El sistema de remolque de emergencia instalado en el buque PRESTIGE exigía para su accionamiento la utilización de vapor para el molinete⁵⁶, así como el trabajo de un mínimo de 4 hombres.

Las exigencias aplicables al sistema de remolque de emergencia de los buques construidos después del año 2.000 (que lo hace casi automático y no exige energía a bordo) son distintas a las que se aplican a los buques construidos antes del 2.000 que no implican la misma simplicidad.

A partir de los esquemas suministrados por los Armadores, parece que 1 sistema ETS montado en la popa del PRESTIGE consiste en un cilindro de estiba de tipo cabrestante y de eje vertical, localizado unos pocos metros a popa de la línea central del guiacabos panamá.

El tambor de estiba contiene el cabo mensajero (la sisga), el cabo de recoger y el cabo de remolque, de 85 metros de longitud. El cabo de remolque es de mayor diámetro, y muy pesado.

Los esquemas indican que es preciso utilizar el molinete de amarre del buque (accionado mediante energía), para desplegar el sistema de remolque de popa. El sistema se acciona mediante el uso de un cabo de

⁵⁶ En náutica, se llama molinete al aparato montado en los buques para llevar sus anclas. Hace la misma función que el cabrestante, diferenciándose esencialmente de él en la posición del eje de giro, que es vertical en el cabrestante y horizontal en el molinete. Es muy frecuente también que se denomine chigre de llevar. Los molinetes se construyen no sólo para llevar anclas, sino también para cobrar un cabo cualquiera, como amarras, espías, etc.

retenida dado desde el tambor del chigre⁵⁷ más cercano, que rodea al cabrestante, lo que hace que el cabrestante gire, lo que permite desenrollar o filar el cabo de remolque. El sistema está provisto de un freno para controlar la operación de filado del alambre de remolque.

Considerando el sistema de funcionamiento descrito, se necesitarían, al menos, cuatro hombres para accionar el sistema de remolque de popa ETS de forma segura:

- 1.- Un hombre para accionar el molinete de amarre
- 2.- Un hombre para posicionar el cabo de retenida sobre el cilindro del molinete de amarre
- 3.- Un hombre para accionar el freno del cabrestante del sistema ETS
- 4.- Un hombre para accionar el cable a través del guíacabos panamá.

También se ha discutido sobre la lenta velocidad del Prestige que permitió que le adelantase el buque Flaminia, pero eso sólo indica que existían dificultades objetivas de navegación por el temporal y que la carga, tal vez excesiva y el estado del buque no permitían una navegación más rápida sin que esa velocidad sea otra cosa que un indicio de navegación dificultosa, pero nada demuestre sobre las causas de lo ocurrido, ni implique

⁵⁷ En náutica, chigre1 es una especie de cabrestante de formas muy variadas , movido a brazo, que se coloca en la cubierta de las embarcaciones a vela y sirve para las operaciones de carga y descarga. También sirve para espiar la nave cuando el caso lo requiere.

negligencia del capitán, antes bien en las circunstancias del día de autos más bien indican prudencia.

En cuanto al vertido de fuel se ha discutido prácticamente todo, desde su alcance inicial hasta su procedencia y ese debate se articuló según las convicciones de cada cual sobre las causas de lo ocurrido.

La verdad es que el vertido se produjo y que su intensidad es coherente con la afectación de las costas españolas y francesas, así que el debate no parece muy relevante, salvo en dos aspectos, referidos a que inicialmente el vertido era de escasas proporciones, cuando los testimonios de pilotos y funcionarios se refieren a fuerte olor a fuel y notable extensión del vertido, lo que ha sido corroborado por fotografías y vídeos en los que es fácil apreciar desde un primer momento la importancia de dicho vertido, siendo el otro aspecto relevante la procedencia exacta del tan referido vertido, al sostener algunas partes que el fuel provenía, además del tanque que lo contenía, de alguno de los de lastre, mientras que puede apreciarse en algunas fotografías que, una vez que saltaron o se rompieron determinadas tapas, lo que salía por las aberturas desprotegidas era agua.

En cualquier caso, el vertido existió y ya desde el primer momento fue relevante, así que las posibilidades de que se adoptasen otras decisiones diferentes de las

adoptadas a causa de la escasa cantidad inicial del vertido o a su exacta procedencia son tan remotas que no aportan nada relevante al enjuiciamiento.

La Ilustración siguiente describe de forma muy llamativa la evolución del vertido y su importancia. (Folio 7300)

3º) En el ámbito de la responsabilidad penal queda por analizar el delito de desobediencia que ex art. 556 del C. Penal se imputa a dos de los acusados que han comparecido en juicio.

Esa desobediencia depende esencialmente en el caso del capitán de su negativa a dar remolque cuando le fue ordenado así por la autoridad marítima nacional reiterada, imperativa e inequívocamente y en el caso del jefe de máquinas por no haber atendido diligentemente a los requerimiento explícitos de que pusiese en funcionamiento los motores del buque que se habían parado automáticamente como medida de protección tras la brutal escora inicial.

Un repaso esquemático a los testimonios e informes oídos al efecto puede concretarse en los siguientes términos:

El acusado Apóstolos Ioannis Mangouras aseguró que no desobedeció a la autoridad sino que contactó con

su armador porque no había riesgo inminente y esa demora fue de 10 minutos. Nunca dijo que no daba remolque, pero la situación tenía que mejorar. Sólo comunicó con el remolcador Ría de Vigo. Colaboró con las autoridades españolas en cuanto pudo y dijo que necesitaba hablar con el armador porque era mucho dinero lo que costaba el remolque y no podía decidir, de manera que si fuera remolque gratis hubiera aceptado

No recuerda cuanto tiempo tardó en responder. En el puente no había nadie y de ahí el retraso. No había condiciones para el remolque por la escora.

El también acusado **Nikolaos Argyropoulos** afirmó que se limitó a cumplir las órdenes impartidas por el capitán

El también acusado José Luis López Sors González dijo que se ordenó al Centro de Finisterre que ordenase al capitán del petrolero dar remolque

JUAN FRANCISCO MUÑOZ CORRALES, Piloto del Helimer dijo que estuvieron preparados Guardias Civiles para acudir al buque porque se negaban desde el barco a dar remolque

FRANCISCO GUERRERO GARCÍA Piloto de helicóptero de salvamento aseguró que **le llamó mucho la atención el rechazo del remolque. La orden era imperativa y no se obedeció ni se colaboró**

JOSÉ POSE VAQUERO, Jefe del Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Finisterre declaró que se dio orden de dar remolque, aunque NO SABE si se dio orden expresa al capitán Mangouras. No le pareció extraño que esperase. Y hubiese preferido que se diese remolque antes, pues se tardó unas tres horas.

LUIS RODRÍGUEZ FUNGUEIRIÑO, Controlador del Centro de control de Finisterre sostuvo que el capitán tardó casi una hora en contestar y recibió la orden de que diese remolque sobre las 20 horas, pero, aun después de reiterar las órdenes, el capitán Mangouras tardó unas dos horas y media en colaborar. Le pidió que colaborase con el remolcador y respondió con evasivas y al decirle que era una orden de las autoridades marítimas, le respondió el capitán Mangouras que sólo recibía órdenes de su armador o que el remolcador obedecía las órdenes del armador y hasta dos horas y media después no colaboró

ANTONIO LAMPÓN BARCIELA capitán del remolcador "Ría de Vigo" de REMOLCANOSA dijo que hasta las 21 horas (desde las 18 horas en que llegaron a la zona, es decir, durante unas tres horas) no aceptó el capitán Mangouras el remolque, ya que Mangouras esperaba órdenes de su armador y que se consiguió el remolque al 7º intento en condiciones terribles aunque antes (a su 4º intento) lo consiguió el Sertosa 32 que no podía con el Prestige

ÁNGEL DEL REAL ABELLA, Capitán marítimo de la zona marítima de A Coruña desde 1994, con obligación de coordinar actuaciones en casos de emergencia, aseguró que poco después de las 17 horas dio orden personalmente al remolcador Ría de Vigo de que diera remolque al Prestige y lo alejase de la costa. Además se comunicó esa decisión vía teléfono al control Finisterre pero el capitán Mangouras respondió que iba a hablar con su armador y se le reiteró la orden que no acató hasta tres horas después

SERAFÍN DÍAZ REGUEIRO, inspector marítimo de la provincia marítima de A Coruña afirmó que el jefe de máquinas dijo que no tenía aire y que un compresor estaba roto y que tampoco tenía energía eléctrica suficiente para el funcionamiento de las bombas, (de lubricación, de agua salada y de agua dulce), de modo que pusieron en marcha un motor auxiliar, tras abrir un tripulante filipino la válvula de combustible (que estaba cerrada sin duda intencionadamente para dificultar su encendido) y hubo sabotaje, porque no querían arrancar, sino con dos personas o una bastaría para poner en marcha el motor.

De este esquema básico de las declaraciones se infiere con toda claridad que al Capitán acusado se le ordenó reiterada, imperativa y claramente que diese remolque, para materializar así la orden de la autoridad

marítima española que había decidido que se alejase el buque de la costa gallega.

Pero el capitán acusado no acató, ni cumplió esa orden, sino que de forma elusiva decidió no cumplirla y la desobedeció, pretextando que tenía que hablar con su armador y tardando en realizar esa consulta alrededor de tres horas.

Todo indica que esa consulta o esa excusa, tenían un trasfondo económico, esto es, que si se aceptaba el remolque, se aceptaba también el pago de los gastos y eso podría perjudicar acuerdos con otras empresas y remolcadores, supuesto que con los movilizados por las autoridades españolas ni cabían tales acuerdos ni se formalizaron, o al menos así lo han declarado los distintos responsables, bien negando taxativamente que hubiera acuerdos, bien diciendo ignorar si los había.

En realidad se trataba de dilucidar si el remolque podría equivaler a un salvamento y en ese caso cual sería el resultado económico de esta actuación. Tan es así, que en un momento dado el propio capitán Mangouras dijo que si el remolque fuese gratis, o si le hubiesen dicho que el criterio era la gratuidad, no había tenido inconveniente en dar remolque.

Es posible que la tardanza en realizar la consulta con el armador se debiera al mal estado de las comunicaciones el día de autos, pero esa dificultad no

aminora la responsabilidad del capitán sino que la aumenta.

En efecto, puede ser que los profesionales de la navegación marítima estén acostumbrados a negociaciones de esta clase, pero cuando se llevan a cabo en el contexto de una emergencia extraordinaria que creaba un riesgo y causaba enormes perjuicios a intereses ajenos de toda índole, nada justifica retrasos que aumenten ese riesgo e impidan o difieran que se reaccione adecuadamente.

Naturalmente, el capitán acusado no podía diferir ni un minuto el cumplimiento de lo ordenado, porque carecía de todo margen para cuestionar la orden salvo que se tratase de un mandato que careciese de toda racionalidad y que fuese obviamente perjudicial cual no era el caso.

La excusa es inaceptable, porque el armador en el momento en que el hecho se produce no tiene tampoco margen para obviar el cumplimiento de la orden. Así, en el hipotético e improbable caso de que el armador ordenase al capitán que desobedeciese a las autoridades españolas, se produciría una situación absurda según la cual en ese conflicto habría de predominar el criterio del armador aunque no fuese racional.

Lo ocurrido es que, más preocupado por las consecuencias económicas de un remolque que era

obligado, urgente y razonable, que por solventar una situación de máxima emergencia, decidió el capitán, tal vez con cierta anuencia del armador, no obedecer las legítimas ordenes que de forma imperativa le fueron impartidas, con lo cual materializó una clara desobediencia y despreció intencionalmente el principio de autoridad, también legítimo, de la autoridad marítima nacional.

Concurren así tres requisitos claves del delito de desobediencia, cuales son:

a) Existencia de una orden legítima, razonable e inequívoca de autoridad competente.

b) Conocimiento de los exactos términos de esa orden y su alcance por parte del acusado quien voluntaria y maliciosamente dejó de acatarla y obedecerla

c) Ánimo específico de desconocer el principio de autoridad, ofendiéndolo y tratando de burlar la legitimidad del ejercicio de esa autoridad.

Así, se adecua esa conducta concretamente al tipo descrito en el art. 556 del C. Penal⁵⁸, en relación con el art. 550 del mismo texto legal⁵⁹.

⁵⁸ Los que, sin estar comprendidos en el artículo 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.

⁵⁹ Son reos de atentado los que acometan a la autoridad, a sus agentes o funcionarios públicos, o empleen fuerza contra ellos, los intimiden gravemente o les hagan resistencia activa también grave, cuando se hallen ejecutando las funciones de sus cargos o con ocasión de ellas.

Esta desobediencia es grave no sólo por el contexto de emergencia en que fue materializada que no autorizaba ninguna duda, vacilación reticencia y/o elusión, sino que exigía una pronta reacción de acatamiento y obediencia, aun en el caso de que se discrepase de su total adecuación, lo que no ocurrió, sino que se eludió el inmediato cumplimiento con un motivo inadmisibles, cual fue preservar, mejorar o negociar los intereses económicos en conflicto, de cuyo alcance dan idea las previsiones del equipo de salvamento y las cláusulas habituales en esta clase de actividades de remolque y de salvamento.

Cabría hablar incluso de una actitud claramente despectiva del capitán acusado que prácticamente se burla del contenido y apremio de las órdenes y decide incumplirlas como si fuesen dudosas o dictadas por personas incompetentes o por autoridades de un país que no parece que le mereciesen demasiado respeto.

Esa es la gravedad objetiva de la desobediencia, esto es, la intención clara de desprestigiar a la autoridad y la gravedad del contexto de emergencia que hacía inviable toda desobediencia y especialmente reprochable que se trate de excusar esa inaceptable cuanto delictiva conducta con criterios que sólo hacen referencia a un ánimo de lucro apenas entendible en el contexto de esta clase de catástrofes.

Cierto que finalmente, con un retraso muy notable, el capitán acusado aceptó dar remolque, pero esa avenencia parece forzada por el contexto, procurada por la consulta con el armador y derivada de una posibilidad de salvamento, si remota, al menos ensayada, de manera que ese acatamiento final de la orden no sana la grave desobediencia inicial, antes bien la resalta con el reconocimiento forzado de la procedencia de obedecer lo ordenado, del mismo modo que un arrepentimiento o un reconocimiento ulterior de culpabilidad no supone que un delito deje de existir, sin perjuicio de lo que eso pueda implicar de modulación circunstancial.

Tal vez sea cierto que la capacidad técnica de los equipos de rescate y remolque sea muy elevada y que al realizarse esa actividad en un contexto de empresa libre y privada, han de ser compensados económicamente, siquiera las obligaciones de quien puede salvar algo y no lo hace por cuestión de precio sean más que obvias y parece que resulta de nuevo incomprensible que, precisamente en este ámbito no existan medios y autoridades internacionales que gestionen estas urgencias con fines no sólo distintos, sino alejados de todo lucro, como debe ocurrir también con los controles que disciplinen la navegación de los buques en condiciones adecuadas.

Sobre el salvamento intentado también se han acentuado las discusiones, pero, sin perjuicio de abundar

en lo precedentemente dicho sobre la profesionalidad de los rescatadores y su contexto, resulta que llegaron tarde al buque, que no aportaron medios adecuados para el rescate, La contratación estuvo supeditada a intereses comerciales y no consta la oferta de salvamento, todo lo cual diluye el alcance, finalidad y adecuación de su intervención. Es cierto que la tardanza pudo ser debida a reticencias de las autoridades en facilitar medios de transporte, pero la profesionalización de los rescatadores permite presumir que debieran tener cubierta privadamente esa eventualidad que finalmente fue resuelta por la administración española.

Han afirmado los rescatadores que en muy poco tiempo podrían movilizar eficazmente multitud de medios para el rescate; quizás, pero no los movilizaron o no consta que lo hiciesen/procurasen.

Sobre la supeditación a intereses comerciales del salvamento baste lo ya dicho y sobre la ausencia de una oferta de salvamento, parece difícil que eso se justifique aludiendo a las draconianas condiciones impuestas por las autoridades españolas como consta en el documento suscrito al efecto donde se exige mantener el Prestige a una concreta distancia de las costas españolas.

En consecuencia ese rescate fallido y sus circunstancias nada demuestran ni desde la perspectiva de las causas de lo ocurrido ni desde el punto de vista de

adecuación de las decisiones reales que se dieron aquellos infaustos días de autos.

Debe condenarse entonces al capitán acusado por el referido delito de desobediencia.

Por el contrario el jefe de máquinas nada pudo desobedecer con respecto al remolque, porque quien decidía esa cuestión era el capitán y las referencias a que desobedeció órdenes concretas para poner en funcionamiento la máquina del buque y a que incluso sabotó la maquinaria para impedir y/o dificultar esa puesta en funcionamiento son imprecisas, formalizadas en un contexto muy confuso de emergencia, realizadas por una sola persona y sin un contraste técnico suficiente, además de haberse considerado muy positivas sus reacciones respecto a la conservación y funcionamiento de las máquinas tras manifestarse la avería, de modo que debe ser absuelto de un delito cuya formal imputación carece de todo sentido en lo que a este acusado se refiere.

Tampoco puede imputarse ilícito alguno derivado del hecho de hacer funcionar la máquina del buque porque, aun cuando se ha dicho que las vibraciones pudieron afectar a la brecha del casco, resulta que resistió varios días y miles de olas, sin que tampoco haya quedado demostrado que los cambios de rumbo afectaran de

forma significativa a la integridad del buque ya que las versiones de peritos y testigos son contradictorias al respecto y, si parece lógico evitar que el oleaje golpee directa y especialmente el costado dañado del buque, el tiempo en que eso no ocurrió, parece que no afectó mucho a la notable y parece que sorprendente resistencia del barco tras la grave avería inicial

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

⁶⁰ El SINTROM (Acenocumarol) es un medicamento anticoagulante que disminuye la capacidad de coagulación de la sangre, por eso impide la formación de coágulos que pueden obstruir la circulación en los vasos sanguíneos.

4º) Los hechos reseñados como probados en esta sentencia, son constitutivos de un delito de desobediencia grave a la autoridad, previsto y penado en el art. 556 en relación con el art. 550 del Código Penal

5º) De dicho delito es responsable criminalmente en concepto de autor Apóstolos Ioannis Mangouras

4º) No concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal

5º) Son criterios de individualización de la pena no sólo la gravedad manifiesta de la desobediencia, sino también el alarmante contexto en que se produjo el hecho.

Si una desobediencia frontal, fría y maliciosa es ya de notable gravedad, cuando se conecta eso con la urgencia de evitar o reducir el alcance de un derrame de fuel que causó innumerables perjuicios, se destaca más esa gravedad.

Por eso el Tribunal entiende que no debe reducirse su alcance a la mitad inferior de la pena, sino que ha de modularse de acuerdo con esa especial gravedad en términos, no obstante moderados, dado el tiempo transcurrido y esa singularidad que se produjo en juicio, cuando algunas partes, pese a solicitar para el capitán acusado graves y extensas penas privativas de libertad,

proclamaron que no querían verle privado de libertad e incluso que no había margen legal para reducirlo de nuevo a prisión, lo cual puede tener alguna explicación técnica, que sólo compete decidir y valorar al tribunal.

De ese modo, sin exasperar la pena hasta su límite máximo se impone con una duración razonable, no sólo en relación a la duración total de la pena, sino también en relación objetiva con la duración racional de esta clase de penas que se imponen muchas veces con duración corta, pese a ser denostada esta técnica, en general, desde hace mucho tiempo y por múltiples tratadistas.

6º) La responsabilidad civil exigible no puede referirse a las graves consecuencias económicas del vertido de fuel del Prestige, ex arts. 109⁶¹, 110⁶², 116⁶³ y concordantes del C. Penal, como se deduce del tenor literal de esos preceptos cuando se refieren a daños y perjuicios causados por el hecho o a la necesidad de que los daños y perjuicios se deriven del delito, de modo que si sólo se considera acreditado el delito de desobediencia, del mismo no se deriva o con el mismo no se han causado los daños y perjuicios derivados del vertido del Prestige,

⁶¹ 1. La ejecución de un hecho descrito por la Ley como delito o falta obliga a reparar, en los términos previstos en las Leyes, los daños y perjuicios por él causados. Ver jurisprudencia Ver preguntas y respuestas 2. El perjudicado podrá optar, en todo caso, por exigir la responsabilidad civil ante la Jurisdicción Civil. Ver jurisprudencia Ver preguntas y respuestas

⁶² La responsabilidad establecida en el artículo anterior comprende:

- 1.º La restitución.
- 2.º La reparación del daño.
- 3.º La indemnización de perjuicios materiales y morales.

⁶³ Toda persona criminalmente responsable de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios. Si son dos o más los responsables de un delito o falta los Jueces o Tribunales señalarán la cuota de que deba responder cada uno. Ver jurisprudencia

con independencia de la en buena parte cumplida acreditación de ingentes daños y perjuicios, en los términos en que se han declarado acreditados, lo que exige concretar los criterios ad hoc en los siguientes términos:

El M. Fiscal, ateniéndose al criterio de sus propios peritos solicita que se indemnice al Estado español en **1.974, 54 millones de euros de los que 1.000,63 corresponden a Galicia**, a Entidades y particulares españoles en **172.865.003,62 euros y al Estado francés y entidades francesas en 86.361.254,55 euros**

La Abogacía del Estado (Acusación) solicita que se indemnice al Estado en 2.152.000.000 de euros más intereses, es decir lo reclamado por el M. Fiscal, los gastos acreditados por los peritos del Consorcio con correcciones del FIDAC sobre todo en relación a Hacienda, es decir, 811.812.000 de euros y 2.213.000 de daño ambiental.

Las demás partes perjudicadas han solicitado diversas sumas con un apoyo documental y/o pericial variado que ha sido discutido en juicio sobre todo por el FIDAC⁶⁴

⁶⁴ Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos integrados por tres organizaciones intergubernamentales (el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario) que facilitan la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de derrames de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros.

Esas peticiones y debates deben ser matizadas de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Al parecer, los efectos de los hidrocarburos sobre los ecosistemas de costas expuestas al mar son de corta duración y la flora y la fauna vuelven a colonizarlas rápidamente.
- b) Hay una obvia diferencia entre las indemnizaciones pedidas y lo certificado en este juicio como gasto efectivo del Estado y de la Xunta de Galicia, certificación que se acepta en sus propios y exactos términos, debiendo justificarse la diferencia con arreglo a los criterios que a continuación se establecerán, sin que baste acogerse a una sedicente presunción de racionalidad de la Administración que, como presunción es sumamente discutible, cual no debe hacerse en esta resolución por razones obvias y sólo sería iuris tantum, de modo que debe someterse a criterios de acreditación en el mismo grado que el resto de las partes.
- c) La determinación del alcance de los daños y perjuicios y el importe de su reparación e indemnización sólo puede acreditarse documentalmente por facturas o contabilidad no impugnadas o ratificadas a presencia judicial y refrendadas por un informe pericial por peritos designados también judicialmente

- d) Si no hubiera evidencias documentales fiables deberá estarse al informe de los peritos que judicialmente se designen
- e) Los tiempos de cese forzoso de pesca, marisqueo y actividades económicas de otra índole en las zonas afectadas serán las establecidas oficialmente por las autoridades competentes
- f) Las barreras, material anticontaminación, maquinaria y otros medios que hubiesen sido adquiridos para impedir o paliar los daños y perjuicios derivados de la contaminación, en cuanto no hayan sido incluidos en los gastos certificados, habrán de ser comprobados documentalmente y con la demostración de su efectivo empleo en las tareas derivadas de los hechos enjuiciados o alternativamente con un informe pericial de la necesidad de tales gastos
- g) Los vuelos para control de contaminación también se acreditarán documentalmente y sólo se indemnizarán dentro del periodo que pericialmente se estime necesario dicho control específico
- h) Los daños morales causados son obvios extensos y profundos, no sólo por el sentimiento de temor, ira y frustración que afectó a gran parte de los ciudadanos españoles y franceses, sino también por la huella indeleble de la percepción referida a

que catástrofes de esta o más amplia magnitud pueden afectar en cualquier momento a los mismos perjudicados, de modo que cuando se haya reclamado expresamente por ese concepto, deberá fijarse en una cuantía que no supere el 30% que se fija prudencialmente, del importe acreditado de daños materiales, siempre que lo reclamado fuese más de lo que resultaría de aplicar esa limitación.

La responsabilidad civil ex delicto no tiene otra especialidad que su origen y por lo tanto el Tribunal puede fijar con entera libertad los términos y el alcance de dicha responsabilidad, de acuerdo con lo acreditado en juicio, pero las normas que han de aplicarse para esta determinación no pueden ser sino las que disciplinan civilmente esta clase de responsabilidades, o lo que es lo mismo no cabe obviar los criterios fundamentales de determinación de la responsabilidad civil en nuestro ordenamiento, lo que significa que, pese a la libertad de criterio sobre lo realmente acreditado en esta materia, en ningún caso puede vulnerarse la normativa que discipline la responsabilidad de ciertas entidades y personas jurídicas.

Si existen normas legales o pactos contractuales que limiten ciertas responsabilidades habrá que estar a esas limitaciones, de modo que las entidades o personas obligadas por esas normas o contratos cumplirán con

responder dentro de los límites de tales normas y pactos, sin perjuicio de lo que puedan repetir contra otros obligados.

La legalidad vigente exige para la navegación legal una serie de requisitos y aseguramientos que el Prestige cumplía al menos en lo imprescindible, pero que, seguramente son insuficientes para hacer frente a consecuencias tan calamitosas como las causadas con ocasión del naufragio del Prestige.

Precisamente por eso se han creado organismos que puedan conseguir indemnizaciones más ajustadas como ocurre con el FIDAC, que tiene unas limitaciones de indemnización pactadas por y con criterios internacionales que vinculan a muchos Estados, entre ellos el español, luego a esas limitaciones habrá de estarse, no tanto para evitar una dramática desaparición de esos organismos, cuanto para atenerse a limitaciones en la materia que son la esencia de su intervención, o, dicho de otro modo, si existe una limitación normativa de esas indemnizaciones frente a determinados organismos, deben respetarse y exigir la parte de responsabilidades pecuniarias que no sean satisfechas por esos organismos a otros responsables a quienes esa limitación no afecte.

Pudiera argumentarse que la peculiaridad del negocio que se desarrollaba en y por medio del Prestige permite que su gestión confusa haga que figuren como

responsables personas jurídicas de escaso poder económico y absolutamente imposibilitadas de hacer frente a tal responsabilidad, cual puede ser cierto y si eso se tolera en el ámbito propio del negocio, sería incluso posible acudir a la doctrina del levantamiento del velo de la persona jurídica para identificar a los verdaderos responsables.

Es verdad que parece existir una cuasi identidad entre Mare Shipping y Universe Maritime, pero una de esas entidades no es parte en este juicio, como se argumentó en auto de fecha 31/10/2012, lo cual no impide abundar en esa consideración en el contexto argumental de la confusión en la gestión como medio de eludir responsabilidades o de intentarlo

Las limitaciones del FIDAC, en cuanto al importe de las indemnizaciones no contradicen nuestro sistema, de modo que se produzca un conflicto de normas, porque su responsabilidad está desligada de criterios de culpa o negligencia e incluso de cualquier criterio contractual residual, como ocurre con las compañías aseguradoras, e incluso a estas entidades se les dispensa de efectuar pagos más allá de lo legalmente establecido y lo pactado en el art. 117⁶⁵ del C. Penal

⁶⁵ Los aseguradores que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias derivadas del uso o explotación de cualquier bien, empresa, industria o actividad, cuando, como consecuencia de un hecho previsto en este Código, se produzca el evento que determine el riesgo asegurado, serán

Las estimaciones indemnizatorias del FIDAC se fundamentan en la valoración del gasto que estiman razonable y en un manual de reclamaciones particular y ad hoc, ya rechazado en el caso Mar Egeo, aunque sus peculiaridades son de interés como criterios apreciables y apreciados, sin perjuicio de advertir que no parece coherente que un organismo de esta naturaleza e importancia presente como peritos a personas que sin tener ciertos conocimientos científicos especiales de economía (aunque tengan especializaciones de otra clase) se permitan informar y opinar sobre extremos ajenos a su especialidad al amparo de una supuesta vocación que es inaceptable como razón de ciencia, aun en el caso de que existiera, dicho sea sin perjuicio de reconocer que la experiencia y el tiempo dedicado a examinar cuestiones de esta índole permite una cierta pericia/habilidad en la consideración de esta clase de datos.

El FIDAC no decide, sino que informa y ofrece acuerdos o criterios indemnizatorios cuyo análisis procede desde la perspectiva de los criterios aplicables en materia de responsabilidad civil.

Sin duda el lucro cesante se puede probar de muchos modos, pero las necesidades prácticas y técnicas exigen una prueba acabada que sólo puede ser pericial si se facilita la documentación fiscal y contable que sea indispensable a criterio razonado de los peritos que se designen, sin que basten alusiones de índole general como el retraimiento de los mercados y la imposibilidad de negocio normalizado al prohibirse pesca y marisqueo oficialmente, siquiera se hayan puesto de manifiesto datos contradictorios que han de examinarse en detalle.

El Propietario del buque tiene derecho a limitar su responsabilidad hasta 136 millones de dólares USA mientras que el Fondo de 1992 puede pagar 310 millones de dólares USA dentro de lo que se incluye lo pagado por el propietario del buque y la entidad aseguradora

El **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1992** (CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, 1992), publicado en el BOE nº 225. de 20 de septiembre de 1995, **(en lo sucesivo CLC 92)** es el invocado por las partes en orden a establecer criterios de responsabilidad, aun cuando muchos no acepten sus implicaciones restrictivas que son evidentes y vinculantes, desde la mera perspectiva del principio de legalidad, pues una norma internacional

incorporada al Derecho español es de aplicación inmediata y estricta.

La entidad aseguradora : Steam Ship Owners Mutual Insurance Association(The London P&I Club), constituyó un fondo de limitación de responsabilidad ex CDC 92, por importe de 22.777.986 euros para su distribución a prorrata entre las indemnizaciones aceptadas, suma que se tuvo por consignada en el Juzgado de Instrucción en fecha 16/06/2003 (Folio 22 del Tomo 1 de la Pieza de Responsabilidad Civil, estableciendo el CLC92 en su art. 7.9⁶⁶ una obligación rígida respecto al destino de estos depósitos y/o consignaciones

Naturalmente, la distribución de esta suma de acuerdo con la normativa explicitada sólo se puede hacer en virtud de una ejecutoria en que se produzca una condena explícita en materia de responsabilidad civil, cual no es el caso, de modo que la unanimidad de todas las partes en la necesidad de distribución a prorrata de esa suma parezca extraña.

De hecho los únicos supuestos en los que pese a una absolucón se exigen pronunciamientos en materia de responsabilidad civil ex arts. 118⁶⁷ y 119⁶⁸ y concordantes

⁶⁶ Los depósitos constituidos por un seguro u otra garantía financiera consignados con arreglo al párrafo 1 de este artículo quedará exclusivamente reservados a satisfacer las indemnizaciones exigibles en virtud de este Convenio.

⁶⁷ 1. La exención de la responsabilidad criminal declarada en los números 1.º, 2.º, 3.º, 5.º y 6.º del artículo 20, no comprende la de la responsabilidad civil, que se hará efectiva conforme a las reglas siguientes:

del C. Penal dependen de la apreciación de circunstancias eximentes, sin perjuicio de la acreditación de determinados hechos delictivos y de su concreta autoría cuando ahora hemos de absolver a los acusados de la mayor parte de los delitos imputados y concretamente de aquellos de los que se derivaría la responsabilidad civil que ahora se reclama.

Consecuentemente es imposible proceder ahora a la distribución a prorrata de esa suma consignada, sin perjuicio de lo que las partes puedan interesar como medidas cautelares de orden civil respecto al destino de esa consignación y lo que pudiera interesar la entidad aseguradora que no se ha dignado comparecer en este juicio, para el caso de que esta sentencia alcanzase firmeza.

1.^ª En los casos de los números 1.^º y 3.^º, son también responsables por los hechos que ejecuten los declarados exentos de responsabilidad penal quienes los tengan bajo su potestad o guarda legal o de hecho, siempre que haya mediado culpa o negligencia por su parte y sin perjuicio de la responsabilidad civil directa que pudiera corresponder a los imputables.

Los Jueces o Tribunales graduarán de forma equitativa la medida en que deba responder con sus bienes cada uno de dichos sujetos

2.^ª Son igualmente responsables el ebrio y el intoxicado en el supuesto del número 2.^º

3.^ª En el caso del número 5.^º serán responsables civiles directos las personas en cuyo favor se haya precavido el mal, en proporción al perjuicio que se les haya evitado, si fuera estimable o, en otro caso, en la que el Juez o Tribunal establezca según su prudente arbitrio.

Cuando las cuotas de que deba responder el interesado no sean equitativamente asignables por el Juez o Tribunal, ni siquiera por aproximación, o cuando la responsabilidad se extienda a las Administraciones Públicas o a la mayor parte de una población y, en todo caso, siempre que el daño se haya causado con asentimiento de la autoridad o de sus agentes, se acordará, en su caso, la indemnización en la forma que establezcan las leyes y reglamentos especiales.

4.^ª En el caso del número 6.^º, responderán principalmente los que hayan causado el miedo, y en defecto de ellos, los que hayan ejecutado el hecho.

2. En el caso del artículo 14, serán responsables civiles los autores del hecho.

⁶⁸ En todos los supuestos del artículo anterior, el Juez o Tribunal que dicte sentencia absolutoria por estimar la concurrencia de alguna de las causas de exención citadas, procederá a fijar las responsabilidades civiles salvo que se haya hecho expresa reserva de las acciones para reclamarlas en la vía que corresponda.

Esto es, si la entidad depositante interesa específicamente la distribución a prorrata conforme a la norma, podrá procederse de ese modo, pero entonces, se deberá dilucidar ese reparto ante la jurisdicción civil competente.

6º) Las costas procesales se entienden impuestas por la Ley a los criminalmente responsables de todo delito o falta según establece el art. 123⁶⁹ del C. Penal y que han de extenderse a las causadas por las acusaciones particulares en base a los criterios siguientes:

- a) La parcial homogeneidad de peticiones y resolución
- b) La relevancia de la actividad procesal de las partes al aportar datos y elementos de juicio relevantes
- c) La necesidad casi inexcusable de ejercitar las acciones civiles y penales dado la extensión del daño y dados los ingentes perjuicios causados que afectaron de forma muy radical a economías muy dispares, desde negocios bien establecidos a economías individuales no pocas veces de supervivencia, comprometidas todas en términos muy relevantes por un desastre que obligó a la administración a subvencionar o adelantar indemnizaciones para remediar las carencias urgentes que los efectos del desastre causaron

⁶⁹ Las costas procesales se entienden impuestas por la Ley a los criminalmente responsables de todo delito o falta.

profunda y casi indeleblemente en las costas afectadas y en sus habitantes.

No obstante, el resultado relativamente heterogéneo de lo que se decide, impide una condena al pago de la totalidad de las costas al único acusado que se considera responsable de uno de los delitos, sino que habrá de limitarse esa condena a la tercera parte de las causadas en el procedimiento con expresa declaración de oficio de las restantes dos terceras partes.

VISTOS los preceptos citados y demás de pertinente aplicación

FALLAMOS:

Que debemos absolver y absolvemos a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** y a **José Luis López Sors González** de los delitos contra el medio ambiente, daños en espacios naturales protegidos y daños por los que venían acusados y además a **Nikolaos Argyropoulos** del delito de desobediencia por el que también venía acusado, con expresa declaración de oficio de dos terceras partes de las costas procesales y debemos condenar y condenamos a **Apostolos Ioannis Mangouras**, como autor criminalmente responsable de un delito de desobediencia grave a la autoridad, a la pena de 9 meses de prisión y al pago de la restante tercera parte de las costas procesales, con abono del tiempo ya sufrido de privación de libertad por esta causa.

Procede oír a la entidad aseguradora Steam Ship Owners Mutual Insurance Association(The London P&I Club), sobre el destino de la suma de 22.777.986 euros consignada en este procedimiento y se dará cuenta para resolver lo procedente, de modo que si insistiese en su distribución o guardase silencio, se le hará saber que está a su disposición esa suma sin perjuicio de las medidas cautelares que a instancia de las partes pudieran afectar en su caso a tal consignación.

Notifíquese en legal forma esta resolución a las partes, con expresión de que contra la misma cabe recurso de casación en los términos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Así, por esta nuestra Sentencia, de la que unirá certificación al rollo de esta Sala, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.