

AUDIENCIA PROVINCIAL SECCIÓN NÚM. 1. A CORUÑA

RÚA CAPITÁN JUAN VARELA, S/N

Tel.: 981.182.067.066 Fax: 981.182.065

NIX: 15028 41 2 2003 0100531

Rolo: PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000038 /2011

Órgano de procedencia: XULGADO 1ª. INSTANCIA E INSTRUCCIÓN NÚM. 1 de CORCUBIÓN

Proc. de orixe: PROCEDIMIENTO ABREVIADO 0000960/2002

SENTENZA

ILMOS. SRES./ILMA. SRA.

PRESIDENTE

JUAN LUIS PÍA IGLESIAS

MAXISTRADOS

SALVADOR SANZ CREGO

MARÍA DOLORES FERNÁNDEZ GALIÑO

ANTECEDENTES DE FEITO

1º) O día 16/11/2002 formalizouse unha denuncia ante o Xulgado Número 2 de Corcubión que deu lugar a que se incoasen as dilixencias previas 897/2002 do devandito xulgado mediante auto do día 19/11/2002, e, posteriormente, por feitos relacionados coa denuncia inicial recollidos en atestado da Garda Civil, incoáronse, por auto do 16/11/2002, as dilixencias previas 2787/2002 no Xulgado de Instrución Número 4 da Coruña, nas que por auto do día 17/11/2002 se reduciu a prisión provisional ao capitán do buque denominado Prestige, chamado Apostolos Ioannis Mangouras, de 67 anos de idade e sometido a tratamento médico relacionado con padecementos cardíacos. O devandito xulgado inhibiuse, por auto de data 18/11/2002, a favor do Xulgado de Instrución Número 3 da Coruña, que incoou, por auto da mesma data 18/11/2002, as dilixencias previas 3604/2002, nas que se decidiu por auto de data 19/11/2002 a inhibición a favor do Xulgado de Instrución Número 2 de Corcubión. Incorporouse o actuado ás dilixencias previas 897/2002 do dito xulgado, que por auto

da mesma data 19/11/2002 se inhibiu a favor do Xulgado de Instrución Núm. 1 de Corcubión; este incoou por auto de data 20/11/2002 as dilixencias previas co número 960/2002, baixo o cal se tramitou a partir deste momento a instrución, ata a incoación de procedemento abreviado por auto de data 18/03/2009, no que se lle asignou ao procedemento o número 6/09 que, inexplicablemente, apenas se utilizou.

2º) Na tramitación destas dilixencias, que foi moi dilatada, practicáronse múltiples actuacións, singularmente o interrogatorio das testemuñas e as declaracións dos imputados, informes periciais do máis variado e unha inxente achega documental; ditáronse gran número de resolucións e incorporáronse así mesmo informes e peticións, entre as que deben destacarse cando menos, ademais das xa salientadas: o auto de data 20/12/2002 polo que se denegou a inhibición en favor da Audiencia Nacional que solicitara a entidade Mare Shipping Inc.; o auto do xulgado instructor de data 09/05/03 polo que se denega a solicitude formalizada por Apostolos Ioannis Mangouras de que se investigasen rexistros supostamente indebidos no buque Prestige; o auto de data 09/09/2003 da Sección 1ª da Audiencia Provincial da Coruña que confirma o auto do Xulgado de Corcubión polo que se denegara a solicitude da Avogacía do Estado en petición de sobresemento libre con respecto aos imputados Ángel del Real Abella, José Luis López-Sors González e Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río; o auto de data 12/02/2004 polo que se autorizaba a Repsol a procesar o fuel extraído dos restos do Prestige, esixindo o depósito do prezo obtido coa súa venda; o auto do día 20/05/2005 no que se declara responsable civil a Universe Maritime; o auto do día 09/06/2008 da Sección 1ª da Audiencia Provincial da Coruña polo que se lle imputaba deslealdade procesual á Avogacía do Estado con base nunha información xornalística; a petición extensa de data 26/12/2008 de sobresemento respecto de José Luis López-Sors González, formalizada pola Avogacía do Estado; o auto de incoación de procedemento abreviado en data 18/03/2009, no que se acorda ademais o sobresemento con respecto a José Luis López-Sors González; a dilixencia de data 02/04/2009, de recepción das actuacións orixinais seguidas ante o Tribunal de Brest, en Francia, dunha extensión máis que considerable, como se infire da lectura desa dilixencia; o auto de data 27/07/2009 polo que se suspende o prazo para formalizar acusación; o **auto da Sección 1ª de data 05/10/2009, que imputa a José Luis López-**

Sors González; e o auto de apertura do xuízo oral de data 30/07/2010, que contén unha relación detallada de acusacións.

3º) Polo auto xa citado de data 18/03/2009 acomodouse o trámite ao denominado procedemento abreviado —que non foi tal neste caso— e o devandito procedemento foi incoado no xulgado de instrución de procedencia co núm. 6/09, segundo anotación *ad hoc* nos libros daquel xulgado, aínda que esa numeración non se utilizou na práctica na ulterior tramitación que se seguiu co número das dilixencias previas antes referido.

4º) O día 16/10/2012 iniciáronse as sesións do xuízo nesta causa, coa lectura resumida de escritos de acusación e de defensa, tal e como aceptaron as partes, tras ser sometido ese criterio de lectura á súa consideración. Abriuse a seguir a quenda e o trámite a que se refire o art. 786.2 da LACRIM, trámite que se prolongou ata o día 17/10/2012. Nas dúas sesións formuláronse cuestións previas e/ou propuxéronse novas probas; ditouse posteriormente o auto de data 31/10/2012, que resolvía o procedente. O día 13 de novembro de 2012 reiniciáronse as sesións do xuízo, que se prolongaron ata o día 10 de xullo de 2013, cun desenvolvemento aceptable nos termos que constan nas actas e gravacións completas e exhaustivas de todas e cada unha das probas, alegacións e incidencias practicadas, oídas e acontecidas no xuízo, onde se utilizou con frecuencia a videoconferencia e se exhibiron diversos materiais documentais, de maior ou menor interese.

5º) No trámite de conclusións provisionais foron formalizadas multitude de acusacións, en concreto:

1. O MINISTERIO FISCAL (folio 95.789) acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras** como autor dun delito contra o medio ambiente previsto e penado nos arts. 325 e 326, alíneas *b* e *e*, e 338 do Código penal, en concurso real, conforme aos arts. 73 e 77 do Código penal, cun delito de danos en espazo natural protexido, previsto e penado no art. 330 do Código penal, e un delito de danos do art. 266.2 e 4, en relación cos arts. 263 e 264.4 do Código penal, mediando un concurso ideal de delitos entre ambos os dous; todo iso con aplicación do art. 339 do Código penal. Solicitou que se lle impuxese ao acusado, respecto do primeiro delito, unha pena de 7 anos de prisión, unha pena de multa de 40

meses cunha cota diaria de 24 euros e inhabilitación especial para exercer como capitán de buque durante 5 anos, e polo segundo delito unha pena de prisión de 5 anos e multa de 20 meses cunha cota diaria de 24 euros. Esíxelle igualmente que indemnice ao Estado español en 1.974,54 millóns de euros — dos que 1.000,63 corresponden a Galicia—, a entidades e particulares españois en 172.865.003,62 euros e mais ao Estado e entidades francesas en 86.361.254,55 euros con responsabilidade solidaria da entidade aseguradora The London SteamShip Owners Mutual Insurance Association Ltd. a través dos seus xerentes, A. Bilbrough & Co. Limited, compatible coa indemnización da Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage, con responsabilidade subsidiaria das empresas Mare Shipping Inc. e Universe Maritime Ltd. e con responsabilidade directa do FIDAC.

2. O ESTADO ESPAÑOL (folios 88.751, 88.971 e 95.968), defendido e representado pola Avogacía do Estado, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras**, como autor dun delito contra o medio ambiente (arts. 325, 326 e 328 do Código penal) e un delito de resistencia á autoridade (art. 556 do Código penal), a **Nikolaos Argyropoulos**, como autor dun delito contra o medio ambiente (arts. 325, 326 e 328 do Código penal) e un delito de resistencia á autoridade (art. 556 do Código penal), e a **Ireneo Maloto**, anteriormente declarado en rebeldía ata o día da data, a quen acusou de ser autor dun delito contra o medio ambiente (arts. 325, 326 e 328 do Código penal). Solicitou a imposición das seguintes penas: a **Apostolos Ioannis Mangouras**, 6 anos de prisión, 36 meses de multa e 4 anos e 6 meses de inhabilitación especial para profesión ou oficio polo primeiro delito dos imputados, e 6 meses de prisión polo segundo delito dos imputados; a **Nikolaos Argyropoulos**, 18 meses de prisión, 6 meses de multa e 1 ano e 2 meses de inhabilitación especial para profesión ou oficio polo primeiro delito dos imputados, e 6 meses de prisión polo segundo delito dos imputados; e a **Ireneo Maloto**, 18 meses de prisión, 6 meses de multa e 1 ano e 2 meses de inhabilitación especial para profesión ou oficio. Esíxelles responsabilidade civil directa a Mare Shipping Inc., The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited, Universe Maritime Ltd. e FIDAC, e

alternativamente, como responsables directos e solidarios, a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto**, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited e, como responsables civís subsidiarios e solidarios entre si, a Mare Shipping Inc. e Universe Maritime Ltd., ascendendo o importe da indemnización reclamada a **938.233.071,33 euros** máis os xuros.

3. A XUNTA DE GALICIA (folios 88.570, 90.098 e 95.723), defendida polo letrado da propia Xunta de Galicia, Damián Fernando Juanes García, imputa delitos contra os recursos naturais e o medio ambiente, previstos e penados nos arts. 325 e 326 *b* e *e*, e de danos por imprudencia grave do art. 267 do Código penal, a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto**, e solicita a imposición das seguintes penas: a **Apostolos Ioannis Mangouras**, 6 anos de prisión, multa de 36 meses a razón de 90 euros por día, e inhabilitación especial para o exercicio da súa profesión de mariño e calquera outra relacionada por un período de 4 anos e 6 meses, e a **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, 18 meses de prisión, multa de 6 meses a razón de 90 euros por día, e inhabilitación especial para o exercicio da súa profesión de mariño e calquera outra relacionada por un período de 1 ano e 2 meses a cada un. Esíxelles responsabilidade civil directa a Mare Shipping Inc., The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited, Universe Maritime Ltd. e FIDAC, sen cuantificar importes.
4. A Asociación Ecoloxista ARCO IRIS (folios 89.845 e 95.458), representada polo procurador señor Louro Piñeiro e defendida polo letrado don Manuel Meiriño, acusa a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González, como autores**, e a **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, como cooperadores necesarios, dun delito contra o medio ambiente tipificado nos arts. 325 e 326 do Código penal, e, ademais, a **Apostolos Ioannis Mangouras** dun delito de desobediencia previsto no art. 556 do referido texto legal, e solicita a imposición das seguintes penas: a **Apostolos Ioannis Mangouras**, 7 anos de prisión, 24 meses de multa a razón de 1.500 euros diarios, e inhabilitación absoluta para a súa profesión por tres anos polo primeiro delito, e 6 meses de

prisión máis accesorias legais polo segundo; a **José Luis López-Sors González**, 4 anos de prisión e 24 meses de multa a razón de 3.000 euros diarios; e a **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 8 meses a razón de 500 euros diarios e inhabilitación absoluta de profesión por 1 ano a cada un deles. Esíxelles, ademais, responsabilidade civil sen cuantificar ás compañías aseguradoras comparecidas, á empresa fretadora Crown Resources e mais ao Estado español.

5. A PLATAFORMA NUNCA MÁIS (folio 96.033), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida polo letrado don Pedro Trepas Silva, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González**, como autores dun delito contra os recursos materiais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 5 anos e 6 meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación por 4 anos para a súa profesión, e para **José Luis López-Sors González** as penas de 5 anos e 1 día de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación por 5 anos para a súa profesión.
6. O CONCELLO DO GROVE (folio 96.062), representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Pablo J. Leiva Lois, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e solicitou para cada un dos acusados as penas de 4 anos e 1 día de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación por 3 anos para a súa profesión, e tamén acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, solicitando para cada un dos acusados a pena de 1 ano de prisión.
7. O CONCELLO DE ARTEIXO (folio 96.566), representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Luis P. Míguez Vázquez, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, como autor, e a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, como cooperadores necesarios**, por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal.

Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 7 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 2.000 euros e accesorias sen especificar e inhabilitación absoluta para a súa profesión por 3 anos, e para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 8 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación absoluta para a súa profesión por 1 ano, e tamén acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, solicitando a pena de 6 meses de prisión, e accesorias sen especificar. Así mesmo esíxilles aos acusados responsabilidade civil sen cuantificar e fai extensiva a reclamación con carácter directo ás entidades aseguradoras comparecidas e con carácter subsidiario á empresa fretadora ERC Trading.

8. A DEPUTACIÓN DA CORUÑA (folios 88.628 e 95.476), defendida polo letrado don Ramón Valentín López Rey, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 6 anos de prisión, multa de 36 meses cunha cota diaria de 90 euros e accesorias sen especificar e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos e 6 meses polo primeiro delito e a pena de 6 meses de prisión polo segundo, e para **Nikolaos Argyropoulos** as penas de 6 anos de prisión e multa de 36 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos e 6 meses. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil sen cuantificar e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e o FIDAC, dentro das limitacións legais e con carácter subsidiario ás entidades Mare Shipping e Universe Maritime.

Non obstante, finalmente a DEPUTACIÓN PROVINCIAL DA CORUÑA desistiu do exercicio de accións neste procedemento.

9. ESQUERDA UNIDA (folios 89.035 e 96.419), representada pola procuradora señora Graíño Ordóñez e defendida polo letrado don Alfonso Suárez, acusou a

Apostolos Ioannis Mangouras, José Luis López-Sors González e Antonio Lampón Barciela por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 331 do Código penal, e a **Antonio Lampón Barciela** por un delito que a parte chama de desobediencia do art. 550 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras e Antonio Lampón Barciela** as penas de 3 anos e 3 meses de prisión e inhabilitación para o exercicio da súa profesión durante o tempo da condena, e para **José Luis López-Sors González** as penas de 4 anos e 6 meses de prisión e inhabilitación para o exercicio da súa profesión durante o tempo da condena polo primeiro delito, sen solicitar ningunha pena para **Antonio Lampón Barciela**, de maneira que non se abriu o xuízo oral contra esta persoa, que, consecuentemente, non foi axuizada. Non formalizou ningunha petición en materia de responsabilidade civil.

Non obstante, esta parte non se dignou a comparecer nin intervir efectivamente no xuízo.

10. O ESTADO FRANCÉS (folio 96.542), representado polo procurador señor Fernández Lestón e defendido polo letrado don Carlos Saiz Díaz, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, a Nikolaos Argyropoulos e a Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 6 anos de prisión, multa de 36 meses cunha cota diaria de 150 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos polo primeiro delito e a pena de 10 meses de prisión polo segundo, e para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 5 anos de prisión e multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil en contía de **67.500.905,92** euros e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), Universe Maritime e Crown Resources AG (ERC Trading).

11. OS MUNICIPIOS FRANCESES DE CAPBRETON, LABENNE, LIT-ET-MIXE, MESSANGES, MIMIZAN, MOLIETS-ET-MAA, ONDRES, GASTES, PARENTIS-EN-BORN, SEIGNOSSE, SOORTS-HOSSEGOR, SOUSTONS, TARNOS, VIELLE-SAINT-GIRONS E MAIS A DEPUTACIÓN PROVINCIAL DAS LANDAS (folio 96.122), representados polo procurador señor Moledo Guetto e defendidos pola letrada dona Nuria Prieto Palacios, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do referido texto legal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 15 meses de prisión, multa de 36 meses cunha cota diaria de 90 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos e 6 meses polo primeiro delito, a pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios polo segundo e a pena de 6 meses de prisión polo terceiro, e para **José Luis López-Sors González** as penas de 10 meses de prisión e multa de 9 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano polo primeiro delito, e a pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil en contía de **206.676,25** euros para o concello de Capbreton, **52.243,78** euros para o concello de Labenne, **795,42** euros para o concello de Lit-et-Mixe, **147.687,71** euros para o concello de Messanges, **252.651,51** euros para o concello de Mimizan, **46.559,46** euros para o concello de Moliets-et-Maa, **41.116,80** euros para o concello de Ondres, **223,02** euros para o concello de Gastes, **2.529,90** euros para o concello de Parentis-en-Born, **109.929,21** euros para o concello de Saint-Julien-en-Born, **6.356,56** euros para o concello de Sainte-Eulalie-en-Born, **277.241,36** euros para o concello de Seignosse, **148.228,67** euros para o concello de Soort-Hossegor, **52.734,22** euros para o concello de Soustons, **211.795,23** euros para o concello de Tarnos, **195.763,41** euros para o concello de Vielle-Saint-Girons, **34.584,33** euros para o concello de Vieux-Boucau e **736.967,57** euros para a Deputación Provincial das Landas, que tamén reclama **2.000.000** de euros por dano ecolóxico, e fan extensiva a reclamación con carácter subsidiario á

entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), Universe Maritime e Crown Resources AG e mais ao Estado español.

12. O CONSELLO XERAL DA VENDÉE (folio 96.223) e as comunas francesas SOULAC-SUR-MER (folio 96.216), CARCANS, LACANAU, ARCACHON, BIARRITZ, LÈGE-CAP-FERRET e POINTE DU MÉDOC, representados polo procurador señor Martín Guimaraens Martínez e defendidos polo letrado don Carlos Buendía Hontañón, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron **para Apostolos Ioannis Mangouras e para Nikolaos Argyropoulos** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos a cada un deles polo primeiro delito, á pena de 1 ano de prisión polo segundo; para **Ireneo Maloto**, as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos; para **José Luis López-Sors González**, as penas de 2 anos de prisión e multa de 12 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 18 meses. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil en contía de 3.281.799,66 euros, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), Universe Maritime e Crown Resources AG.

13. O CONCELLO DE BISCARROSSE (folio 96.376), representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Ángel Sánchez Freire, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para **Apostolos**

Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González as penas de 20 meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 40 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 12 meses a cada un deles polo primeiro delito, e ademais, a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, a pena de 1 ano de prisión polo segundo. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil en contía de **58.204,67** euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios ás entidades Universe Maritime, Mare Shipping e ao Estado español.

14. A ASOCIACIÓN FERROLANA DE EMPRESARIOS Y PROFESIONALES PERJUDICADOS POR LOS DAÑOS DEL BUQUE PRESTIGE, DON VICENTE DOPICO PIÑEIRO Y OTROS CB, PESCAVILLALBA SL, DON EDUARDO AMENEIRO SIXTO, DON MANUEL ROMALDE RODRÍGUEZ, DEPUROMAR SL, DON JOAQUÍN LÓPEZ LAGO, DON JESÚS SANDE AMENEIROS e de MARISCOS O PATAQUEIRO SL (folios 89.063 e 96.456), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polo letrado don Raúl Meizoso Sardiña, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, e ademais a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto e Nikolaos Argyropoulos** as penas de 3 anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos a cada un deles polo primeiro delito; para **Apostolos Ioannis Mangouras** e para **Nikolaos Argyropoulos**, a pena de 9 meses de prisión para cada un deles polo segundo; e para **José Luis López-Sors González** as penas de 1 ano de prisión, 12 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para profesión e oficio por 2 anos. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil en contía de: **6.752, 87** euros a **Vicente Dopico Piñeiro y otros CB**; **3.167.776** euros a don

Manuel Romalde Rodríguez; 5.018,07 euros a Pescavillalba SL; 5.145 euros a don Eduardo Ameneiro Sixto; 154.745,81 euros a Depuromar SL; 6.159 euros a Joaquín López Lago; 30.000,42 euros a Jesús Sande Ameneiros; e 19.210,08 euros a Mariscos O Pataqueiro SL. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Universe Maritime, ABS, Crown Resources AG, ao FIDAC e mais ao Estado español.

15. AS CONFRARÍAS DE PESCADORES DE PORTOSÍN, CAMARIÑAS, CAIÓN, CAMELLE, CEDEIRA, MUGARDOS, BARALLOBRE, MALPICA, LORBÉ, SADA, MIÑO, CABO DE CRUZ, CARREIRA E AGUIÑO, RIANXO, CARIÑO, PALMEIRA, RIBEIRA, CORME, ARES, CORCUBIÓN, FISTERRA, LAXE, LIRA, MERA, MUROS, MUXÍA, O PINDO, PONTEDEUME, PORTO DO SON, ASOCIACIÓNS DE MARISCADORES DE BALDAIO E ESTEIRO DE ANLLÓNS, CONFRARÍAS DE PESCADORES DE ARCADE, BAIONA, BUEU, CAMBADOS, CARRIL, LOURIZÁN, MOAÑA, RAXÓ, SANXENXO, VILANOVA, VILAXOÁN, A GUARDA, SANTA MARÍA DO PORTO DE MARÍN, SAN ROQUE DE PORTONOVO, SAN XOÁN DE REDONDELA, SAN TELMO DE PONTEVEDRA, SAN VICENTE DE LA BARQUERA, SANTO CRISTO DO 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 E A FEDERACIÓN PROVINCIAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES DE CANTABRIA (folios 89.901 e 95.754), representadas polo procurador señor García Lijó e defendidas polos letrados don Ramón Sabín Sabín e dona Manuela Ramil Martínez, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e a Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 8 anos de prisión, multa de 42 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 6 anos polo primeiro delito e a pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil en contía non precisada, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual

Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios á entidade Mare Shipping.

16. A COFRADÍA DE PESCADORES SANTO ÁNGEL DE LA GUARDA DE VIAVÉLEZ DE ASTURIAS (folio 89.862 e 96.071), representada polo procurador señor Ramos Picallo e defendida polos letrados Ramón Sabín Sabín e Manuela Ramil Martínez, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para cada un deles as penas de 8 anos de prisión, multa de 42 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 6 anos polo primeiro delito, e á pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil en contía non precisada, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios á entidade Mare Shipping.
17. A COFRADÍA DE PESCADORES DE SANTA MARÍA DE SÁDABA DE LASTRES (folios 90.117 e 96.530) e A CONFRARÍA DE PESCADORES A POBRA DO CARAMIÑAL E OUTROS (folio 96.516), representadas pola procuradora señora Ramos Picallo e defendida polo letrado don Alberto Muñoz Rodríguez, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 330, 331 e 338 do Código penal e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 100 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 100 euros polo outro delito imputado, 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil en contía de 55.295,20 euros á Cofradía de Pescadores de

Lastres e os seus 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 unha das seguintes persoas e 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 Suárez, 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 Alfonso Llera Suárez, Emilio Llera Suárez, Pedro Santos Llera Menéndez, Carlos Luis 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 Suárez, 2.821,94 a Vulcano CB, 5.956 euros a Pesca Lastres SL, 6.264,29 euros tamén a Pesca Lastres SL, 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 e 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 unha das redeiras de Cangas do Morrazo, chamadas 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 e Berta Penas Vilas, 1.900 euros para cada unha das comercializadoras da praza de abastos de Cangas chamadas Carmen Portela Rodríguez, Isabel Lagoa Lorenzo, Margarita Áurea Cordeiro Fernández, Eugenia Fernández Lorenzo, Jesús Bermúdez Herbelo, 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 César Calo Albores, 4.580 euros para León Carneiro Pereira, 1.800 euros para Alba Neves Rial García e 6.260 euros para Evaristo Bermúdez Tajés, ademais de formalizar reclamacións sen cuantificar José Ángel Bugallo Feijoo, Juan G. Bermúdez Herbelo, Ángel Manuel Núñez Cancelas e José Luis López Sobral. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao FIDAC, á entidade Mare Shipping e mais ao Estado español.

18. A CONFRARÍA DE PESCADORES SAN BARTOLOMÉ DE NOIA (folio 96.369), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida polo letrado don Francisco Iglesias Gandarela, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 330 e 331 do Código penal e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal. Solicitou para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para a súa

profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo outro delito imputado. Non formaliza peticións en materia de responsabilidade civil.

19. MERCEDES AGRASO VARA, (folios 90.415 e 96.466), MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA E O SEU 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 MARTÍNEZ 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 NÚÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, CARMEN OTERO ROMERO, AURORA ROMERO GARCÍA, ROSA M^a VIDAL VIDAL, ROSALINO PEDROSA FREIRE, ÓSCAR 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 E SANTIAGO LIRES PEREIRA, representados polo procurador señor Gómez Castro e defendidos polo letrado don Francisco Iglesias Gandarela, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos**

Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González por un delito contra os recursos naturais e o medio dos arts. 325, 330 e 331 do Código penal e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo outro delito imputado. Esíxenlles responsabilidade civil aos acusados, e solicitan en concreto para MERCEDES AGRASO VARA, en nome de JOSÉ FAUSTINO SIEIRA FILGUEIRA e de MARCOS SIEIRA AGRASO, 69.502 euros para cada un deles, 59.337,32 euros para MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA E O SEU 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 e 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 MARTÍNEZ 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, ÓSCAR 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 e M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA PARA O SEU 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 E SANTIAGO LIRES PEREIRA e 50.000 euros para JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao FIDAC, á entidade Mare Shipping e mais ao Estado español.

20. LOXANET DIRECTO SL, ECOLONJAS SL, LONJA SUR SL E LONJACARNE SL (folios 88.584 e 96.445), representadas polo procurador señor Leis Espasandín e defendidas polo letrado don Javier Sanz Fernández, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, a Nikolaos Argyropoulos e a Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 3 anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, e a pena de 9 meses de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a LOXANET DIRECTO SL na suma de 1.147.226 euros, ECOLONJAS SL na suma de 427.036 euros, LONJA SUR SL na suma de 72.000 euros e a LONJACARNE SL na suma de 72.000 euros, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), á entidade Universe Maritime Ltd. e ao fretador Crown Resources AG.

21. FRIGORÍFICOS RIBADEO E EMEMASA SA (folios 88.645, 88.697 e 95.493), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polo letrado don Félix Suárez Mira, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación cos recursos naturais e o medio ambiente previsto no art. 331 en relación cos arts. 325 e 326.e, todos eles do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por

un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 30 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 2 anos polo primeiro delito e a pena dun ano e 6 meses de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a FRIGORÍFICOS DE RIBADEO SL na cantidade de 1.370.294,79 euros e á entidade EMEMASA SA na suma de 26.904.030,91 euros, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español e á Administración pública española.

22. MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA SL, representada polo procurador señor García Lijó e defendida pola letrada dona Carmen Maceiras Neira, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, a Nikolaos Argyropoulos e a Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos materiais o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e do Código penal e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, e a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación cos recursos naturais e o medio ambiente, previsto no art. 331 en relación cos arts. 325 e 326.e, todos eles do Código penal. Solicitou para cada un deles as penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano polo primeiro delito, a pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo e 2 anos de prisión, 12 meses de multa, fixando a cota diaria en 300 euros e inhabilitación para o exercicio da profesión por 18 meses polo terceiro. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA SL na suma de 1.207.296,48 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao fretador Crown Resources AG (posteriormente ERC Trading), e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ABS e mais ao Estado español.

23. A SOCIEDADE COOPERATIVA LIMITADA RÍA DE AROSA (folios 88.691 e 95.780), representada pola procuradora señora Louro Piñeiro e defendida polo letrado don Enrique Riego, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e e 331 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras e José Luis López-Sors González** as penas de 1 ano e 11 meses de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano e medio para cada un deles, e para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 1 ano, 6 meses de prisión, 18 meses de multa e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano para cada un deles. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice á Sociedade Cooperativa Ría de Arosa na cantidade de 162.374,10 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e ao Estado español.
24. ARRASTREROS DEL BARBANZA SA, CAMPO EDER SL, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA, HEPERMAR SL, HERDEIROS DE ÁNGEL MONTEAGUDO AYASO, JUAN PÉREZ PÉREZ, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ SL, PESCAROSA SA, PESQUERA AMPAJO SL, PESQUERA JOPITOS SL, PESQUERA LAGA SL, PESQUERÍAS BORRAXEIRO SA, PORVENIR CUARTO SL, VIDIÑA PESCA SL, PORVENIR QUINTO CB, PESQUERA ESPASANTE SL, PESQUERA ROCKALL SL, NOVOPORTO SL E FRIGORÍFICOS EXPORTADORES SA (folios 88.769 e 95.532, cunha estraña referencia ás facturas no folio 88.771), representados polo procurador señor García Lijó e defendidos polo letrado don Álvaro Martínez García, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación cos recursos naturais e o medio ambiente, previsto no art. 331 en relación cos arts. 325 e 326.e, todos eles do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código

penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito e a pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a ARRASTREROS DEL BARBANZA SA en 23.287,20 euros, CAMPO EDER SL en 37.323,24 euros, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA en 4.090,67 euros, HEPERMAR SL 6.287,32 euros, HERDEIROS DE ÁNGEL MONTEAGUDO AYASO en 6.157,71 euros, JUAN PÉREZ PÉREZ en 5.141,97 euros, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ SL en 38.291,01 euros, PESCAROSA SA en 5.766,42 euros, PESQUERA AMPAJO SL en 46.199,07 euros, PESQUERA JOPITOS SL en 6.398,56 euros, PESQUERA LAGA SL en 60.201,16 euros, PESQUERAS BORRAXEIRO SA en 45.265,03 euros, PORVENIR CUARTO SL en 8.784,32 euros, VIDIÑA PESCA SL en 25.333,34 euros, PESQUERÍAS POMBO SL en 184.088 euros, POMBO MÉNDEZ SL en 161.664,65 euros e FRIGORÍFICOS EXPORTADORES SA en 28.946,65 euros, máis 1.233.794 euros polos dereitos indemnizatorios adquiridos de CONGELADORA CORUÑESA.

25. AS ENTIDADES PESCADOS RUBÉN SA (folios 88.785 e 95.697), ARRETXU SA (folios 88.798 e 95.684), COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN (folios 88.824 e 95.658), MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR (folios 88.850 e 95.619), ANDREKALA SA (folios 88.929 e 95.671), representados polo procurador señor Sánchez González e defendidos polo letrado don Juan Pablo Lerena Roca, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e e 331 do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia previsto e penado no art. 556 do Código penal. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos**

Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto as penas de 6 meses de prisión, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a ANDREKALA SA na cantidade de 383.294,72 euros, a PESCADOS RUBÉN SL na cantidade de 512.176 euros, a ARRETXU SA na cantidade de 412.076,67 euros, á MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR, na cantidade de 244.131,58 euros, e á COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN na cantidade de 287.141,25 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

26. CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS SA (folios 89.044 e 96.038), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida pola letrada dona Carmen Tarrón Couto, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e do Código penal, un delito de imprudencia grave do art. 331 do Código penal en relación cos arts. 325, 267, 326.e e 338 do mesmo texto legal e un delito de desobediencia do art. 556 en relación co art. 326.b do mesmo Código penal. Solicitou polo delito de imprudencia grave para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 2 anos para cada un deles; polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** a pena de 4 anos de prisión para cada un deles; e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 1 ano e 6 meses de prisión; ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da

condena. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS SA na cantidade de 387.518,64 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

27. PACO MOINELO SL (folios 89.051 e 96.357), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida pola letrada dona Carmen Fernández Soto, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e do Código penal, imputando a **José Luis López-Sors González**, na súa modalidade imprudente, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, un delito de desobediencia do art. 556. Solicitou, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** a pena de 6 anos de prisión para cada un deles e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 1 ano de prisión para cada un deles, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a PACO MOINELO SA na cantidade de 535.560,41 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e ao Estado español e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e a Mare Shipping Inc.

28. REMAGRO SA, RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR), ISLA VIONTA SL, CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA SL, LUIS ROSALES SA, MARISCOS RÍA DE VIGO SL, BENITO FERNÁNDEZ E HIJOS SA, AMEIXA DE CARRIL SL, MARISCOS LAGO SL, PESCADOS MARCELINO SL, MARISCOS CHAPARRITO SL, INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO SA (INDEMOSA), VENGARCO SL, PUNTA SINAS SL, BARLOVENTO SA E TAPIDINOS SL (folios 89.072 e 96.190), representadas polo procurador señor Lado Fernández e defendidas polo

letrado don Juan Areses Trapote, acusaron a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave previsto nos arts. 325, 326 e 331 do Código penal, a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 ao 326.e, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** a pena de 3 anos de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios e 2 anos de inhabilitación para a súa profesión para cada un deles, polo delito de imprudencia grave para **José Luis López-Sors González** as penas de 2 anos de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios e 2 anos de inhabilitación para a súa profesión para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 9 meses de prisión, para cada un deles, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice, actualizando a débeda de valor ao 10 de maio de 2010, nas seguintes cantidades: a REMAGRO SA 5.948.067,51 euros, a RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR) 892.558,67 euros, a ISLA VIONTA SL 641.532,37 euros, a CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA SL 127.904,28 euros, a LUIS ROSALES SA 349.755,66 euros, a MARISCOS RÍA DE VIGO SL 221.860,26 euros, a BENITO FERNÁNDEZ E HIJOS SA 252.346,59 euros, a AMEIXA DE CARRIL SL 296.426,69 euros, a MARISCOS LAGO SL 311.471,72 euros, a PESCADOS MARCELINO SL 244.503,51 euros, a MARISCOS CHAPARRITO SL 4.176,34 euros, a INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO SA (INDEMOSA) 132.241,40 euros, a VENGARCO SL 119.325,69 euros, a PUNTA SINAS SL 157.644,79 euros, a BARLOVENTO SA 738.061,77 euros e a TAPIDINOS SL 452.227,34 euros. Fan extensiva a reclamación, con carácter subsidiario, ao Estado español e ás entidades FIDAC, Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ERC Trading e a The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I).

29. ALQUISADA SL, M^a LUISA TOBA PENSADO, MEXIPOR CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE MOLUSCOS LDA, ENVASSES DE GALICIA SA, CONCELLO DA ILLA DE AROUSA, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE "MEXILLÓN DE GALICIA", CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE SL, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS CB (DON FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, DON FRANCISCO JOSÉ CARIDADE YAÑEZ e DON EDUARDO ALFONSO CARIDADE YÁÑEZ), LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA SL, ISIDRO DE LA CAL FRESCO SA, CALTRÁN SA, PASTEURIZADOS DEL MAR SL, DON JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ, DON MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC, MARISCOS RÍA DE FERROL SL, GRANJAS MARINAS LA PALMA SL, MARISCOS Y PESCADOS SANDE SL, INSUAMAR SL, ÁNGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO, JESUSA SILVEIRA BERMÚDEZ, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA SL, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA, JOSÉ TOIMIL CASAL, MADERAS XUNQUEIRA SL, RAYIMPORT SL e JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO (folios 89.922 e 95.518), representados polo procurador Lousa Galoso e defendidos polos letrados don Jaime Fernández-Posse Rosende e José María Fernández Rosende, e COCEDERO BARRAÑAMAR SL (folios 95.542), representada polo procurador señor Garrido Pardo e defendida polos señores letrados mencionados, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** a pena de 3 anos de prisión, multa de 20 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por tres anos para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 6 meses de prisión, para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, solicitando en concreto que se indemnice a ALQUISADA SL na cantidade de 2.167,12 euros, M^a LUISA TOBA PENSADO na cantidade de 6.861,53 euros, MEXIPOR CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE MOLUSCOS SL na cantidade de 17.993,64 euros, ENVASSES DE GALICIA SA na cantidade de 487.474,56 euros, CONCELLO DA ILLA DE AROUSA

na cantidade de 384.862,52 euros, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIGEN "MEXILLÓN DE GALICIA" na cantidade de 3.147.000 euros, CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE SL na cantidade de 63.935 euros, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS CB (DON FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, DON FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YÁÑEZ e DON EDUARDO ALFONSO CARIDAD YAÑEZ) na cantidade de 42.744,28 euros, LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA SL na cantidade de 1.205.643,48 euros, ISIDRO DE LA CAL FRESCO SA na cantidade de 6.124.159,39 euros, CALTRÁN SA na cantidade de 513.556,41 euros, PASTEURIZADOS DEL MAR SL na cantidade de 2.000.461 euros, DON JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ na cantidade de 2.945.666,71 euros, DON MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC na cantidade de 23.565,58 euros, MARISCOS RÍA DE FERROL SL na cantidade de 102.399 euros, GRANJAS MARINAS LA PALMA SL na cantidade de 264.572,91 euros, MARISCOS Y PESCADOS SANDE SL na cantidade de 357.519 euros, INSUAMAR SL na cantidade de 492.625 euros, ÁNGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO na cantidade de 446.523 euros, JESUSA SILVEIRA BERMÚDEZ na cantidade de 113.678,92 euros, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA SL na cantidade de 568.860 euros, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA na cantidade de 9.000 euros, JOSÉ TOIMIL CASAL na cantidade de 348.564 euros, MADERAS XUNQUEIRA SL na cantidade de 342.735 euros, RAYIMPORT SL na cantidade de 25.585 euros, JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO na cantidade de 305.339,35 euros e a COCEDEROS BARRAÑAMAR SL na cantidade de 2.977.564,90 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

30. O CONSELLO XERAL DA BRETAÑA (folio 96.272), representado polo procurador señor Sánchez Vila e defendido polos letrados dona M^a José Almodóvar Melendo, don Juan Ricardo López Borrazás, don Luis A. Cores Castro e don Jaime Acebal Dávila, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos materiais e o

medio ambiente dos arts. 325 e 326.e e un delito de danos por imprudencia grave do art. 267 do Código penal, polo que tamén acusa a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitou, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 4 anos e 6 meses de prisión, multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación para a súa profesión durante 4 anos e polo delito de imprudencia a pena de 6 meses de multa a razón de 100 euros diarios, para **Ireneo Maloto** as penas de 4 anos e un mes de prisión, multa de 25 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación para a súa profesión durante 3 anos e 6 meses, e polo delito de imprudencia a pena de 6 meses de multa a razón de 80 euros diarios, para **José Luis López-Sors González** a pena de 4 anos e seis meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos, e polo delito de imprudencia a pena de 6 meses de multa a razón de 100 euros diarios, e a **Nikolaos Argyropoulos** polo delito de imprudencia a pena de 6 meses de multa a razón de 90 euros diarios, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 1 ano de prisión, para cada un deles. Esta parte renunciou ao exercicio das accións civís.

31. AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA (folio 96.313), GROVENSE DE MEJILLONES SA (folio 96.323) e MARISCOS BENAVIDES SL (folio 96.335) e PATRARCIS SL (96.346), representadas pola procuradora señora Pando Caracena, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 7 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 5 anos para cada un deles, e, polo mesmo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López-Sors González**, as penas

de 5 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por catro anos e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 1 ano de prisión, para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto a AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA na cantidade de 3.183.677 euros, GROVENSE DE MEJILLONES SA na cantidade de 368.463 euros e MARISCOS BENAVIDES SL na cantidade de 280.434,83 euros, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ao Estado español, ERC Trading e ABS.

32. AGROSEGURO (folio 96.413), representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polos letrados don Antonio Amado Domínguez e dona Nieves Lado López, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e, en relación co art. 338 e 331 do mesmo texto legal. Solicitou polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente para **Apostolos Ioannis Mangouras e José Luis López-Sors González** as penas de 5 anos e 6 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 50 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión sen especificar duración para cada un deles. Así mesmo, esíxelles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para indemnizar a AGROSEGURO SA na cantidade de 54.864,78 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade ABS, á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao fretador Crown Resources AG (posteriormente ERC Trading) e ao Estado español.

33. COOPERATIVA GALEGA ILLAS CÍES, SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS e ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA (folio 96.427), representadas polo procurador señor Leis Espasandín e defendidas polos letrados don Antonio Cascante Burgos, dona Josefa C. Rúa Gayo e dona María Cerviño Rúa, acusaron a

Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e, en relación co art. 338 do mesmo texto legal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente as penas de 9 anos de prisión, multa de 30 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión durante 6 anos e 9 meses para cada un deles. Así mesmo, esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para indemnizar á COOPERATIVA GALEGA ILLAS CÍES na cantidade de 233.078,34 euros, á SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS na cantidade de 176.839,80 euros e á ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA na cantidade de 10.053,62 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC, á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ao fretador Crown Resources AG (posteriormente ERC Trading), á entidade Mare Shipping e á Compañía Universe Maritime Ltd.

34. JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO (folios 89.823 e 95.772), representado polo procurador señor Ramos Rodríguez e defendido polo letrado don Javier Grueiro Bouza, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e, concretando a acusación como modalidade imprudente ex art. 338 do mesmo texto legal, contra **José Luis López-Sors González e Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitou polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses, a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos para cada un deles e, polo mesmo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López-Sors González**, as penas de 2 anos de prisión, multa de 12 meses, a razón de 300 euros diarios e

inhabilitación especial para a súa profesión por 18 meses e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 1 ano de prisión para cada un deles. Esixiulles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO na cantidade de 1.000.000 de euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ERC Trading e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e ABS.

35. JUAN CARLOS CORRAL QUINTIANA (folio 96.572), representado polo procurador señor Fernández Lestón e defendido polos letrados don Manuel Arias Eibe, don José Lino Balsa Seijo, don Roberto Bouza Prieto e don Daniel Balsa Pena, renunciou ao exercicio das accións civís, únicas que exercitara, reservándose expresamente o seu exercicio.
36. JOSÉ RAMÓN DOCAMPO GARCÍA (folios 88.968 e 95.741), representado pola procuradora señora Rodríguez Puente e defendido polo letrado don Joaquín de la Vega Castro, adheriuse en todo ás conclusións do Ministerio Fiscal concretando a súa esixencia de responsabilidade civil aos acusados na suma de 114.890,45 euros por danos causados na cetaria da súa titularidade comercialmente coñecida como "VIVEIROS AIR MAR".
37. LUCÍA AÑÓN VERES E 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 SUÁREZ, 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 ÁLVAREZ, CARMEN RODRÍGUEZ ALFEIRÁN, EVARISTO ORDÓÑEZ COUSILLAS, ANA CHISTI MATO TASENDE,

MARÍA DEL CARMEN ORDÓÑEZ REY, MARÍA DOLORES TORRES ORDÓÑEZ, JOSEFINA RODRÍGUEZ POMBO, LUCÍA COLLAZO BLANCO, ISABEL CAMBÓN VARELA, ROSALÍA MONTANS BARREIRA, MARÍA CARMEN ARCAZ MARTÍNEZ, OBDULIA IGLESIAS GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS LEMA REINO, JUAN CARLOS LEMA REINO, MARÍA LUZ REINO COTELO, MARÍA DEL CARMEN RODRÍGUEZ CANIZAS E MARÍA JESUS PÉREZ FERNÁNDEZ (folios 89.827 e 96.157), representados pola procuradora señora Casal Barbeito e defendidos polo avogado don José Antonio González Seoane, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, para cada un deles. Esixénlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a cada un dos citados acusadores na cantidade de 4.798,58 euros, e fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e 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 MÁRQUEZ VARELA, FLORINDA NOVO VEIGA, PESCADOS HERMANOS LEMA SL, MARÍA TERESA OTERO VILLAR E PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL PESCADOS OTERO, ÁNGELES PALLAS VARELA, PESCADOS ADELINA SL, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA, VÍCTOR 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

SUÁREZ, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDA E ANA POSE SOUTO (folios 88.680 e 96.302), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polas letradas dona Carmen Varela Pombo e dona Amara Trigo Varela, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave do art. 331 do Código penal en relación cun delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326.e, 338 e 267 do mesmo texto legal. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 2 anos de prisión, multa de 24 meses, a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, para cada un deles. Así mesmo esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a EMILIO AMADO GARCÍA na cantidade de 26.065,65 euros, CARMEN ARNOSI VILLAR na cantidade de 6.134,47 euros, MANUEL BARREIRA CORRAL na cantidade de 15.255,65 euros, MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ na cantidade de 3.801,46 euros, LUCIANO COTELO VEIGA na cantidade de 121.364,61 euros, AURELIO CUNDINS GIL, na cantidade de 10.209,12 euros, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS na cantidade de 10.759,08 euros, ELVIRA FUENTES ALVORES na cantidade de 2.332 euros, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA na cantidade de 10.696,90 euros, RAFAEL JAVIER GUILLIN ANES na cantidade de 8.226,46 euros, JULIA MÁRQUEZ VARELA na cantidade de 1.242,08 euros, PESCADOS HERMANOS LEMA SL na cantidade de 43.836,40 euros, MARÍA TERESA OTERO VILLAR E PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL PESCADOS OTERO na cantidade de 21.192,77 euros, PESCADOS ADELINA SL na cantidade de 12.581,57 euros, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA na cantidade de 7.488,01 euros, AMARO SIMAL RAMOS na cantidade de 2.256,75 euros, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO na cantidade de 4.157,89 euros, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA na cantidade de 2.609,17 euros, DOLORES VARELA POSE na cantidade de 5.000,19 euros, HEREDEROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, na cantidade de 3.499,53 euros, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO na cantidade de 3.225,71 euros, PILAR BLANCO VARELA na cantidade de 3.069,59 euros, PILAR PÉREZ SANTOS na cantidade de 2.561,62

euros, CARMEN REY SUÁREZ na cantidade de 2.932,80, euros, MARÍA DOLORES VARELA ABELEDA na cantidade de 4.758,45 euros E MARÍA DOLORES COSTA SOUTO na cantidade de 2.071 euros. Fixeron extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd., a Mare Shipping Inc. e ao 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 SUÁREZ PREGO, ANTONIO CORREA ARES, JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ, JAIME PORTABALES POUSO, RICARDO DOMÍNGUEZ ARIAS E JOAQUÍN ISMAEL ÁLVAREZ ALONSO, TODOS ELES **REDEIROS DA 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 RODRÍGUEZ, MARÍA ESTHER MIRA CASTRO, MARÍA DEL CARMEN NUÑEZ MÉNDEZ, 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 SUÁREZ AMIGO, MARÍA VERES SOUTO, ELISA FILGUEIRA NIÓN, MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA, DORINDA VARELA ESTRAMIL, ESPERANZA MIGUÉIS AMADO, SARA INSUA VARELA, CARMEN MONTÁNS CAMBÓN, MARÍA GLORIA OUTEIRO SOUTO, TODAS ELAS **REDEIRAS DE MALPICA** (folios 89.028 e 95.745), representados pola procuradora señora Casal Barbeito e defendidos polos letrados dona María José García Otero e Jorge Pablo Fernández Lesta, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e, concretando a acusación como modalidade imprudente *ex* arts. 331, 325, 267, 326.e e 338 do mesmo texto legal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un

delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 4 anos de prisión para cada un deles e, polo mesmo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López-Sors González, Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses, a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 24 meses e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 1 ano e seis meses de prisión, para cada un deles. Así mesmo esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen os REDEIROS DA CORUÑA en 7.200 euros a cada un, agás a JUAN MANUEL PARADELA VIDELA, que pide unha indemnización de 27.936 euros, RICARDO GONZÁLEZ MILLOS, que pide unha indemnización de 18.000 euros, RAMÓN MIGUENS BLANCO, que pide unha indemnización de 11.399 euros E JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ, que pide unha indemnización de 7.640 euros; e para que indemnicen as REDEIRAS DE MALPICA na suma de 1.000 euros para cada unha delas, salvo para GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO, que pide unha indemnización de 8.193,77 euros, CARMEN POUSE CASAL, que pide unha indemnización de 2.346 euros, MARÍA DOLORES SUÁREZ AMIGO, que pide unha indemnización de 1.344 euros e MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA, que pide unha indemnización de 3.000 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e 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 ORDÓÑEZ, 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 SUÁREZ, 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 SUÁREZ POSE, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO, MANUELA MARTÍNEZ BELLO, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA, DORINDA MARZOA VILLAVERDE, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ, MERCEDES MÉNDEZ SUÁREZ, 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 SL, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO, DOLORES POSE GARRIDO, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA, JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELLE, CARMEN ROJO VILAR, MANUEL ROJO VILAR, MARÍA ROSENDE DURO, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ, BIENVENIDA SILVA ÁLVAREZ, AURORA SOTELO VILA, MARÍA DOLORES SOTO FARIÑA, MARÍA SOUSA FERREIRO, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ, RICARDO SOUTO SUÁREZ, CRISTINA SUÁREZ OBELLEIRO, MARÍA PILAR SUÁREZ PORTA, MARÍA ESTHER SUÁREZ POSE, MARÍA DOLORES TENREIRO SUÁREZ, MANUEL TORREIRO DÍAZ, ISAURA TORRES CAPITÁN, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS, MARÍA CARMEN VARELA VILA, JOSÉ RAMÓN VÁZQUEZ GARCÍA, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ, FRANCISCO VIDAL GARCÍA, ANTONIO VILLAR PONTE, ISABEL PARGA GARCÍA, CARMEN MOLLET MUÍÑOS, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ, MANUELA RIVERA DEÁN, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ, MARÍA ELENA AMIGO NOVO, ARRANZ DE LA CAL SL, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ, BARROS PESCALICIA SL, CÉSAR EUGENIO BLANCO BELLO, CARLOS CAJAL PARDELLAS, CASA CEDEIRA SL, CORREA PESCADOS CORUÑA SL, COTÓN Y SÁNCHEZ SL, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES,

DOMINGO COLINAS TRABAJO E OUTROS, ENVASES DE LA ESTRELLA SL, FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ SL, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ, MANUELA GONZÁLEZ VARELA, INDUSTRIAS FONTÁN SA, ISLA POMBEIRO SL, JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER SL, JOSÉ LUÍS LORENZO SL, LITOPESCA SL, ISAURO LÓPEZ CORRAL, MÓNICA LORENZO GARCÍA, M. COLINAS PESCADOS SL, GABRIEL MANSILLA GARCÍA, MARÍA ELVIRA BLANCO CAO Y OTROS SC, MARISCOS AMADOR FREIRE SL, MARISCOS PACIOS SL, MARISCOS SEDES SL, MANUEL ODILO MOARES JUSTO, PEDRO VAQUERO SL, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAÚJO, PESCADOS AMÉRICA SL, PESCADOS ANTONIO ALLER SL, PESCADOS CASA ÓSCAR SL, PESCADOS CORCUBIÓN SL, PESCADOS CORREDOIRA SL, PESCADOS DEREK GRANDISON, PESCADOS LANO SL, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ SL, PESCADOS M.T. QUIJADA SL, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO SL, PESCAJUAN SL, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA SL, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, SL, JOSÉ PEDRO RILO PENA, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN, SALAZONES CAMPOS SL, ANTONIO SALGADO RAMOS, JOSÉ SALIDO DÍAZ, MANUEL SEOANE VIZCAINO, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO E REMEDIOS MANSILLA GARCÍA, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN, FERNANDO REYERO SL, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO, PESCADOS ROCA SL, TRANFRESCO SL, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO, JOSÉ LAGOI CASAI, CAMELIA CARIDAD AMADO, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO, LUISA CAMPELO MÉNDEZ (folios 88.594 e 95.549), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polos letrados don Sergio José Diéguez Sabucedo, Juan Diéguez Guerrero, Ignacio Doce Díaz, Alberto López Moriño, Carlos Rico Santos, Eva Añón Bouzas e Ana Cristina Veiga Sánchez, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326.e, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión, para cada un deles e, polo delito de desobediencia, para

Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos as penas de 12 meses de multa, para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ na cantidade de 23.383,50 euros, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ na cantidade de 8.548,50 euros, MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ na cantidade de 7.701 euros, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO na cantidade de 34.860 euros, ÁNGELES BELLO CALVIÑO na cantidade de 25.500 euros, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ na cantidade de 53.199 euros, AMPARO CALVETE GARCÍA na cantidade de 21.258 euros, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO na cantidade de 7.045,74 euros, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA na cantidade de 15.870 euros, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ na cantidade de 12.485,20 euros, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDÓÑEZ na cantidade de 15.508,50 euros, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ na cantidade de 10.273,63 euros, MARINA CASTRO MARTÍNEZ na cantidade de 16.072,38 euros, AMPARO CATOIRA VARELA na cantidade de 6.522,30 euros, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN na cantidade de 7.947 euros, CARMEN CONDE GONZÁLEZ na cantidade de 28.597,50 euros, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ na cantidade de 7.437,99 euros, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA na cantidade de 13.688,32 euros, GENEROSA COTELO GERPE na cantidade de 27.492 euros, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ na cantidade de 8.250 euros, ROBERTO FERNÁNDEZ CASAL na cantidade de 16.440 euros, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA na cantidade de 23.631 euros, MANUEL FERNANDO LATA na cantidade de 7.978,36 euros, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE na cantidade de 14.208,90 euros, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS na cantidade de 46.420,50 euros, JULIO GAGO RODRÍGUEZ na cantidade de 12.030 euros, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA na cantidade de 15.878,73 euros, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO na cantidade de 10.350 euros, ALIDA GARCÍA SUÁREZ na cantidade de 12.451,62 euros, JULIA GENDE REY na cantidade de 10.530,54 euros, YOLANDA GOLPE CALVIÑO na cantidade de 10.668,45 euros, MANUEL GÓMEZ BOTANA na cantidade de 11.721,75 euros, DAVID IGLESIAS CALVIÑO na cantidade de 36.981,75 euros, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY na cantidade de 20.122,80 euros, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOADE na cantidade de 15.876,75 euros, JOSÉ

AMADO LÓPEZ GIL na cantidade de 25.290 euros, MARÍA DOLORES SUÁREZ POSE na cantidade de 5.517,50 euros, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO na cantidade de 14.241,21 euros, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO na cantidade de 5.750 euros, MANUELA MARTÍNEZ BELLO na cantidade de 13.644 euros, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA na cantidade de 13.950 euros, DORINDA MARZOA VILLAVERDE na cantidade de 19.881,54 euros, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ na cantidade de 9.981 euros, MERCEDES MÉNDEZ SUÁREZ na cantidade de 19.949,37 euros, JOSÉ PARADA CARRO na cantidade de 5.408,66 euros, MARÍA TERESA PARGA BALEATO na cantidade de 26.250 euros, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ na cantidade de 23.596,29 euros, ROSA PARGA VÁZQUEZ na cantidade de 26.891,86 euros, CONSUELO PARGA na cantidade de 39.294,19 euros, MARÍA PATIÑO SABIO na cantidade de 10.947 euros, ODILO PENA LAGO na cantidade de 37.153,80 euros, MARÍA PENAS OUTEIRO na cantidade de 9.477,18 euros, JOSEFA PÉREZ TABOADA na cantidade de 11.101,50 euros, MANUEL PÉREZ TARACIDO na cantidade de 5.798 euros, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ na cantidade de 59.900,36 euros, PESCADERÍA MAR LUZ SL na cantidade de 14.340,48 euros, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO na cantidade de 10.875 euros, DOLORES POSE GARRIDO na cantidade de 18.561 euros, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE na cantidade de 9.258,15 euros, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA na cantidade de 12.547,65 euros, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA na cantidade de 31.945,83 euros, JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELLE na cantidade de 64.641 euros, CARMEN ROJO VILAR na cantidade de 16.950 euros, MANUEL ROJO VILAR na cantidade de 28.644,42 euros, JOSÉ ROJO VILAR na cantidade de 25.500 euros, MARÍA ROSENDE DURO na cantidade de 21.546 euros, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ na cantidade de 28.350 euros, BIENVENIDA SILVA ÁLVAREZ na cantidade de 39.798,30 euros, AURORA SOTELO VILA na cantidade de 18.442,80 euros, MARÍA DOLORES SOTO FARIÑA na cantidade de 9.544,22 euros, MARÍA SOUSA FERREIRO na cantidade de 13.847,28 euros, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ na cantidade de 12.600 euros, RICARDO SOUTO SUÁREZ na cantidade de 10.131,70 euros, CRISTINA SUÁREZ OBELLEIRO na cantidade de 17.336,11 euros, MARÍA PILAR SUÁREZ PORTA na cantidade de 9.772,20 euros,

MARÍA ESTHER SUÁREZ POSE na cantidade de 9.918 euros, MARÍA DOLORES TENREIRO SUAREZ na cantidade de 9.225 euros, MANUEL TORREIRO DÍAZ na cantidade de 36.448,02 euros, ISAURA TORRES CAPITÁN na cantidade de 12.600 euros, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS na cantidade de 27.000 euros, MARÍA CARMEN VARELA VILA na cantidade de 19.950 euros, JOSÉ RAMÓN VÁZQUEZ GARCÍA na cantidade de 8.064 euros, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ na cantidade de 14.542,74 euros, FRANCISCO VIDAL GARCÍA na cantidade de 14.439,22 euros, ANTONIO VILLAR PONTE na cantidade de 19.950 euros, ISABEL PARGA GARCÍA na cantidade de 5.868,93 euros, CARMEN MOLLET MUÍÑOS na cantidade de 11.100 euros, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ na cantidade de 12.514,50 euros, MANUELA RIVERA DEÁN na cantidade de 10.910,49 euros, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ na cantidade de 25.627,50 euros, MARÍA ELENA AMIGO NOVO na cantidade de 32.100 euros, ARRANZ DE LA CAL SL na cantidade de 42.019,77 euros, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ na cantidade de 55.269 euros, BARROS PESCADALICIA SL na cantidade de 60.892,20 euros, CÉSAR EUGENIO BLANCO BELLO na cantidade de 44.003,97 euros, CARLOS CAJAL PARDELLAS na cantidade de 28.389,39 euros, CASA CEDEIRA SL na cantidade de 77.024,80 euros, CORREA PESCADOS CORUÑA SL na cantidade de 52.749,45 euros, COTÓN Y SÁNCHEZ SL na cantidade de 154.350 euros, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ na cantidade de 79.500 euros, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES na cantidade de 10.648,05 euros, DOMINGO COLINAS TRABAJO E OUTROS na cantidade de 25.200 euros, ENVASES DE LA ESTRELLA SL na cantidade de 144.733,54 euros, FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC na cantidade de 57.681 euros, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC na cantidade de 19.678,42 euros, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ SL na cantidade de 18.900 euros, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ na cantidade de 45.360 euros, MANUELA GONZÁLEZ VARELA na cantidade de 25.386,21 euros, INDUSTRIAS FONTÁN SA na cantidade de 143.397,45 euros, ISLA POMBEIRO SL na cantidade de 41.398,20 euros, JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER SL na cantidade de 54.812,55 euros, JOSÉ LUÍS LORENZO SL na cantidade de 33.697,39 euros, LITOPESCA SL na cantidade de 82.500 euros, ISAURO LÓPEZ CORRAL na cantidade de 19.894,11 euros, MÓNICA LORENZO GARCÍA na cantidade de

46.691,56 euros, M. COLINAS PESCADOS SL na cantidade de 39.501,97 euros, GABRIEL MANSILLA GARCÍA na cantidade de 41.228,32 euros, MARÍA ELVIRA BLANCO CAO Y OTROS SC na cantidade de 24.989,91 euros, MARISCOS AMADOR FREIRE SL na cantidade de 202.500 euros, MARISCOS PACIOS SL na cantidade de 606.697,35 euros, MARISCOS SEDES SL na cantidade de 271.585,50 euros, MANUEL ODILO MOARES JUSTO na cantidade de 64.054,68 euros, PEDRO VAQUERO SL na cantidade de 55.594,30 euros, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAUJO na cantidade de 37.554,42 euros, PESCADOS AMÉRICA SL na cantidade de 18.216,13 euros, PESCADOS ANTONIO ALLER SL na cantidade de 24.994,39 euros, PESCADOS CASA ÓSCAR SL na cantidade de 29.175,37 euros, PESCADOS CORCUBIÓN SL na cantidade de 53.803,24 euros, PESCADOS CORREDOIRA SL na cantidade de 97.902,49 euros, PESCADOS DEREK GRANDISON na cantidade de 286.456,50 euros, PESCADOS LANO SL na cantidade de 58.074,19 euros, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ SL na cantidade de 181.518 euros, PESCADOS M.T. QUIJADA SL na cantidade de 33.959,76 euros, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO SL na cantidade de 131.337 euros, PESCAJUAN SL na cantidade de 22.785,19 euros, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA SL na cantidade de 69.450 euros, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS, SL na cantidade de 56.200,41 euros, JOSÉ PEDRO RILO PENA na cantidade de 27.300 euros, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN na cantidade de 5.151,05 euros, SALAZONES CAMPOS SL na cantidade de 71.940,06 euros, ANTONIO SALGADO RAMOS na cantidade de 12.821,25 euros, JOSÉ SALIDO DÍAZ na cantidade de 33.499,26 euros, MANUEL SEOANE VIZCAÍNO na cantidade de 48.546,48 euros, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO E REMEDIOS MANSILLA GARCÍA na cantidade de 15.978 euros, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN na cantidade de 22.150,45 euros, FERNANDO REYERO SL na cantidade de 29.250 euros, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO na cantidade de 39.934,39 euros, PESCADOS ROCA SL na cantidade de 36.660,18 euros, TRANFRESCO SL na cantidade de 458.480,28 euros, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO na cantidade de 29.308,24 euros, JOSÉ LAGO CASAS na cantidade de 8.115 euros, CAMELIA CARIDAD AMADO na cantidade de 9.750 euros, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU na cantidade de

7.033,50 euros, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO na cantidade de 9.750 euros, LUISA CAMPELO MÉNDEZ na cantidade de 8.851,50 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, á entidade FIDAC e/ou ao Estado español.

41. FERNANDO ETCHEVERS PORTAL (folio 90.132), XOUVIÑA DE PORTOSÍN SL (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 CB (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 SL, CENTOLO DE PORTOSÍN SL (folio 90.405) e para todos o folio 96.512, representados polo procurador señor Fernández Lestón e defendidos polos letrados don Ramón Siaba Vara, don Manuel Blanco Ons Fernández, don Daniel Insua Reino, don Pablo Ferreiro Vidal, don Jacobo del Río Viñas, dona María Pilar Piñeiro Figueiras, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325.1 e 326.e e 338 do Código penal, en concurso ideal cun delito de danos, previsto e penado nos arts. 263 e 264 do mesmo texto legal e un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal en relación co art. 326.b do mesmo código. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente as penas de 6 anos de prisión, 21 meses de multa a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para o exercicio da súa profesión por 3 anos para cada un deles e, polo delito de desobediencia, as penas de 1 ano de prisión, tamén para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto a FERNANDO ETCHEVERS PORTAL na cantidade de 3.782,08 euros, XOUVIÑA DE PORTOSÍN SL na cantidade de 3.157,66 euros, JOSÉ MARIÑO VIDAL na cantidade de 2.913,47 euros, EDUARDO CARREÑO CASAL na cantidade de 5.229,19 euros ou subsidiariamente na cantidade de 3.149,24

euros, FRANCISCO VIDAL TOMÉ na cantidade de 8.019,32 euros, VENTOSO NOVO SC na cantidade de 2.394,01 euros ou subsidiariamente na suma de 1.501,63 euros, MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA na cantidade de 14.307,85 euros, ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO CB na cantidade de 8.805,87 euros, JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO na cantidade de 4.731,13 euros, FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES na cantidade de 1.990,29 euros ou, subsidiariamente, na suma de 1.284,09 euros, JESÚS VIÑA MARIÑO na cantidade de 663 euros, JESÚS LORENZO MOLEDO na cantidade de 2.070,23 euros, CARMELO MOLDES CORTÉS na cantidade de 2.159,54 euros ou, subsidiariamente, na suma de 1.369,47 euros, PORTRORIAN SL na cantidade de 5.229,19 euros ou, subsidiariamente, na suma de 3.254,42 euros, e a CENTOLO DE PORTOSÍN SL na cantidade de 5.357,66 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e á empresa armadora Mare Shipping Inc. Liberia, reservándose as accións civís fronte a Universe Maritime Ltd.

42. PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS SL (folios 89.839 e 96.474), representada polo procurador señor Gómez Castro e defendida polo letrado señor Méndez Lampón, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia. Solicitou que se impuxesen, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, as penas de 6 anos de prisión, 24 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos a cada un deles, e polo delito de desobediencia as penas de 1 ano e 6 meses de prisión. Así mesmo esixiulles responsabilidade civil aos acusados con responsabilidade civil directa ou subsidiaria de Mare Shipping, Universe Maritime Ltd., American Bureau of Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd., Crown Resources e o Reino de España, para que indemnicen a PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS SL na suma de 317.216 euros.

43. **MARE SHIPPING INC.** (folio 95.449), representada pola procuradora señora Borreiro Castro e defendida pola letrada dona María José Rodríguez Docampo, acusou a **José Luis López-Sors González** dun delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 331 do Código penal e dun delito de danos por imprudencia grave na súa modalidade negligente ex art. 267 do citado texto legal. Solicitou que se lle impuxesen ao devandito acusado as penas de 6 meses de prisión e multa de 9 meses e que indemnice á entidade que o acusa en 7.000.000 de dólares USA. Ademais solicitou que a súa responsabilidade civil e a da entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. se limite ao 3% dos danos sufridos polo Estado español.
44. **TODOS OS ACUSADOS**, agás IRENEO MALOTO que non compareceu en xuízo e ao que, por conseguinte, non se xulgou, solicitaron a súa libre absolución de todos os delitos imputados e que non se lles condene a aboar indemnización de ningunha clase.
45. **O FIDAC** someteuse ao criterio do Tribunal tras facer seu (sic) o relato de feitos que figura no auto de transformación do procedemento abreviado de data 18/03/2009 coas introducións realizadas polo auto da Audiencia da Coruña, con data do 5 de outubro de 2009.

5º) Os autos foron remitidos á Audiencia o 30/11/2011, procedeuse á súa repartición o 22/12/2011 e enviados á Sección 1ª da Audiencia en data 16/01/2012. Designouse o tribunal en data 21/03/2012, e o seu presidente foi liberado de relatorios en data 01/05/2012. Solicitáronse, obténdose en gran parte, medios para o desenvolvemento do xuízo oral por medio das providencias dos días 28/03/2012 e 02/06/2012, entre outras.

6º) Por auto con data do 18/06/2012, aclarado por outros dous de datas 20 e 25 de xuño de 2012, sinalouse o comezo do xuízo para o día 16/10/2013, que se prolongou ata o día 10 de xullo de 2013.

7º) Tras iniciarse o xuízo formuláronse diversas cuestións previas e formalizáronse peticións de práctica de proba resoltas no auto de data 31/10/2012

8º) As peticións elevadas a definitivas no devandito xuízo foron:

O MINISTERIO FISCAL quen acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras** como autor dun delito contra o medio ambiente previsto e penado nos arts. 325 e 326 alíneas *b* e *e* e mais o 338 do Código penal, en concurso real, conforme aos arts. 73 e 77 do Código penal cun delito de danos en espazo natural protexido, previsto e penado no art. 330 do Código penal, e un delito de danos do art. 266.2 e 4, en relación cos arts. 263 e 264.4 do Código penal, mediando un concurso ideal de delitos entre ambos os dous. Todo iso con aplicación do art. 339 do Código penal. Solicitou que se lle impuxese ao acusado respecto ao 1º delito unha pena de 7 anos de prisión, unha pena de multa de 40 meses cunha cota diaria de 24 euros e inhabilitación especial para exercer como capitán de buque durante 5 anos, e polo 2º delito, unha pena de prisión de 5 anos e multa de 20 meses cunha cota diaria de 24 euros. Así mesmo esíxelle que indemnice solidariamente coa entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. a través dos seus xerentes, A. Bilbrough & Co. Limited, compatible coa indemnización da Civil Liability Convention for Oil Pollution Damage, coa responsabilidade civil subsidiaria das empresas Mare Shipping Inc. e Universe Maritime Ltd. e a responsabilidade civil directa do FIDAC ao ESTADO ESPAÑOL en **4.328 millóns de euros dos que 2.433,86 millóns corresponden ao impacto en Galicia**, á Xunta de Galicia en **1.275.458 euros e o que se acredite en execución de sentenza por tratamento de residuos que aínda quedan en SOGARISA**, a entidades e particulares españois: **172.837.639,62 euros, unha vez reducido a 22.215 euros o importe reclamado para a entidade PESCAMAR**, ao ESTADO FRANCÉS e ás entidades francesas municipio de Saint-Jean-de-Luz, municipio de Bidart, Conseil Général des Landes, Conseil Geéneral de Finisterre, Ligue pour la protection des oiseaux, Vigipol e France Nature Environnement Les Amis de la Terre en **86.361.254,55 euros**.

O ESTADO ESPAÑOL, defendido e representado pola Avogacía do Estado, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras**, como autor dun delito contra o medio ambiente (arts. 325, 326 e 328 do Código penal) e un delito de desobediencia grave e resistencia á autoridade (art. 556 do Código penal), subsidiariamente impútase un delito contra o medio ambiente previsto no art. 331 en relación co art. 326.e do Código penal, subsidiariamente impútase un delito de danos previsto nos arts. 263 e 264 do

Código penal e subsidiariamente impútase un delito de danos previsto no art. 267 do Código penal, e a **Nikolaos Argyropoulos**, como autor dun delito de desobediencia grave e resistencia á autoridade (art. 556 do Código penal). Solicita a imposición das seguintes penas: a **Apostolos Ioannis Mangouras**, seis anos de prisión, 36 meses de multa e 4 anos e 6 meses de inhabilitación especial para profesión ou oficio polo primeiro delito dos imputados, e 6 meses de prisión polo segundo delito dos imputados; subsidiariamente 1 ano de prisión, multa de 12 a 24 meses e 2 anos de inhabilitación especial para profesión ou oficio; subsidiariamente 1 ano de prisión e multa de 12 a 24 meses e subsidiariamente 9 meses de multa; a **Nikolaos Argyropoulos** 6 meses de prisión; esixindo responsabilidade civil directa a Mare Shipping Inc., The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited, Universe Maritime Ltd. e FIDAC e alternativamente como responsables directos e solidarios **Apostolos Ioannis Mangouras**, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Limited e, como responsables civís subsidiarios e solidarios entre si, Mare Shipping Inc. e Universe Maritime Ltd. O importe da indemnización reclamada ascende a **2.152.327.787 euros**, máis xuros, correspondendo desta suma **939.987.787 euros** aos gastos directos en que incorreu o Estado como consecuencia do sinistro e **1.212.340.000 euros á valoración dos danos ambientais causados en España** adheríndose ás peticións do Ministerio Fiscal e outras partes en favor do Estado español.

A XUNTA DE GALICIA, defendida e representada polo señor letrado da referida Xunta, Damián Fernando Juanes García, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, como autor, e a Nikolaos Argyropoulos**, como cooperador necesario, dun delito contra o medio ambiente (arts. 325, 326, 331 e 328 do Código penal, con aplicación dos arts. 338 e 339 do Código penal) e un delito de desobediencia grave e resistencia á autoridade (art. 556 do Código penal), subsidiariamente impútase un delito contra o medio ambiente previsto no art. 331 en relación co art. 326.e do Código penal, subsidiariamente impútase un delito de danos previsto nos arts. 263 e 264 do Código penal e subsidiariamente impútase un delito de danos previsto no art. 267 do Código penal. Solicitou a imposición das seguintes penas: para **Apostolos Ioannis Mangouras** 3 anos de prisión, multa de 24 meses a razón de 90 euros diarios, inhabilitación

especial para o exercicio do dereito de sufraxio pasivo e para o exercicio da súa profesión de mariño e calquera outra relacionada durante 3 anos polo primeiro delito imputado, multa de 9 meses a razón de 90 euros diarios pola modalidade imprudente, se é o caso, daquel delito, e 1 ano de prisión e inhabilitación especial para o exercicio do dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena polo delito de desobediencia grave; para **Nikolaos Argyropoulos**, con apreciación da circunstancia atenuante do art. 21.1 e 6 do Código penal, 18 meses de prisión, multa de 6 meses a razón de 90 euros diarios, 1 ano e 2 meses de inhabilitación especial para o exercicio da súa profesión de mariño e calquera outra relacionada polo primeiro delito imputado, multa de 6 meses a razón de 90 euros diarios pola modalidade imprudente, se é o caso, daquel delito, e 6 meses de prisión e inhabilitación especial para o exercicio do dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena polo delito de desobediencia grave. Ademais esíxese responsabilidade civil directa de **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** e o FIDAC e responsabilidade civil directa e solidaria de Mare Shipping e The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), respectando, se é o caso, a posibilidade de repetición noutros ámbitos e a outras persoas, cifrando o importe reclamado en **1.275.458** euros por non ter sido aboado o reciclado de elementos contaminados depositados en SOGARISA.

A Asociación Ecoloxista ARCO IRIS, representada polo procurador señor Louro Piñeiro e defendida polo letrado don Manuel Meiriño, acusa a **Apostolos Ioannis Mangouras e José Luis López-Sors González, como autores, e a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, como cooperadores necesarios, dun delito contra o medio ambiente tipificado nos arts. 325 e 326 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras**, dun delito de desobediencia previsto no art. 556 do referido texto legal. Solicita a imposición das seguintes penas: a **Apostolos Ioannis Mangouras** 7 anos de prisión, 24 meses de multa a razón de 1.500 euros diarios e inhabilitación absoluta para a súa profesión por tres anos polo primeiro delito, e seis meses de prisión máis accesorias legais polo segundo, a **José Luis López-Sors González** catro anos de prisión e 24 meses de multa a razón de 3.000 euros diarios, e a **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, catro anos e seis meses de prisión e multa de oito meses a razón de 500 euros

diarios e inhabilitación absoluta de profesión por 1 ano a cada un deles. Ademais esíxese responsabilidade civil cuantificada en 4.328 euros ás compañías aseguradoras comparecidas, á empresa fretadora Crown Resources e ao Estado español.

A entidade NUNCA MÁIS, representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida polo letrado don Pedro Trepasat Silva, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González**, como autores dun delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de cinco anos e seis meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación por catro anos para a súa profesión, e para **José Luis López-Sors González**, as penas de cinco anos e 1 día de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación por cinco anos para a súa profesión.

O CONCELLO DO GROVE, representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Pablo J. Lema Lois, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González**, por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e solicitou para cada un dos acusados as penas de catro anos e un día de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación por tres anos para a súa profesión.

O CONCELLO DE ARTEIXO, representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Luis P. Míguez Vázquez, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, como autor, e a Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto, como cooperadores necesarios**, por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 7 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 2.000 euros e accesorias sen especificar e inhabilitación absoluta para a súa profesión por tres anos, e para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos e seis meses de prisión e multa de oito meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación absoluta para a súa profesión por un ano; e tamén acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, solicitando a pena de seis meses de prisión, e accesorias sen especificar. Esíxelles aos acusados

responsabilidade civil sen cuantificar e fai extensiva a reclamación con carácter directo ás entidades aseguradoras comparecidas e con carácter subsidiario á empresa fretadora ERC Trading.

O ESTADO FRANCÉS, representado polo procurador señor Fernández Lestón e defendido polo letrado don Carlos Saiz Díaz, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 6 anos de prisión, multa de 36 meses cunha cota diaria de 150 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por catro anos polo primeiro delito, e a pena de 10 meses de prisión polo segundo, e para **Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 5 anos de prisión e multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos. Esixiulles ademais aos acusados responsabilidade civil en contía de **67.500.905,92** euros e fixo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) , Universe Maritime e Crown Resources AG (ERC Trading).

OS MUNICIPIOS FRANCESES DE CAPBRETON, LABENNE, LIT-ET-MIXE, MESSANGES, MIMIZAN, MOLIETS-ET-MAA, ONDRES, GASTES, PARENTIS-EN-BORN, SEIGNOSSE, SOORTS-HOSSEGOR, SOUSTONS, TARNOS, VIELLE-SAINT-GIRONS e A DEPUTACIÓN PROVINCIAL DAS LANDAS, representados polo procurador señor Moledo Guetto e defendidos pola letrada dona Nuria Prieto Palacios, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 ao 338 do Código penal e un delito de danos imprudentes do art. 267 do referido texto legal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 10 meses de prisión, multa de 9 meses cunha cota diaria de 90 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano polo primeiro delito, a pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios polo segundo e a pena de 6 meses de prisión polo terceiro, e para **José Luis López-Sors González** as penas de 10 meses de prisión e multa de 9 meses a razón de 90 euros

diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano polo primeiro delito, e a pena de 9 meses de multa a razón de 90 euros diarios polo segundo. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil en contía de **206.676,25** euros para o concello de Capbreton, **52.243,78** euros para o concello de Labenne, **795,42** euros para o concello de Lit-et-Mixe, **147.687,71** euros para o concello de Messanges, **252.651,51** euros para o concello de Mimizan, **46.559,46** euros para o concello de Moliets-et-Maa, **41.116,80** euros para o concello de Ondres, **223,02** euros para o concello de Gastes, **2.529,90** euros para o concello de Parentis-en-Born, **109.929,21** euros para o concello de Saint Julien-en-Born, **6.356,56** euros para o concello de Sainte-Eulalie-en-Born, **277.241,36** euros para o concello de Seignosse, **148.228,67** euros para o concello de Soorts-Hossegor, **52.734,22** euros para o concello de Soustons, **211.795,23** euros para o concello de Tarnos, **195.763,41** euros para o concello de Vielle-Saint-Girons, **34.584,33** euros para o concello de Vieux-Boucau e **736.967,57** euros para a Deputación Provincial das Landas que tamén reclama **2.000.000** de euros por dano ecolóxico. Fixeron extensiva a reclamación con carácter subsidiario á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), Universe Maritime, FIDAC e ao Estado español.

O CONSELLO XERAL DA VENDÉE e as comunas francesas SOULAC-SUR-MER, CARCANS, LACANAU, ARCAÇON, BIARRITZ, LÈGE-CAP-FERRET E POINTE DU MÉDOC, representados polo procurador señor Martín Guimaraens Martínez e defendidos polo letrado don Carlos Buendía Hontañón, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** e a **José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, e solicitaron: para **Apostolos Ioannis Mangouras e para Nikolaos Argyropoulos** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por tres anos a cada un deles polo primeiro delito, e a pena de 1 ano de prisión polo segundo; para **Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por tres anos; e para **José Luis López-Sors González** as penas de 2 anos de prisión e multa

de 12 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 18 meses. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil na contía de **3.281.799,66** euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Mare Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), Universe Maritime, Crown Resources AG e ao FIDAC.

O CONCELLO DE BISCARROSSE, representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polo letrado don Ángel Sánchez Freire, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e ademais a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitou para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 20 meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 40 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 12 meses a cada un deles polo primeiro delito e, ademais, a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos**, a pena de 1 ano de prisión polo segundo. Así mesmo esixiulles aos acusados responsabilidade civil en contía de **58.204,67** euros e fixo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios ás entidades Universe Maritime, Mare Shipping e ao Estado español.

A ASOCIACIÓN FERROLANA DE EMPRESARIOS Y PROFESIONALES PERJUDICADOS POR LOS DAÑOS DEL BUQUE PRESTIGE, DON VICENTE DOPICO PIÑEIRO Y OTROS, CB, PESCAVILLALBA SL, DON EDUARDO AMENEIRO SIXTO, DON MANUEL ROMALDE RODRÍGUEZ, DEPUROMAR SL, DON JOAQUÍN LÓPEZ LAGO, DON JESÚS SANDE AMENEIROS E DE MARISCOS O PATAQUEIRO SL, representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polo letrado don Raúl Meizoso Sardiña, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, en concurso ideal cun delito de danos e/ou de danos agravados dos arts. 263 e 264.1.5º do referido texto legal, a **Apostolos Ioannis Mangouras e a Nikolaos**

Argyropoulos por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, e ademais a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave. Solicitaron: para **Apostolos Ioannis Mangouras, Ireneo Maloto** e para **Nikolaos Argyropoulos** as penas de 3 anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 100 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por tres anos a cada un deles polo primeiro delito; para **Apostolos Ioannis Mangouras** e para **Nikolaos Argyropoulos** a pena de 9 meses de prisión para cada un deles polo segundo; e para **José Luis López-Sors González** as penas de 1 ano de prisión, 12 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para profesión e oficio por dous anos. Así mesmo esixíronlles aos acusados responsabilidade civil en contía de **6.752, 87 euros a Vicente Dopico Piñeiro y otros CB, 3.167.776 euros a don Manuel Romalde Rodríguez, 5.018,07 euros a Pescavillalba SL, 5.145 euros a don Eduardo Ameneiro Sixto, 154.745,81 euros a Depuromar SL, 6.159 euros a Joaquín López Lago, 30.000,42 euros a Jesús Sande Ameneiros e 19.210,08 euros a Mariscos O Pataqueiro SL**, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade Universe Maritime, ABS, Crown Resources AG, FIDAC e ao Estado español.

AS CONFRARÍAS DE PESCADORES DE PORTOSÍN, CAMARIÑAS, CAIÓN, CAMELLE, CEDEIRA, MUGARDOS, BARALLOBRE, MALPICA, LORBÉ, SADA, MIÑO, CABO DE CRUZ, CARREIRA E AGUIÑO, RIANXO, CARIÑO, PALMEIRA, RIBEIRA, CORME, ARES, CORCUBIÓN, FISTERRA, LAXE, LIRA, MERA, MUROS, MUXÍA, O PINDO, PONTEDEUME, PORTO DO SON, ASOCIACIÓNS DE MARISCADORES DE BALDAIO E ESTEIRO DE ANLLÓNS, CONFRARÍAS DE PESCADORES DE ARCADE, BAIONA, BUEU, CAMBADOS, CARRIL, LOURIZÁN, MOAÑA, RAXÓ, SANXENXO, VILANOVA, VILAXOÁN, A GUARDA, SANTA MARÍA DO PORTO DE MARÍN, SAN ROQUE DE PORTONOVO, SAN XOÁN DE REDONDELA, SAN TELMO DE PONTEVEDRA, SAN VICENTE DE LA BARQUERA, SANTO CRISTO DEL AMPARO DE COMILLAS, NOBLE CABILDO DE SAN ANDRÉS E 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 E A FEDERACIÓN PROVINCIAL DE COFRADÍAS DE PESCADORES DE CANTABRIA, representados pola procuradora señora Graíño Ordóñez e defendidas polos letrados don Ramón Sabín Sabín e dona Manuela Ramil Martínez, acusaron a

Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 8 anos de prisión, multa de 42 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 6 anos polo primeiro delito, e a pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Así mesmo esixíronlles aos acusados responsabilidade civil en contía non precisada, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios á entidade Mare Shipping.

A COFRADÍA DE PESCADORES SANTO ÁNGEL DE LA GUARDA DE VIAVÉLEZ DE ASTURIAS, representada pola procuradora señora Graíño Ordóñez e defendida polos letrados Ramón Sabín Sabín e Manuela Ramil Martínez, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e 338 do Código penal, e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 8 anos de prisión, multa de 42 meses cunha cota diaria de 300 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 6 anos polo primeiro delito, e a pena de 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Así mesmo esixíronlles aos acusados responsabilidade civil en contía non precisada, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC, e en concepto de responsables civís subsidiarios á entidade Mare Shipping.

A COFRADÍA DE PESCADORES DE SANTA MARÍA DE SÁDABA DE LASTRES e A CONFRARÍA DE PESCADORES DA POBRA DO CARAMIÑAL E OUTROS, representadas pola procuradora señora Ramos Picalloi e defendida polo letrado don Alberto Muñoz Rodríguez, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 330, 331 e 338 do Código penal, e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 20 meses de prisión, multa de 14 meses cunha cota diaria de 300 euros e

inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 2 anos de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 200 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 100 euros polo outro delito imputado e 1 ano de prisión para cada un deles polo segundo. Ademais esixiron aos acusados responsabilidade civil en contía de 55.295,20 euros á Cofradía de Pescadores de Lastres e os seus 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 unha das seguintes persoas e 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 Suárez, 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 Alfonso 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 Suárez, 2.821,94 euros a Vulcano CB, 5.956 euros a Pesca Lastres SL, 6.264,29 euros tamén a Pesca Lastres SL, 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 e 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 unha das redeiras de Cangas do Morrazo chamadas 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 e Berta Penas Vilas, 1.900 euros para cada unha das comercializadoras da praza de abastos de Cangas chamadas 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 César Calo Albores, 4.580 euros para León Carneiro Pereira, 1.800 euros para Alba Nieves Rial García e 6.260 euros para Evaristo Bermúdez Tajés, ademais de formalizar reclamacións sen cuantificar José Ángel Bugallo Feijoo, Juan G. Bermúdez Herbello, Ángel Manuel Núñez Cancelas e José Luis López Sobral, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao FIDAC, á entidade Mare Shipping e ao Estado español.

A CONFRARÍA DE PESCADORES SAN BARTOLOMÉ DE NOIA, representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida polo letrado don Francisco Iglesias Gandarela, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 330 e 331 do Código penal, e por un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal, e solicitou para cada un deles as penas de 4

anos de prisión, multa de 20 meses cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 4 anos e 6 meses de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 50 euros polo outro delito imputado, sen formalizar ningunha petición en materia de responsabilidade civil.

MERCEDES AGRASO VARA, MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA E SEU 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 MUÍÑOS, M^a DOLORES MARTÍNEZ 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 NÚÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, CARMEN OTERO ROMERO, AURORA ROMERO GARCÍA, ROSA M^a VIDAL VIDAL, ROSALINO PEDROSA FREIRE, ÓSCAR 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 e SANTIAGO LIRES PEREIRA, representados polo procurador señor Gómez Castro e defendidos polo letrado don Francisco Iglesias Gandarela, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 330 e 331 do Código penal e por

un delito de danos imprudentes do art. 267 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 20 meses de prisión, multa de 14 meses cunha cota diaria de 200 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos polo primeiro delito, alternativamente ás penas de 2 anos de prisión e multa de 12 meses, fixando a cota diaria en 200 euros polo primeiro delito e a pena de multa de 9 meses, fixando a cota diaria en 100 euros polo outro delito imputado, esixindo responsabilidade civil aos acusados. Solicitaron en concreto para MERCEDES AGRASO VARA, en nome de JOSÉ FAUSTINO SIEIRA FILGUEIRA e de MARCOS SIEIRA AGRASO, 69.502 euros para cada un deles, 59.337,32 euros para MARÍA ARGIBAY ZÚÑIGA, EUGENIA CAAMAÑO ROMERO, ANA MARÍA CAAMAÑO ROMERO, M^a MERCEDES CALVO FIGUEIRA E O SEU 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 e M^a DAS 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 MARTÍNEZ PAIS, ROSENDO DOMÍNGUEZ BARREIRO, MANUEL FERRADAS MARTÍNEZ, M^a DEL PILAR LOURIDO COIRADAS, JOSÉ AVELINO NÚÑEZ CASTRO, JOSÉ MANUEL NINE NÚÑEZ, JESÚS VARELA CORBELLE, ROSALINO PEDROSA FREIRE, ÓSCAR RODRÍGUEZ TOREA, BEATRIZ ROO RODRÍGUEZ, JUAN INSUA HORTA, PRUDENCIO CALVO MAYÁN, JOSÉ ANTONIO LAGO LÓPEZ, CÁSTOR MARTÍNEZ GUDE, MANUEL RAMÓN DOMÍNGUEZ BARREIRO, JESÚS LOURO ORTEGA e M^a DE LAS MERCEDES CALVO FIGUEIRA PARA O SEU 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 e SANTIAGO LIRES PEREIRA e 50.000 euros para JOSÉ LUIS CAMPOS LUHÍA, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual

Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao FIDAC, á entidade Mare Shipping e ao Estado español.

LOXANET DIRECTO SL, ECOLONJAS SL, LONJA SUR SL E LONJACARNE SL, representadas polo procurador señor Sánchez González e defendidas polo letrado don Javier Sanz Fernández, renunciaron ao exercicio das accións penais, retirando as súas acusacións pero exercitando como actores civís as correspondentes accións civís nos termos xa anunciados consistentes en esixir a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a LOXANET DIRECTO SL na suma de 1.147.226 euros, ECOLONJAS SL na suma de 427.036 euros, LONJA SUR SL na suma de 72.000 euros e a LONJACARNE SL na suma de 72.000 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) á entidade Universe Maritime Ltd. e ao fretador Crown Resources AG.

FRIGORÍFICOS RIBADEO e EMEMASA SA (folios 88.645, 88.697 e 95.493), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polo letrado don Félix Suárez Mira, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e José Luis López-Sors González** por un delito contra o medio ambiente dos arts. 325, 326 e e 338 en relación cun delito de danos dos arts. 266,263 e 264, todos eles do Código penal, e alternativamente por un delito de imprudencia grave en relación cos recursos materiais e o medio ambiente, previsto no art. 331 en relación cos arts. 325 e 326 e, todos eles do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitaron para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, 24 meses de multa cunha cota diaria de 50 euros e inhabilitación especial por 3 anos para a súa profesión e oficio, polo primeiro delito, as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses cunha cota diaria de 30 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 2 anos polo delito imputado alternativamente e a pena de 6 meses de prisión para cada un deles polo segundo. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a FRIGORÍFICOS DE RIBADEO SL na cantidade de 1.370.294,79 euros e á entidade EMEMASA SA na suma de 26.904.030,91 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual

Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ao FIDAC e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español e a Administración pública española.

MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA SL, representada polo procurador señor Reyes Paz e defendida pola letrada dona Carmen Maceiras Neira, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e do Código penal e por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal, e a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave en relación cos recursos naturais e o medio ambiente, previsto no art. 331 en relación cos arts. 325 e 326 e, todos eles do Código penal. Solicita para cada un deles as penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano polo primeiro delito, a pena de 1 ano, 6 meses de prisión para cada un deles polo segundo e 2 anos de prisión, 12 meses de multa, fixando a cota diaria en 300 euros, e inhabilitación para o exercicio da profesión por 18 meses polo terceiro. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a MARISCOS Y PESCADOS CATOIRA SL na suma de 1.207.296,48 euros. Fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e o fretador Crown Resources AG (posteriormente ERC Trading) e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e ABS e ao Estado español.

A SOCIEDADE COOPERATIVA LIMITADA RÍA DE AROSA (folios 88.691 e 95.780), representada polo procurador señor Lousa Gayoso e defendida polo letrado don Rubén Fernández López, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, e alternativamente dun delito do art. 331 do Código penal en relación cos arts. 325, 326 e, 338 e 267 do mesmo texto legal e un delito de desobediencia e resistencia do art. 556 do referido Código penal. Solicitou para cada un deles as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses con cota diaria de 50 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, e solicitou alternativamente as penas de 23 meses de prisión, 24 meses de multa, fixando a cota diaria en 30 euros e inhabilitación especial para a súa profesión por 2 anos, e para

Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos polo delito de desobediencia e resistencia a pena de seis meses de prisión para cada un deles. Así mesmo esixíulles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice á SOCIEDADE COOPERATIVA RÍA DE AROSA na cantidade de 162.374,10 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e o FIDAC, e con carácter subsidiario á entidade Mare Shipping Inc. e ao Estado español, con expresa reserva de accións para o seu exercicio fronte a Universe Maritime Ltd.

ARRASTREROS DEL BARBANZA SA, CAMPO EDER SL, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA, HEPERMAR SL, JUAN PÉREZ PÉREZ, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ SL, PESCAROSA SA, PESQUERA AMPAJO SL, PESQUERA JOPITOS SL, PESQUERA LAGA SL, PESQUERÍAS BORRAXEIRO SA, PORVENIR CUARTO SL e FRIGORÍFICOS EXPORTADORES SA, representados polo procurador señor Lage Fernández Cervera e defendidos polo letrado don Álvaro Martínez García, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras**, por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, previsto nos arts. 325 e 338 do Código penal. Solicitaron que se impuxesen as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos. Así mesmo esixíronlle responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a ARRASTREROS DEL BARBANZA SA en 2.340,48 euros, CAMPO EDER SL en 3.185,11 euros, JOSÉ GONZÁLEZ QUEIRUGA en 499,35 euros, HEPERMAR SL 5.420,10 euros, JUAN PÉREZ PÉREZ en 5.141,97 euros, PESCADOS OUBIÑA PÉREZ SL en 38.291,01 euros, PESCAROSA SA en 5.766,42 euros, PESQUERA ANPAJO SL en 9.826,6 euros, PESQUERA JOPITOS SL en 55.516 euros, PESQUERA LAGA SL en 14.278,69 euros, PESQUERÍAS BORRAXEIRO SA en 4.123,06 euros, PORVENIR CUARTO SL en 1.096,17 euros e FRIGORÍFICOS EXPORTADORES SA en 28.946,65 euros, máis 1.233.794 euros polos dereitos indemnizatorios adquiridos de CONGELADORA CORUÑESA.

AS ENTIDADES PESCADOS RUBÉN SA (folios 88.785 e 95.697), ARRETXU SA (folios 88.798 e 95.684), COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN (folios 88.824 e 95.658), MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA, MURIMAR (folios 88.850 e 95.619), ANDREKALA SA (folios 88.929 e 95.671), representados polo procurador señor Sánchez González e defendidos polo letrado don

Juan Pablo Lerena Roca, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e e 331 do Código penal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia previsto e penado no art. 556 do Código penal. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 6 meses de prisión, multa de 8 meses a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 1 ano para cada un deles, e polo delito de desobediencia para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 6 meses de prisión, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a ANDREKALA SA na cantidade de 383.294,72 euros, a PESCADOS RUBÉN SL na cantidade de 512.176 euros, a ARRETXU SA na cantidade de 412.076,67 euros, a MUTUA DE RIESGO MARÍTIMO, SOCIEDAD DE SEGUROS A PRIMA FIJA e MURIMAR na cantidade de 244.131,58 euros e a COOPERATIVA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARÍN na cantidade de 287.141,25 euros. Fixeron extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e o FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS SA (folios 89.044 e 96.038), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida pola letrada dona Carmen Tarrón Couto, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, un delito de imprudencia grave do art. 331 do Código penal en relación cos arts. 325, 267, 326 e e 338 do mesmo texto legal e un delito de desobediencia do art. 556 en relación co art. 326.b do mesmo Código penal. Solicitou, polo delito de imprudencia grave, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para

a súa profesión por 2 anos para cada un deles, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** a pena de 4 anos de prisión para cada un deles e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 1 ano e 6 meses de prisión, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esixiulles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS SA na cantidade de 387.518,64 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e o FIDAC, e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

PACO MOINELO SL (folios 89.051 e 96.357), representada polo procurador señor Leis Espasandín e defendida pola letrada dona Carmen Fernández Soto, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos materiais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, imputando a José Luis López-Sors González na súa modalidade imprudente e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia do art. 556. Solicitou, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** a pena de 6 anos de prisión para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** as penas de 1 ano de prisión para cada un deles, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esixiulles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a PACO MOINELO SA na cantidade de 535.560,41 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e ao Estado español e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc.

REMAGRO SA, RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR), ISLA VIONTA SL, CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA SL, LUIS ROSALES SA, MARISCOS RÍA DE VIGO SL,

BENITO FERNÁNDEZ E HIJOS SA, AMEIXA DE CARRIL SL, MARISCOS LAGO SL, PESCADOS MARCELINO SL, MARISCOS CHAPARRITO SL, INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO SA (INDEMOSA), VENGARCO SL, PUNTA SINAS SL, BARLOVENTO SA e TAPIDINOS SL (folios 89.072 e 96.190), representadas polo procurador señor Lado Fernández e defendidas polo letrado don Juan Areses Trapote, acusaron a **José Luis López-Sors González** por un delito de imprudencia grave previsto nos arts. 325, 326 e 331 do Código penal, a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 ao 326 e e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitan, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** a pena de 3 anos de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios e 2 anos de inhabilitación para a súa profesión para cada un deles, polo delito de imprudencia grave para **José Luis López-Sors González** as penas de 2 anos de prisión, 16 meses de multa a razón de 12 euros diarios e 2 anos de inhabilitación para a súa profesión para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 9 meses de prisión para cada un deles, ademais da accesoria en todas as penas de prisión de inhabilitación especial para o dereito de sufraxio pasivo durante o tempo da condena. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice, actualizando a débeda de valor ao 10 de maio de 2010, nas seguintes cantidades: a REMAGRO SA 5.948.067,51 euros, a RECURSOS MARINOS ASTURIANOS (REMASTUR) 892.558,67 euros, a ISLA VIONTA SL 641.532,37 euros, a CULTIVOS MARINOS DE VILANOVA SL 127.904,28 euros, a LUIS ROSALES SA 349.755,66 euros, a MARISCOS RÍA DE VIGO SL 221.860,26 euros, a BENITO FERNANDEZ E HIJOS SA 252.346,59 euros, a AMEIXA DE CARRIL SL 296.426,69 euros, a MARISCOS LAGO SL 311.471,72 euros, a PESCADOS MARCELINO SL 244.503,51 euros, a MARISCOS CHAPARRITO SL 4.176,34 euros, a INDUSTRIAL DEPURADORA DE MOLUSCOS DE MELOJO SA (INDEMOSA) 132.241,40 euros, a VENGARCO SL 119.325,69 euros, a PUNTA SINAS SL 157.644,79 euros, a BARLOVENTO SA 738.061,77 euros e a TAPIDINOS SL 452.227,34 euros. Fan extensiva a reclamación, con carácter subsidiario, ao Estado

español e ás entidades FIDAC, Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc., ERC Trading e The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I).

ALQUISADA SL, M^a LUISA TOBA PENSADO, MEXIPOR CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE MOLUSCOS SL, ENVASES DE GALICIA SA, CONCELLO DA ILLA DE AROUSA, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE "MEXILLÓN DE GALICIA", CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE SL, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS CB (DON FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, DON FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YÁÑEZ e DON EDUARDO ALFONSO CARIDAD YÁÑEZ), LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA SL, ISIDRO DE LA CAL FRESCO SA, CALTRÁN SA, PASTEURIZADOS DEL MAR SL, DON JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ, DON MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC, MARISCOS RÍA DE FERROL SL, GRANJAS MARINAS LA PALMA SL, MARISCOS Y PESCADOS SANDE SL, INSUAMAR SL, ÁNGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO, JESUSA SILVEIRA BERMÚDEZ, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA S.L, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA, JOSÉ TOIMIL CASAL, MADERAS XUNQUEIRA SL, RAYIMPORT SL e JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO (folios 89.922 e 95.518), representados polo procurador Lousa Galloso e defendidos polos letrados don Jaime Fernández-Posse Rosende e José María Fernández Rosende, e COCEDERO BARRAÑAMAR SL (folios 95.542), representada polo procurador señor Garrido Pardo e defendida polos señores letrados mencionados, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** a pena de 3 anos de prisión, multa de 20 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por tres anos para cada un deles, e polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 6 meses de prisión para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto solicitando que se indemnice a ALQUISADA SL na cantidade de 2.167,12 euros, M^a LUISA TOBA PENSADO na cantidade de 6.861,53 euros, MEXIPOR CRIAÇÃO E COMÉRCIO DE MOLUSCOS SL na cantidade de 17.993,64 euros, ENVASES DE GALICIA SA na cantidade de 487.474,56

euros, CONCELLO DA ILLA DE AROUSA na cantidade de 384.862,52 euros, CONSELLO REGULADOR DA DENOMINACIÓN DE ORIXE "MEXILLÓN DE GALICIA" na cantidade de 3.147.000 euros, CULTIVOS Y MARISCOS PUENTE DEL PASAJE SL na cantidade de 63.935 euros, FRANCISCO CARIDAD CARIDAD E HIJOS CB (DON FRANCISCO CARIDAD CARIDAD, DON FRANCISCO JOSÉ CARIDAD YÁÑEZ e DON EDUARDO ALFONSO CARIDAD YÁÑEZ) na cantidade de 42.744,28 euros, LUSO-HISPANA DE ACUICULTURA SL na cantidade de 1.205.643,48 euros, ISIDRO DE LA CAL FRESCO SA na cantidade de 6.124.159,39 euros, CALTRÁN SA na cantidade de 513.556,41 euros, PASTEURIZADOS DO MAR SL na cantidade de 2.000.461 euros, DON JOSÉ LUIS CASTRILLÓN MARTÍNEZ na cantidade de 2.945.666,71 euros, DON MANUEL PÉREZ CASTRILLÓN CAÑAL Y OTRO SC na cantidade de 23.565,58 euros, MARISCOS RÍA DE FERROL SL na cantidade de 102.399 euros, GRANJAS MARINAS LA PALMA SL na cantidade de 264.572,91 euros, MARISCOS Y PESCADOS SANDE SL na cantidade de 357.519 euros, INSUAMAR SL na cantidade de 492.625 euros, ÁNGEL MARÍA OTAMENDI BUSTO na cantidade de 446.523 euros, JESUSA SILVEIRA BERMÚDEZ na cantidade de 113.678,92 euros, PARQUE DE MARISCOS JOSÉ GARCÍA ABELLA SL na cantidade de 568.860 euros, JUAN RAMÓN LOBELOS INSUA na cantidade de 9.000 euros, JOSÉ TOIMIL CASAL na cantidade de 348.564 euros, MADERAS XUNQUEIRA SL na cantidade de 342.735 euros, RAYIMPORT SL na cantidade de 25.585 euros, JOSÉ ANTONIO TRIGO SINEIRO na cantidade de 305.339,35 euros e COCEDEROS BARRAÑAMAR SL na cantidade de 2.977.564,90 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), e con carácter subsidiario ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc. e mais ao Estado español.

O CONSELLO XERAL DA BRETAÑA (folio 96.272), representado polo procurador señor Sánchez Vila e defendido polos letrados dona M^ª José Almodóvar Melendo, don Juan Ricardo López Borrazás, don Luis A. Corres Castro e don Jaime Acebal Dávila, PROMOTORA INDUSTRIAL SADENSE SA (PROINSA), DEPURADORA DE MARISCOS DE LORBÉ SA e JUAN CIPRIANO FERNANDEZ ARÉVALO, representados polo procurador señor Fernández Lestón e defendidos polos letrados don Luis Antonio Cores Castro, don Jaime Acebal Dávila e dona M^ª Belén Amboade, acusaron a **Apostolos Ioannis**

Mangouras, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e e un delito de danos por imprudencia grave do art. 267 do Código penal, polo que tamén acusa a **Nikolaos Argyropoulos**, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras** as penas de 4 anos e seis meses de prisión, multa de 30 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación para a súa profesión durante catro anos, e polo delito de imprudencia a pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios, para **Ireneo Maloto** as penas de 4 anos e un mes de prisión, multa de 25 meses a razón de 90 euros diarios e inhabilitación para a súa profesión durante tres anos e seis meses, e polo delito de imprudencia a pena de seis meses de multa a razón de 80 euros diarios, e para **José Luis López-Sors González** a pena de 4 anos e seis meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 4 anos, e, polo delito de imprudencia, a pena de seis meses de multa a razón de 100 euros diarios, e a **Nikolaos Argyropoulos** polo delito de imprudencia a pena de seis meses de multa a razón de 90 euros diarios, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 1 ano de prisión para cada un deles. Esta parte renunciou ao exercicio das accións civís.

AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA (folio 96.313), GROVENSE DE MEJILLONES SA (folio 96.323) e MARISCOS BENAVIDES SL (folio 96.335) e PATRARCIS SL (96.346), representadas pola procuradora señora Pando Caracena, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio dos arts. 325 e 326 e, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** un delito de desobediencia do art. 556. Solicitan, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 7 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por cinco anos para cada un deles, e polo mesmo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López-Sors González** as penas de 5 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por catro anos, e polo delito

de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 1 ano de prisión para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto a AMEGROVE SOCIEDADE COOPERATIVA GALEGA na cantidade de 3.183.677 euros, GROVENSE DE MEJILLONESS SA na cantidade de 368.463 euros e MARISCOS BENAVIDES SL na cantidade de 280.434,83 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc., así como ao Estado español, ERC Trading e ABS.

AGROSEGURO (folio 96.413), representado polo procurador señor Leis Espasandín e defendida polos letrados don Antonio Amado Domínguez e dona Nieves Lado López, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, en relación co art. 338 e 331 do mesmo texto legal. Solicita, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras e José Luis López-Sors González** as penas de 5 anos e 6 meses de prisión, multa de 24 meses a razón de 50 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión sen especificar duración para cada un deles. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para indemnizar a AGROSEGURO SA na cantidade de 54.864,78 euros, e fai extensiva a reclamación con carácter directo á entidade ABS, á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I), ao fretador CROWN RESOURCES AG (posteriormente ERC Trading) e ao Estado español.

COOPERATIVA GALEGA ILLAS CIES, SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS e ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA (folio 96.427), representadas polo procurador señor Leis Espasandín e defendidas polos letrados don Antonio Cascante Burgos, dona Josefa C. Rúa Gayo e dona María Cerviño Rúa, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, en relación co art. 338 do mesmo texto legal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal. Solicitan, polo delito contra os recursos

naturais e o medio ambiente, as penas de 9 anos de prisión, multa de 30 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión durante 6 anos e 9 meses para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para indemnizar a COOPERATIVA GALEGA ILLAS CÍES na cantidade de 233.078,34 euros, a SOCIEDAD COOPERATIVA GALEGA NASEIROS na cantidade de 176.839,80 euros e a ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE MARISCADORES A FLOTE VIRGEN DEL CARMEN DE MEIRA-MOAÑA na cantidade de 10.053,62 euros. Fan así mesmo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC, á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ao fretador CROWN RESOURCES AG (posteriormente ERC Trading), á entidade Mare Shipping e á compañía Universe Maritime Ltd.

PESCADOS RÍA DE SADA SL, representada polo procurador señor Fernández Lestón e defendida polo letrado don Víctor Espinosa, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e. Solicitou que se lle impuxesen as penas de 6 anos de prisión, multa de 24 meses, a razón de 400 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos. Esixiu que en concepto de responsabilidade civil se indemnice á sociedade que acusa na cantidade de 150.000 de euros, facendo extensiva a reclamación á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc.

JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO (folios 89.823 e 95.772), representado polo procurador señor Ramos Rodríguez e defendido polo letrado don Javier Grueiro Bouza, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e a José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, concretando a acusación como modalidade imprudente ex art. 338 do mesmo texto legal, contra **José Luis López-Sors González** e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitou, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, para cada un deles, e, polo mesmo delito cometido por

imprudencia, para **José Luis López-Sors González**, as penas de 2 anos de prisión, multa de 12 meses a razón de 300 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 18 meses, e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 1 ano de prisión, para cada un deles. Esíxelles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a JOSÉ RAMÓN LEMA ANIDO na cantidade de 1.000.000 de euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade FIDAC e á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e ERC Trading, e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd., Mare Shipping Inc. e ABS.

JUAN CARLOS CURRAL QUINTIANA (folio 96.572), representado polo procurador señor Fernández Lestón e defendido polos letrados don Manuel Arias Eibe, don José Lino Balsa Seijo, don Roberto Bouza Prieto e don Daniel Balsa Pena, renunciou ao exercicio das accións civís, únicas que exercitara, reservándose expresamente o seu exercicio.

JOSÉ RAMÓN DOCAMPO GARCÍA (folios 88.968 e 95.741), representado pola procuradora señora Rodríguez Puente e defendido polo letrado don Joaquín de la Vega Castro, adheriuse en todo ás conclusións do Ministerio Fiscal, concretando a súa esixencia de responsabilidade civil aos acusados na suma de 114.890,45 euros por danos causados na cetaria da súa titularidade comercialmente coñecida como VIVEIROS AIR MAR.

LUCÍA AÑÓN VERES e JUANITA ARCAJ CASAIS, 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 SUÁREZ, 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 ÁLVAREZ, CARMEN RODRÍGUEZ ALFEIRÁN, EVARISTO ORDÓÑEZ COUSILLAS, ANA CHISTI MATO TASENDE, MARÍA DEL CARMEN ORDÓÑEZ REY, MARÍA DOLORES TORRES ORDÓÑEZ, JOSEFINA

RODRÍGUEZ POMBO, LUCÍA COLLAZO BLANCO, ISABEL CAMBÓN VARELA, ROSALÍA MONTÁNS BARREIRA, MARÍA CARMEN ARCAJ MARTÍNEZ, OBDULIA IGLESIAS GONZÁLEZ, JOSÉ LUIS LEMA REINO, JUAN CARLOS LEMA REINO, MARÍA LUZ REINO COTELO, MARÍA DEL CARMEN RODRÍGUEZ CANIZO e MARÍA JESUS PÉREZ FERNÁNDEZ (folios 89.827 e 96.157), representados pola procuradora señora Casal Barbeito e defendidos polo avogado don José Antonio González Seoane, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e. Solicitaron para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 4 anos de prisión, multa de 24 meses e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, para cada un deles, esixindo aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a cada unha dos salientados acusadores na cantidade de 4.798,58 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc.

EMILIO AMADO GARCÍA, CARMEN ARNOSI VILLAR, MANUEL BARREIRA CORRAL, MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ, MARÍA DOLORES COSTA SOUTO, LUCIANO COTELO VEIGA, AURELIO CUNDÍNS GIL, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS, ELVIRA FUENTES ALVORES, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA, RAFAEL JAVIER GUILLÍN ANES, JULIA MÁRQUEZ VARELA, FLORINDA NOVO VEIGA, PESCADOS HERMANOS LEMA SL, MARÍA TERESA OTERO VILLAR e PEDRO LUIS OTERO PAZ COMO MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL PESCADOS OTERO, ÁNGELES PALLAS VARELA, PESCADOS ADELINA SL, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA, VÍCTOR MANUEL REGA VALDOMIR, AMARO SIMAL RAMOS, MARÍA DO CARMEN VARELA AMIGO, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA, DOLORES VARELA POSE, HERDEIROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO, PILAR BLANCO VARELA, PILAR PÉREZ SANTOS, CARMEN REY SUÁREZ, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDA e ANA POSE SOUTO (folios 88.680 e 96.302), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendidos polas letradas dona Carmen Varela Pombo e dona Amara Trigo Varela, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors**

González por un delito de imprudencia grave do art. 331 do Código penal en relación cun delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325, 326 e, 338 e 267 do mesmo texto legal. Solicitan para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** as penas de 2 anos de prisión, multa de 24 meses a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos, para cada un deles. Esíxenlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a EMILIO AMADO GARCÍA na cantidade de 26.065,65 euros, CARMEN ARNOSI VILLAR na cantidade de 6.134,47 euros, MANUEL BARREIRA CURRAL na cantidade de 15.255,65 euros, MANUEL BLANCO RODRÍGUEZ na cantidade de 3.801,46 euros, LUCIANO COTELO VEIGA na cantidade de 121.364,61 euros, AURELIO CUNDÍNS GIL na cantidade de 10.209,12 euros, ROSA DOURADO CASTIÑEIRAS na cantidade de 10.759,08 euros, ELVIRA FUENTES ALVORES na cantidade de 2.332 euros, MANUEL ANTONIO GARCÍA VARELA na cantidade de 10.696,90 euros, RAFAEL JAVIER GUILLÍN ANES na cantidade de 8.226,46 euros, JULIA MÁRQUEZ VARELA na cantidade de 1.242,08 euros, PESCADOS HERMANOS LEMA SL na cantidade de 43.836,40 euros, MARÍA TERESA OTERO VILLAR e PEDRO LUIS OUTEIRO PAZ COMO MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL PESCADOS OTERO na cantidade de 21.192,77 euros, PESCADOS ADELINA SL na cantidade de 12.581,57 euros, MARÍA DEL CARMEN QUINTELA ABELLEIRA na cantidade de 7.488,01 euros, AMARO SIMAL RAMOS na cantidade de 2.256,75 euros, MARÍA DEL CARMEN VARELA AMIGO na cantidade de 4.157,89 euros, MARÍA ENGRACIA MATO VARELA na cantidade de 2.609,17 euros, DOLORES VARELA POSE na cantidade de 5.000,19 euros, HERDEIROS DE ERNESTO VÁZQUEZ CARRACEDO na cantidade de 3.499,53 euros, JOSÉ ÁNGEL VÁZQUEZ CARRACEDO na cantidade de 3.225,71 euros, PILAR BLANCO VARELA na cantidade de 3.069,59 euros, PILAR PÉREZ SANTOS na cantidade de 2.561,62 euros, CARMEN REY SUÁREZ na cantidade de 2.932,80 euros, MARÍA DOLORES VARELA ABELENDA na cantidade de 4.758,45 euros e MARÍA DOLORES COSTA SOUTO na cantidade de 2.071 euros. Fan extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc e ao Reino de España.

JUAN MANUEL PARADELA VIDELA, RICARDO GONZÁLEZ MILLOS, RAMÓN MIGUÉNS 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 e JOAQUÍN ISMAEL ÁLVAREZ ALONSO, todos eles **REDEIROS DA 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 NÚÑEZ MÉNDEZ, 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 SUÁREZ AMIGO, MARÍA VERES SOUTO, ELISA FILGUEIRA NIÓN, MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA, DORINDA VARELA ESTRAMIL, ESPERANZA MIGUEIS AMADO, SARA INSUA VARELA, CARMEN MONTÁNS CAMBÓN, MARÍA GLORIA OUTEIRO SOUTO, todas elas **REDEIRAS DE MALPICA** (folios 89.028 e 95.745), representados pola procuradora señora Casal Barbeito e defendidos polos letrados doña María José García Otero e Jorge Pablo Fernández Lesta, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, concretando a acusación como modalidade imprudente ex arts. 331, 325,267, 326 e e 338 do mesmo texto legal, e a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión para cada un deles e, polo mesmo delito cometido por imprudencia, para **José Luis López-Sors González, Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 23 meses de prisión, multa de 24 meses, a razón de 30 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 24 meses e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto**, as penas de 1 ano e seis meses de prisión para cada un deles. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que

indemnicen aos REDEIROS DA CORUÑA en 7.200 euros a cada un salvo a JUAN MANUEL PARADELA VIDELA, que pide unha indemnización de 27.936 euros, RICARDO GONZÁLEZ MILLOS, que pide unha indemnización de 18.000 euros, RAMÓN MIGUÉNS BLANCO, que pide unha indemnización de 11.399 euros, e JOSÉ LUIS MUÑIZ DÍAZ, que pide unha indemnización de 7.640 euros, e para que indemnicen as REDEIRAS DE MALPICA na suma de 1.000 euros para cada unha delas, salvo para GLORIA TERESA CHOUCIÑO TRIGO, que pide unha indemnización de 8.193,77 euros, CARMEN POUSE CASAL, que pide unha indemnización de 2.346 euros, MARÍA DOLORES SUÁREZ AMIGO, que pide unha indemnización de 1.344 euros, e MARÍA CARMEN COUSILLAS VARELA, que pide unha indemnización de 3.000 euros, facendo extensiva a reclamación, con carácter subsidiario, ás entidades Universe Maritime Ltd. e Mare Shipping Inc.

MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ, MARÍA JOSEFA ANIDO VÁZQUEZ, MIGUEL ÁNGEL ABARBADO 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 ORDÓÑEZ, 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 FONTES 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 SUÁREZ 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 SL, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO, DOLORES POSE GARRIDO, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA, JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELLE, CARMEN ROJO VILAR, MANUEL ROJO VILAR, MARÍA ROSENDE DURO, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ, BIENVENIDA SILVA ÁLVAREZ, AURORA SOTELO VILA, MARÍA DOLORES SOUTO FARIÑA, MARÍA SOUSA FERREIRO, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ, RICARDO SOUTO SUÁREZ, CRISTINA SUÁREZ OBELLEIRO, MARÍA PILAR SUÁREZ PORTA, MARÍA ESTHER SUÁREZ POSE, MARÍA DOLORES TENREIRO SUÁREZ, MANUEL TORREIRO DÍAZ, ISaura TORRES CAPITÁN, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS, MARÍA CARMEN VARELA VILA, JOSÉ RAMÓN VÁZQUEZ GARCÍA, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ, FRANCISCO VIDAL GARCÍA, ANTONIO VILLAR PONTE, ISABEL PARGA GARCÍA, CARMEN MOLLET MUÍÑOS, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ, MANUELA RIVERA DEÁN, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ, MARÍA ELENA AMIGO NOVO, ARRANZ DE LA CAL SL, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ, BARROS PEScAGALICIA SL, CÉSAR EUGENIO BLANCO BELLO, CARLOS CAJAL PARDELLAS, CASA CEDEIRA SL, CORREA PESCADOS CORUÑA SL, COTÓN Y SÁNCHEZ SL, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES, DOMINGO COLINAS TRABAJO Y OTROS, ENVASES DE LA ESTRELLA SL, FRANCISCO CASTELO CAICOYA SC, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ SL, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ, MANUELA GONZÁLEZ VARELA, INDUSTRIAS FONTÁN SA, ISLA POMBEIRO SL, JOSÉ LUÍS CORREA KESSLER SL, JOSÉ LUIS LORENZO SL, LITOPESCA SL, ISAURO LÓPEZ CORRAL, MÓNICA LORENZO GARCÍA, M. COLINAS PESCADOS SL, GABRIEL MANSILLA GARCÍA, MARÍA ELVIRA BLANCO CAO Y OTROS SC, MARISCOS AMADOR FREIRE SL, MARISCOS PACIOS SL, MARISCOS SEDES SL, MANUEL ODILO MOARES JUSTO, PEDRO VAQUERO SL, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAÚJO, PESCADOS AMÉRICA SL, PESCADOS ANTONIO ALLER SL, PESCADOS CASA ÓSCAR SL, PESCADOS CORCUBIÓN SL, PESCADOS CORREDOIRA SL, PESCADOS DEREK GRANDISON, PESCADOS LANO SL, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ SL, PESCADOS M.T. QUIJADA SL, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO SL, PESCAJUAN SL, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA SL, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS SL, JOSÉ PEDRO RILO PENA, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN, SALAZONES CAMPOS SL, ANTONIO SALGADO RAMOS, JOSÉ SALIDO DÍAZ, MANUEL

SEOANE VIZCAÍNO, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO E REMEDIOS MANSILLA GARCÍA, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN, FERNANDO REYERO SL, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO, PESCADOS ROCA SL, TRANSFRESCO SL, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO, JOSÉ LAGOI CASAIS, CAMELIA CARIDAD AMADO, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO, LUISA CAMPELO MÉNDEZ (folios 88.594 e 95.549), representados polo procurador señor Leis Espasandín e defendido polos letrados don Sergio José Diéguez Sabucedo, Juan Diéguez Guerrero, Ignacio Doce Díaz, Alberto López Moriñigo, Carlos Rico Santos, Eva Añón Bouzas e Ana Cristina Veiga Sánchez, acusaron a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325 e 326 e, e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia do art. 556. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, para **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** as penas de 4 anos de prisión para cada un deles e, polo delito de desobediencia, para **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos**, as penas de 12 meses de multa para cada un deles. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto para que indemnicen a MARÍA ESTHER ALVEDRO FERNÁNDEZ na cantidade de 23.383,50 euros, MARÍA JOSEFA ANIÑO VÁZQUEZ na cantidade de 8.548,50 euros, MIGUEL ÁNGEL BARBADO MÉNDEZ na cantidade de 7.701 euros, MARÍA DEL PILAR BARBEITO BARREIRO na cantidade de 34.860 euros, ÁNGELES BELLO CALVIÑO na cantidade de 25.500 euros, MARÍA YOLANDA BLANCO LÓPEZ na cantidade de 53.199 euros, AMPARO CALVETE GARCÍA na cantidade de 21.258 euros, MARÍA CARMEN CAMPOS CUPEIRO na cantidade de 7.045,74 euros, MARÍA ELENA CAÑOTO VARELA na cantidade de 15.870 euros, FRANCISCO CARTELLE RODRÍGUEZ na cantidade de 12.485,20 euros, JOSÉ MARÍA CASTIÑEIRA ORDÓÑEZ na cantidade de 15.508,50 euros, MARÍA ELENA CASTRO GÓMEZ na cantidade de 10.273,63 euros, MARIÑAR CASTRO MARTÍNEZ na cantidade de 16.072,38 euros, AMPARO CATOIRA VARELA na cantidade de 6.522,30 euros, JOSÉ LUIS CONDE CHORÉN na cantidade de 7.947 euros, CARMEN CONDE GONZÁLEZ na cantidade de 28.597,50 euros, ANTONIO CORTIZAS RODRÍGUEZ na cantidade de 7.437,99 euros, MARÍA ISABEL COTA NOGAREDA na cantidade de 13.688,32 euros, GENEROSA COTELO GERPE na cantidade de 27.492 euros, CARMEN FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ na cantidade de 8.250 euros, ROBERTO

FERNÁNDEZ CASAL na cantidade de 16.440 euros, MÓNICA FERNÁNDEZ PARGA na cantidade de 23.631 euros, MANUEL FERNANDO LATA na cantidade de 7.978,36 euros, MARÍA MERCEDES FONTÁN SEOANE na cantidade de 14.208,90 euros, MARÍA CARMEN FUENTES BARRIENTOS na cantidade de 46.420,50 euros, JULIO GAGO RODRÍGUEZ na cantidade de 12.030 euros, ANUNCIACIÓN GARCÍA PIÑA na cantidade de 15.878,73 euros, MANUEL FERNANDO GARCÍA RICO na cantidade de 10.350 euros, ALIDA GARCÍA SUAREZ na cantidade de 12.451,62 euros, JULIA GENDE REY na cantidade de 10.530,54 euros, YOLANDA GOLPE CALVIÑO na cantidade de 10.668,45 euros, MANUEL GÓMEZ BOTANA na cantidade de 11.721,75 euros, DAVID IGLESIAS CALVIÑO na cantidade de 36.981,75 euros, MARÍA DOLORES ELVIRA LESTÓN REY na cantidade de 20.122,80 euros, MANUEL ENRIQUE LONGUEIRA AMBOADE na cantidade de 15.876,75 euros, JOSÉ AMADO LÓPEZ GIL na cantidade de 25.290 euros, MARÍA DOLORES SUÁREZ POSE na cantidade de 5.517,50 euros, MARÍA CONCEPCIÓN MARIÑAS CORDIDO na cantidade de 14.241,21 euros, MARÍA FERNANDA MAROTO LOURIDO na cantidade de 5.750 euros, MANUELA MARTÍNEZ BELLO na cantidade de 13.644 euros, AMPARO FRANCISCA MARTÍNEZ GARCÍA na cantidade de 13.950 euros, DORINDA MARZOA VILLAVERDE na cantidade de 19.881,54 euros, MANUELA MELLA FERNÁNDEZ na cantidade de 9.981 euros, MERCEDES MÉNDEZ SUÁREZ na cantidade de 19.949,37 euros, JOSÉ PARADA CARRO na cantidade de 5.408,66 euros, MARÍA TERESA PARGA BALEATO na cantidade de 26.250 euros, MARÍA CARMEN PARGA MÉNDEZ na cantidade de 23.596,29 euros, ROSA PARGA VÁZQUEZ na cantidade de 26.891,86 euros, CONSUELO PARGA na cantidade de 39.294, 19 euros, MARÍA PATIÑO SABIO na cantidade de 10.947 euros, ODILO PENA LAGO na cantidade de 37.153,80 euros, MARÍA PENAS OTERO na cantidade de 9.477,18 euros, JOSEFA PÉREZ TABOADA na cantidade de 11.101,50 euros, MANUEL PÉREZ TARACIDO na cantidade de 5.798 euros, JOSÉ PÉREZ VÁZQUEZ na cantidade de 59.900,36 euros, PESCADERÍA MAR LUZ SL na cantidade de 14.340,48 euros, SALVADOR PIÑEIRO MONTERO na cantidade de 10.875 euros, DOLORES POSE GARRIDO na cantidade de 18.561 euros, MARÍA DEL CARMEN QUEIJO VILLAVERDE na cantidade de 9.258,15 euros, FRANCISCA RAMÓN LONGUEIRA na cantidade de 12.547,65 euros, MARÍA ASCENSIÓN REY BARONA na cantidade de 31.945,83 euros, JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELLE na cantidade de 64.641 euros, CARMEN ROJO VILAR na cantidade de 16.950 euros, MANUEL ROJO VILAR na cantidade de

28.644,42 euros, JOSÉ ROJO VILAR na cantidade de 25.500 euros, MARÍA ROSENDE DURO na cantidade de 21.546 euros, MARÍA DOLORES SANTOS BERMÚDEZ na cantidade de 28.350 euros, BIENVENIDA SILVA ÁLVAREZ na cantidade de 39.798,30 euros, AURORA SOTELO VILA na cantidade de 18.442,80 euros, MARÍA DORES SOTO FARIÑA na cantidade de 9.544,22 euros, MARÍA SOUSA FERREIRO na cantidade de 13.847,28 euros, CARMEN SOUTO GONZÁLEZ na cantidade de 12.600 euros, RICARDO SOUTO SUAREZ na cantidade de 10.131,70 euros, CRISTINA SUÁREZ OBELLEIRO na cantidade de 17.336,11 euros, MARÍA PILAR SUÁREZ PORTA na cantidade de 9.772,20 euros, MARÍA ESTHER SUÁREZ POSE na cantidade de 9.918 euros, MARÍA DOLORES TENREIRO SUÁREZ en la cantidade de 9.225 euros, MANUEL TORREIRO DÍAZ na cantidade de 36.448,02 euros, ISAURA TORRES CAPITÁN na cantidade de 12.600 euros, FRANCISCO MANUEL UZAL PENAS na cantidade de 27.000 euros, MARÍA CARMEN VARELA VILA na cantidade de 19.950 euros, JOSÉ RAMÓN VÁZQUEZ GARCÍA na cantidade de 8.064 euros, MARÍA CARMEN VÁZQUEZ VÁZQUEZ na cantidade de 14.542,74 euros, FRANCISCO VIDAL GARCÍA na cantidade de 14.439,22 euros, ANTONIO VILLAR PONTE na cantidade de 19.950 euros, ISABEL PARGA GARCÍA na cantidade de 5.868,93 euros, CARMEN MOLLET MUÍÑOS na cantidade de 11.100 euros, ISABEL GARCÍA ÁLVAREZ na cantidade de 12.514,50 euros, MANUELA RIVERA DEÁN na cantidade de 10.910,49 euros, SALADINA CAMPELO MÉNDEZ na cantidade de 25.627,50 euros, MARÍA ELENA AMIGO NOVO na cantidade de 32.100 euros, ARRANZ DE LA CAL SL na cantidade de 42.019,77 euros, ROSA MARÍA BARBOSA VÁZQUEZ na cantidade de 55.269 euros, BARROS PESCADALICIA SL na cantidade de 60.892,20 euros, CÉSAR EUGENIO BLANCO BELLO na cantidade de 44.003,97 euros, CARLOS CAJAL PARDELLAS na cantidade de 28.389,39 euros, CASA CEDEIRA SL na cantidade de 77.024,80 euros, CORREA PESCADOS CORUÑA SL na cantidade de 52.749,45 euros, COTÓN Y SÁNCHEZ SL na cantidade de 154.350 euros, ANTONIO DÍAZ FERNÁNDEZ na cantidade de 79.500 euros, JOSÉ ADALBERTO DÍEZ GANTES na cantidade de 10.648,05 euros, DOMINGO COLINAS TRABAJO Y OTROS na cantidade de 25.200 euros, ENVASES DE LA ESTRELLA SL na cantidade de 144.733,54 euros, FRANCISCO CASTILLO CAICOYA SC na cantidade de 57.681 euros, FRANCISCO LÓPEZ SANTOS Y OTRO SC na cantidade de 19.678,42 euros, FRANCISCO MARTÍNEZ MARTÍNEZ SL na cantidade de 18.900 euros, ALFONSO GÓMEZ GONZÁLEZ na cantidade de 45.360 euros, MANUELA

GONZÁLEZ VARELA na cantidade de 25.386,21 euros, INDUSTRIAS FONTÁN SA na cantidade de 143.397,45 euros, ISLA POMBEIRO SL na cantidade de 41.398,20 euros, JOSÉ LUIS CORREA KESSLER SL na cantidade de 54.812,55 euros, JOSÉ LUIS LORENZO SL na cantidade de 33.697,39 euros, LITOPESCA SL na cantidade de 82.500 euros, ISAURO LÓPEZ CORRAL na cantidade de 19.894,11 euros, MÓNICA LORENZO GARCÍA na cantidade de 46.691,56 euros, M. COLINAS PESCADOS SL na cantidade de 39.501,97 euros, GABRIEL MANSILLA GARCÍA na cantidade de 41.228,32 euros, MARÍA ELVIRA BLANCO CAO Y OTROS SC na cantidade de 24.989,91 euros, MARISCOS AMADOR FREIRE SL na cantidade de 202.500 euros, MARISCOS PACIOS SL na cantidade de 606.697,35 euros, MARISCOS SEDES SL na cantidade de 271.585,50 euros, MANUEL ODILO MOARES JUSTO na cantidade de 64.054,68 euros, PEDRO VAQUERO SL na cantidade de 55.594,30 euros, PESCADOS ALBERTO SOUTO ARAÚJO na cantidade de 37.554,42 euros, PESCADOS AMÉRICA SL na cantidade de 18.216,13 euros, PESCADOS ANTONIO ALLER SL na cantidade de 24.994,39 euros, PESCADOS CASA ÓSCAR SL na cantidade de 29.175,37 euros, PESCADOS CORCUBIÓN SL na cantidade de 53.803,24 euros, PESCADOS CORREDOIRA SL na cantidade de 97.902,49 euros, PESCADOS DEREK GRANDISON na cantidade de 286.456,50 euros, PESCADOS LANO SL na cantidade de 58.074,19 euros, PESCADOS LUÍS REGUEIRA FERNÁNDEZ SL na cantidade de 181.518 euros, PESCADOS M. T. QUIJADA SL na cantidade de 33.959,76 euros, PESCADOS OCÉANO ATLÁNTICO SL na cantidade de 131.337 euros, PESCAJUAN SL na cantidade de 22.785,19 euros, RAFAEL HERRÁEZ FERNÁNDEZ Y OTRA SL na cantidade de 69.450 euros, RAQUEL, PESCADOS Y MARISCOS SL na cantidade de 56.200,41 euros, JOSÉ PEDRO RILO PENA na cantidade de 27.300 euros, ELVIRA RODRÍGUEZ AÑÓN na cantidade de 5.151,05 euros, SALAZONES CAMPOS SL na cantidade de 71.940,06 euros, ANTONIO SALGADO RAMOS na cantidade de 12.821,25 euros, JOSÉ SALIDO DÍAZ na cantidade de 33.499,26 euros, MANUEL SEOANE VIZCAÍNO na cantidade de 48.546,48 euros, ISOLINO VÁZQUEZ FIDALGO E REMEDIOS MANSILLA GARCÍA na cantidade de 15.978 euros, ROSAMARIE WEICHSELBRAUN WEICHSELBRAUN na cantidade de 22.150,45 euros, FERNANDO REYERO SL na cantidade de 29.250 euros, PESCADOS J.J. RODRÍGUEZ AGRAFOJO na cantidade de 39,934,39 euros, PESCADOS ROCA SL na cantidade de 36.660,18 euros, TRANFRESCO SL na cantidade de 458.480,28 euros, MARÍA ÁNGELES GONZÁLEZ SEIJO na cantidade de 29.308,24 euros, JOSÉ LAGO

CASAIIS na cantidade de 8.115 euros, CAMELIA CARIDAD AMADO na cantidade de 9.750 euros, MARÍA PILAR ALEJANDRO DALMAU na cantidade de euros 7.033,50, AMALIA SÁNCHEZ SERRANO na cantidade de 9.750 euros, LUISA CAMPELO MÉNDEZ na cantidade de 8.851,50 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e, con carácter subsidiario, á entidade FIDAC e/ou ao Estado español.

FERNANDO ETCHEVERS PORTAL (folio 90.132), XOUVIÑA DE PORTOSÍN SL (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 CB (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 SL, CENTOLO DE PORTOSÍN SL (folio 90.405) e para todos o folio 96.512, representados polo procurador señor Fernández Lestón e defendidos polos letrados don Ramón Siaba Vara, don Manuel Blanco Ons Fernández, don Daniel Insua Reino, don Pablo Ferreiro Vidal, don Jacobo del Río Viñas, doña María Pilar Piñeiro Figueiras, acusaron a Apostolos **Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos e Ireneo Maloto** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente dos arts. 325.1 e 326 e e 338 do Código penal, en concurso ideal cun delito de danos, previsto e penado nos arts. 263 e 264 do mesmo texto legal, e un delito de desobediencia do art. 556 do Código penal en relación co art. 326.b do mesmo código. Solicitaron, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, as penas de 6 anos de prisión, 21 meses de multa a razón de 12 euros diarios e inhabilitación especial para o exercicio da súa profesión por 3 anos para cada un deles, e, polo delito de desobediencia, as penas de 1 ano de prisión, tamén para cada un deles. Esixíronlles aos acusados responsabilidade civil, en concreto a FERNANDO ETCHEVERS PORTAL na cantidade de 3.782,08 euros, XOUVIÑA DE PORTOSÍN SL na cantidade de 3.157,66 euros, JOSÉ MARIÑO VIDAL na cantidade de 2.913,47 euros, EDUARDO CARREÑO CASAL na cantidade de 5.229,19 euros ou, subsidiariamente, na cantidade de 3.149,24 euros, FRANCISCO VIDAL TOMÉ na

cantidade de 8.019,32 euros, VENTOSO NOVO SC na cantidade de 2.394,01 euros ou, subsidiariamente, na suma de 1.501,63 euros, MARÍA JOSÉ CARREÑO QUEIRUGA na cantidade de 14.307,85 euros, ANTONIO Y FERNANDO QUEIRUGA SAMPEDRO CB na cantidade de 8.805,87 euros, JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ CALVO na cantidade de 4.731,13 euros, FERNANDO MANUEL LEÓN OUTES na cantidade de 1.990,29 ou, subsidiariamente, na suma de 1.284,09 euros, JESÚS VIÑA MARIÑO na cantidade de 663 euros, JESÚS LORENZO MOLEDO na cantidade de 2.070,23 euros, CARMELO MOLDES CORTÉS na cantidade de 2.159,54 euros ou, subsidiariamente, na suma de 1.369,47 euros, PORTRORIAN SL na cantidade de 5.229,19 euros ou, subsidiariamente, na suma de 3.254,42 euros e a CENTOLO DE PORTOSÍN SL na cantidade de 5.357,66 euros, facendo extensiva a reclamación con carácter directo á entidade aseguradora The London Steamship OwNers Mutual Insurance Association Ltd. (The London P&I) e á empresa armadora Mare Shipping Inc Liberia, reservándose as accións civís fronte a Universe Maritime Ltd.

PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS SL (folios 89.839 e 96.474), representada polo procurador señor Gómez Castro e defendida polo letrado señor Méndez Lampón, acusou a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos, Ireneo Maloto e José Luis López-Sors González** por un delito contra os recursos naturais e o medio ambiente e a **Apostolos Ioannis Mangouras e Nikolaos Argyropoulos** por un delito de desobediencia. Solicitou que se impuxesen, polo delito contra os recursos naturais e o medio ambiente, as penas de 6 anos de prisión, 24 meses de multa a razón de 100 euros diarios e inhabilitación especial para a súa profesión por 3 anos a cada un deles, e polo delito de desobediencia as penas de 1 ano e 6 meses de prisión. Esixiulles responsabilidade civil aos acusados con responsabilidade civil directa ou subsidiaria de Mare Shipping, Universe Maritime Ltd., American Bureau of Shipping, The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd., Crown Resources e o Reino de España, para que indemnicen a PÉREZ QUEIRUGA E HIJOS SL na suma de 317.216 euros.

MARE SHIPPING INC (folio 95.449), representada pola procuradora señora Borreiro Castro e defendida pola letrada dona María José Rodríguez Docampo, acusou a **José Luis López-Sors González** dun delito contra os recursos naturais e o medio ambiente

dos arts. 325 e 331 do Código penal e dun delito de danos por imprudencia grave na súa modalidade negligente ex art. 267 do citado texto legal. Solicitou que se lle impuxesen ao devandito acusado as penas de 6 meses de prisión e multa de 9 meses e que indemnice á entidade que o acusa en 7.000.000 de dólares USA. Ademais, solicita que a súa responsabilidade civil e a da entidade aseguradora The London Steamship Owners Mutual Insurance Association Ltd. se limite ao 3% dos danos sufridos polo Estado español.

TODOS OS ACUSADOS, agás IRENEO MALOTO que non compareceu en xuízo e ao que, por conseguinte, non se xulgou, solicitaron a súa libre absolución de todos os delitos imputados e que non se lles condene a aboar indemnización de ningunha clase.

O FIDAC someteuse ao criterio do Tribunal tras facer seu (sic) o relato de feitos que figura no auto de transformación do procedemento abreviado de data 18/03/2009 coas introducións realizadas polo auto da Audiencia da Coruña de data 5 de outubro de 2009.

CARLOS BLANCO SL, representada polo procurador señor Leis Espasandín e que renunciou ao seu avogado, e **MANUEL IGREXAS PAZO**, que non puido facer fronte aos gastos derivados da súa defensa, acolléronse expresamente ao solicitado polo Ministerio fiscal, ao igual que o fixeron en escrito do día 10.10.2012 **MANUEL GONZÁLEZ BRAGADO, MIGUEL SÁNCHEZ MUÑOZ, NARCISO PEREIRA PARADA, PESQUERA CATRÚA SA, NAVIERA ILLA DE ONS SA, JOSÉ MIGUEL LANDÍN SOTO E PALMIRA ACUÑA COMESAÑA.**

Todas as partes solicitaron a condena en custas das persoas ás cales acusan, incluíndo, de ser o caso, as causadas polas acusacións particulares.

A DEPUTACION PROVINCIAL DA CORUÑA desistiu do exercicio de accións neste procedemento.

PESCARMAR SL, representada polo procurador señor García Lijó e defendida polo letrado don Juan Antonio Astray Suárez, **JUAN MANUEL CHAS RODRÍGUEZ SL**, representada polo procurador señor García Lijó e defendida polo letrado don Torcuato Teixeira, **A POUTADA SL**, representada polo procurador señor Gómez Castro, **MARISCOS MARZÁ SL**, representada pola procuradora señora Louro Piñeiro e

defendida pola letrada dona Patricia Álvarez Canella, **PESCADOS Y MARISCOS MAXIMINO SL**, representada pola procuradora señora González Cerviño, e **MARTÍN SENANDE VÁZQUEZ E SANTIAGO FRAGA VARELA**, representados polo procurador señor Leis Espasandín, reservaron para si no día 31.10.2012 o exercicio das accións.

ESQUERDA UNIDA non se dignou a comparecer en ningunha das sesións do xuízo nin formalizou acusación definitiva.

A ENTIDADE ASEGURADORA THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. (THE LONDON P&I) tampouco se dignou a comparecer en xuízo.

8º) No uso da última palabra por parte dos acusados resultou que ou ben non fixeron referencias útiles ou se limitaron a palabras de gratitude e/ou alivio por ter finalizado o xuízo.

FEITOS PROBADOS

Foi probado, e así se declara, que o 13 de novembro de 2002 navegaba cerca do cabo Fisterra, polo corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico (DST), habilitado nas inmediacións da costa de Galicia e baixo xurisdición española segundo convenio coa OMI¹, o buque **PRESTIGE**, propiedade da **NAVIEIRA GREGA UNIVERSE MARITIME LTD.**, aínda que a súa propietaria, ex datos rexistrais, fose a entidade **MARE SHIPPING, INC. LIBERIA**, mentres que figura como armadora do referido buque a xa citada entidade **UNIVERSE MARITIME, ATENAS**, que tiña certa relación comercial e/ou de xestión en España coa entidade Finisterre Agencia Marítima SA, sendo a súa entidade aseguradora, só desde o 30/09/2002, **THE LONDON STEAMSHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (THE LONDON P&I CLUB)**, representada en España por Pandi Claims Services Spain, desempeñando funcións dúbidasas en relación co indicado buque a entidade Crown Resources, probablemente ao actuar como intermediaria para comprar as cargas e iniciar a súa distribución, así

¹ A Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) é un organismo especializado das Nacións Unidas que promove a cooperación entre Estados e a industria de transporte para mellorar a seguridade marítima e para previr a contaminación mariña. Recentes iniciativas da OMI incluíron reformas ao Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Convenio Internacional para previr a contaminación polos Buques (MARPOL 73/78). A súa sede atópase en Londres, Reino Unido.

como fixar os portos de destino do buque, constando a existencia dun contrato de xestión de data 06/12/2000 entre MARE SHIPPING INC e UNIVERSE MARITIME, no cal se recoñece como fretador a entidade CROWN RESOURCES, que tamén é fretador segundo póliza de fretamento formalizada o 24/05/2002.

Este buque Prestige era un petroleiro que navegaba desde había 26 anos, tras ser construído en Xapón en 1976, nos estaleiros Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. As súas características principais eran: eslora máxima de 243,5 metros, manga 34,4 metros, puntal 18,7 metros, calado medio 14,00 metros, peso morto de deseño 81.589 toneladas métricas; navegaba baixo bandeira de Bahamas, país no que estaba matriculado co número de rexistro 7372141; dispoñía de certificado da entidade **AMERICAN BUREAU OF SHIPPING** (en diante **ABS**)² no que constaba que as súas condicións para navegar eran acordes coas normas esixibles a esta clase de petroleiros desde a súa data —ben a de 24/05/2001, que figura inicialmente no certificado, ben a modificada pola firma de E.L. Beche, inspector de ABS, que consignou a data 16/08/2001— ata que finalizase a validez do devandito certificado o día 31/03/2006; consta ademais a expedición dun certificado de xestión da seguridade en data 19/07/2001 e válido ata o 20/06/2006, segundo o cal se cumprían os requisitos do Código Internacional de Xestión da Seguridade Operacional do Buque e a Prevención da Contaminación (en diante Código ISM), e consta tamén que o buque dispoñía do sistema obrigatorio SOLAS³ de remolque de emerxencia a popa⁴, debidamente instalado e aprobado por ABS desde o 26/11/1996 e certificado como operativo na última revisión anual do buque do 25/05/2002.

Aínda así, **Repsol**⁵ **tiña descualificado o Prestige** desde o ano 1997 por ter máis de 20 anos de antigüidade, defectos documentais nas revisións e non ter CAP⁶,

² É unha Sociedade de clasificación con sede en Houston, Texas. ABS foi fundada en 1862 e actualmente é unha das tres empresas líderes no seu sector a nivel mundial, xunto á británica Lloyd's Register e a norueguesa Det Norske Veritas. A misión de ABS é buscar o interese xeral, así como as necesidades dos seus clientes, promovendo a seguridade da vida humana e propiedades, e a protección do ámbito natural mariño por medio do desenvolvemento e verificación de estándares para o deseño, construción e mantemento de buques e plataformas *offshore*.

³ Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar.

⁴ Parte posterior dunha embarcación.

⁵ É unha empresa española de enerxía, con especial presenza no mercado de hidrocarburos con sede social en Madrid.

⁶ Condition Assessment Program (Certificación de mantemento).

considerándoo non recomendable para Málaga e A Coruña por ser CBT⁷, é dicir, de lastre limpo⁸, e BP⁹ **tiña descualificado o Prestige** desde o ano 2000, dado que fora rexeitado por BP SHIPPING Ltd. para o transporte tanto de cru como dos seus derivados desde o 4 de abril de 2000, por non cumprir cos estándares de seguridade esixibles por BP.

O referido buque procedía de San Petersburgo, de onde partiu o 31/10/2002 cun cargamento de fuel óleo que foi completado no porto de Ventspils, en Letonia, último porto de carga (nos folios 13617 e ss. consta a adquisición do fuel do Prestige, no folio 13813 certificado de orixe do fuel do Prestige). O seu calado era de 14,05 metros, é dicir, sobrecalou 0,30 metros, o que significaría levar unhas 2.150 toneladas máis de peso, cunha carga a bordo de **76.972 toneladas métricas de fuel óleo¹⁰ pesado** cunha densidade específica (15/15° C) 0'925-0'965, viscosidade cinemática (cS, 37, 78° C) 49-862 punto de inflamación máis de 90° C. Os tanques destinados á carga estaban practicamente cheos, agás o tanque 1 Centro (C) que o estaba parcialmente. Mantiña os tanques 2A e 3, Babor¹¹ e Estribor, tanques de lastre limpos (CBL), baleiros.

O fuel cargado polo Prestige en San Petersburgo era de orixe rusa, e 21.900 toneladas deste foron vendidas pola empresa Morton Enterprises Limited a Crown Resources AG; gran parte do fuel procedía dun chamado programa fluvial en varios envíos entregados en barcazas. O resto foi cargado en Klaipeda¹² por varios provedores, pero a orixe do fuel era tamén rusa.

⁷ Clean Ballast Tank.

⁸ O lastre levado nun tanque que, desde que se transportaron hidrocarburos nel por última vez, foi limpado de tal maneira que todo efluente deste, se fose descargado por un buque estacionario en augas calmas e limpas nun día claro, non produciría rastros visibles de hidrocarburos na superficie da auga nin ás ribeiras das costas próximas, nin ocasionarían depósitos de lamas ou emulsións baixo a superficie da auga ou sobre as devanditas ribeiras.

⁹ Anteriormente British Petroleum, é unha compañía de enerxía, dedicada principalmente ao petróleo e ao gas natural, que ten a súa sede en Londres, Reino Unido. É unha das maiores compañías do mundo.

¹⁰ Fracción do petróleo natural, obtida por refinación e destilación, que se utiliza como combustible.

¹¹ Lado ou costado esquerdo da embarcación mirando de popa a proa.

¹² Ata agora o único porto de mar importante de Lituania no Mar Báltico.

O buque dedicábase a abastecer de combustible/fuel óleo a barcos en alta mar ou noutros lugares, para o cal os navíos aos que subministraba se abarloban¹³ ao petroleiro.

O seu destino inmediato era Xibraltar, onde o capitán debía recibir ordes e instrucións, mentres que o máis probable porto ao que se dirixía era o de Singapore ou outro asiático.

Mandaba o Prestige o **capitán APÓSTOLOS IOANNIS MANGOURAS**, de 67 anos de idade, sometido a medicación por ter sido intervido de corazón; o primeiro oficial era Ireneo Maloto, de 38 anos de idade; e o xefe de máquinas era NIKOLAOS ARGYROPOULOS, de 63 anos de idade. Todos eles carecían de antecedentes penais. A tripulación estaba composta por 24 mariñeiros de nacionalidade filipina, na súa práctica totalidade novos e inexpertos.

Sobre as 14.10 horas UTC¹⁴ do referido día 13 de novembro de 2002 a tripulación do buque sentiu un forte ruído, parecido a unha explosión e seguido dunha pronta e pronunciada escora¹⁵, de 25 a 30 graos a estribor¹⁶, cando se atopaba a 27,5 millas ao oeste de Fisterra, dentro do corredor marítimo denominado Dispositivo de Separación de Tráfico (DST), parándose as máquinas de forma automática ao quedaren parte delas sen lubricación, o que supoñía un risco de destrución ou avaría moi grave.

Esa escora debeuse a un fallo estrutural no costado de estribor que produciu unha abertura de moi importantes dimensións no casco, por onde se verteu gran parte da carga ao mar, e toda ela se desprazou cara ao referido costado, o que puxo o buque en risco de envorcar. A avaría produciuse nunha zona crítica, na caderna 71, a uns 14,75 metros á proa da sección media do buque, entre os tanques de lastre 2AS e 3S.

¹³ Situar un buque de tal sorte que o seu costado estea case en contacto co doutro buque ou cunha batería, peirao etc.

¹⁴ O tempo universal coordinado ou UTC (dun compromiso entre a versión do inglés: Coordinated Universal Time e a versión en francés: Temps Universel Coordonné) é o principal estándar de tempo polo cal o mundo regula os reloxos e o tempo. Hora central europea, hora de Europa Central ou CET (Central European Time) é un dos nomes do fuso horario que está unha hora por diante respecto do tempo universal coordinado (UTC). Utilízase na maioría dos países europeos e nos do norte de África.

¹⁵ Inclinación que toma un buque ao ceder ao esforzo das súas velas, por ladeamento da carga ou por outro motivo.

¹⁶ Banda dereita do navío mirando de popa a proa.

O fallo estrutural foi debido a un mantemento e conservación deficientes pero inadvertidos por e ocultos para aqueles que navegaban no buque, capitaneándoo ou desempeñando calquera outra responsabilidade, deficiencias que contribuíron a debilitar concretas estruturas do buque, de xeito que non resistiron os embates das ondas e os esforzos a que o someteu o alterado mar, porque o día en que se produciu a escora descrita foi de condicións meteorolóxicas das que se denominan adversas, isto é, ese día houbo unha depresión centrada nas Illas Británicas, cun centro secundario nas proximidades de Fisterra, que produciu temporal na zona; as peores condicións debéronse dar entre as 06z e as 12z, e describíronse como OOOOz: SW -6, forte marusía a mar grosso. Mar de fondo do NW de 5 m. 0600z: SW - 8 (temporal), mar grosso. Mar de fondo do NW de 5 m. 1200z: a esta hora había unha fronte próxima ao meridiano 10°W. Ao paso da fronte o vento debeu ser moi forte e racheado. Ao oeste do meridiano 10°W: NW -9 a 11 (temporal moi duro). Ao leste do meridiano 10°W: SW -8 a 10 (temporal duro). **EN TODA A ZONA MAR MOI GROSO A VAGALLÓN.** Mar de fondo do W duns 5 m.

Para corrixir a escora e endereitar¹⁷ o buque, decidiu o capitán introducir auga do mar, abrindo manualmente as válvulas para que funcionase unha bomba que fixo entrar a auga nos tanques de lastre, o cal se realizou malia saber que a fatiga dos materiais sería extraordinaria e cando aínda estaba a tripulación a bordo¹⁸, conseguindo que o buque se endereitase en horas, aínda que esa operación de corrixir a escora empeorou notablemente a situación de sobrecarga do buque.

A primeira chamada de socorro recibíuse no Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo e Loita contra a Contaminación Mariña de Fisterra (a partir deste momento CZCS) ás 14.15 horas do día 13/11/02, e pouco despois, ás 14.33 horas, solicitouse desde o Prestige a evacuación de mandos e tripulación.

¹⁷ Poñer dereito ou vertical o que está inclinado, e especialmente a nave.

¹⁸ No interior dunha nave ou, por extensión, dun medio de transporte.

A Administración española mobilizou entón helicópteros e remolcadores coa finalidade de auxiliar o buque, realizar a evacuación solicitada e evitar que o barco derivase cara á costa galega e encallase¹⁹/embarrancase²⁰ nela.

Asumiu a dirección e responsabilidade desas operacións quen daquela era director xeral da Mariña Mercante Española, **JOSÉ LUIS LÓPEZ-SORS GONZÁLEZ**, de 61 anos de idade, nacido o 08/10/1941 e sen antecedentes penais. A dirección destas operacións centralízase no edificio da Delegación do Goberno na Coruña, onde o señor Delegado do Goberno, ARSENIO MIGUEL FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO desempeñou unha tarefa de coordinación difusa e confusa, tanto na constitución dun organismo que rexese as operacións como na facilitación de estruturas burocráticas e de atención a persoas que puidesen informar ás autoridades e auxiliar o buque, evitar unha vertedura de fuel óleo catastrófico e procurar que se recuperase o barco, malia as súas graves avarías.

Así, os helicópteros enviados ao lugar de autos evacuaron os 24 mariñeiros do Prestige en dous grupos, de 7 e 17 homes respectivamente, ás 18.30 horas do mesmo día 13/11/2002.

Quedaron no barco, voluntaria e arriscadamente, o capitán, o xefe de máquinas e o primeiro oficial.

A primeira e reiterada decisión das autoridades españolas foi a de afastar o buque avariado da costa española, e para tal efecto impartíronse ordes de acordo cun parecer xeral que ninguén discutiu.

Xa desde polo menos as 17.17 horas do 13/11/2002 en que se transmite ao Prestige desde o CZCS a orde de que o buque sexa remolcado para afastalo da costa sucederon as reticencias e a negativa do capitán a dar remolque, escusándose en que para iso necesitaba ordes do armador, de xeito que ata unhas dúas horas e media máis tarde non se aceptou dar remolque, o cal foi moi dificultoso porque o remolque de emerxencia en popa non se puido utilizar, e na proa as condicións alteradas do mar e a dificultade propia da manobra facían que non se lograra o remolque; nos intentos

¹⁹ Dito dunha embarcación: dar en area ou pedra, quedando nelas sen movemento.

²⁰ Dito dun buque: varar con violencia encallando no fondo.

romperon varias estachas²¹ e/ou cabos²² de amarre²³ e o Prestige continuou á deriva, de maneira que se solicitou que accedesen ao buque tripulantes dos remolcadores para auxiliaren as persoas que trataban de dar remolque, entre elas dúas persoas de idade propecta, o capitán e o xefe de máquinas.

Accederon entón ao barco dous tripulantes do remolcador IBAIZÁBAL I para colaborar nas tarefas de dar remolque.

Segundo o xefe de operacións de REMOLCANOSA, Gonzalo Vidal Costa, entre as 17.00 e as 21.09 horas do día 13/11/2002 houbo negociacións respecto á utilización dos remolcadores, tras o cal se asinou un *Lloyds open form*, é dicir, **LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT (APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)**, ou o que é o mesmo, **CONTRATO TIPO DE SALVAMENTO** (aprobado e publicado polo Comité do Lloyd's): **SE NON SE SALVA, NON SE PAGA** (folios 1368 e ss).

Malia constar un fax remitido o mesmo día 13/11/2002 polo que se agradece a confirmación dun contrato de remolque, en hora non precisada do seguinte día 14/11/2002 asinouse un documento segundo o cal:

Ante min, don Ángel del Real Abella, capitán marítimo da Coruña, o capitán WYTSE H. HUISMANS, capitán da Mariña Mercante Holandesa, pertencente á empresa Smit Salvage y [...] que procede tomar o mando do buque de bandeira de Bahamas "Prestige", por orde do seu armador, comprométese:

A non estar nunca a menos de 120 millas náuticas das [augas] xurisdiccionais españolas ou onde España exerza xurisdición. E

²¹ Cabo que desde un buque se dá a outro fondeado ou a calquera obxecto fixo para practicar varias faenas.

²² Na xerga náutica, é unha corda de considerable grosor. Tamén pode facer referencia á parte final dunha soga, corda ou lazo.

²³ En náutica chámase amarrar a halar, facer firme, anoar un cabo.

[n]este traxecto estará escoltado por buques da Armada Española [que] impedirán o seu acceso dentro das 120 millas antes mencionadas.

Así mesmo, contará co apoio dun buque de salvamento Sasemar para facilitar a operación de trasvasamento da carga e a seguridade do persoal embarcado.

Do que se lle dá coñecemento ante o representan[te] [d]a Consignataria española Ceferino Nogueira para dar fe de que o c[apitán] antes mencionado comprende en todos os seus termos o devandito escrito.”

Ás 10.30 horas do día 14/11/2002 chegou ao Prestige un técnico español, Serafín Díaz Regueiro, quen, nun arriscado descenso desde un helicóptero, accedeu ao barco e procedeu, sobre as 15.30 horas, a poñer en marcha a máquina co concurso das persoas que estaban no buque, aínda que os termos exactos desa situación son confusos.

Ás 14 horas do mesmo día chegan á altura do Prestige catro remolcadores e, por fin, o remolcador RÍA DE VIGO fixo firme o remolque ás 12.40 horas UTC, cando o buque estaba a 5,3 millas de Muxía e a 4,6 millas do cabo Touriñán, conseguíndose o remolque ao sétimo intento en condicións terribles, aínda que antes (no seu cuarto intento) o conseguira o remolcador Sertosa 32, que non podía co Prestige, e despois tamén conseguiron facer firme o remolque outros remolcadores, aos que se ordenou que seguisen un rumbo de 330 graos, é dicir, cara a un temporal do NW que se aproximaba.

Segundo informe do Centro Zonal de Fisterra, "ata as 18:00:44 horas UTC do día 14 de novembro de 2002 **o símbolo representado neles como buque Prestige (C6MN6)** ten forma rectangular pechada (eco real) e a partir desa hora os gráficos

presentan o eco do dito buque en forma rectangular aberta polas dúas caras laterais (eco inercial)."

Do buque fíxose cargo unha empresa de rescatadores e salvamento, SMIT SALVAGE, que accedeu ao buque ás 2.50 horas do día 15/11/2002, despois de asinar coa Capitanía Marítima o compromiso de afastar o navío a 120 millas da costa española, nos termos que se deixan sinalados.

Os rescatadores decidiron entón parar a máquina do Prestige e fixaron un rumbo suroeste de 220 graos, comprobando que a rotura do costado de estribor do buque era duns 35 metros e que estaba por baixo da liña de flotación, polo que lles pediron ás autoridades españolas un porto de refuxio, petición que foi desatendida.

Ás 14 horas do día 15/11/2002 a Capitanía Marítima da Coruña denuncia o capitán do buque ante o Xulgado por obstrución e desobediencia e ás 14.30 horas do mesmo día procedeuse a evacuar totalmente o Prestige, é dicir, rescatando os mandos do buque que non o abandonaran ata ese momento, cinco tripulantes filipinos que regresaran ao barco para desempeñaren tarefas de auxilio nas operacións que se levaban a cabo e cinco técnicos holandeses dun equipo especial.

Ao chegar o capitán Mangouras ao aeroporto coruñés de Alvedro, ás 18.45 horas do mesmo día 15/11/2002, é detido pola Garda Civil, que o puxo a disposición xudicial, e decretouse a súa prisión provisional, que padeceu ata o día 06/02/2003, día no que recuperou a súa liberdade tras pagar unha fianza de 3.000.000 de euros.

O Prestige continuou a súa ruta remolcado en dirección sur, cuns danos estruturais cada vez máis evidentes e graves. Nas últimas horas da tarde do día 16 de novembro e na madrugada do día 17 apreciouse que xa non só existía unha fenda lonxitudinal, senón tamén unha greta transversal que fixo mover o pau central de estribor (puntal de carga). Tamén se comprobou que o Prestige seguía vertendo unha cantidade moi importante de fuel.

O mesmo día 17 de novembro a Garda Civil interveu o diario de navegación do buque no cuarto que ocupaba o terceiro oficial do Prestige no Hotel Avenida da Coruña.

Na mañá do luns, 18 de novembro, toma o remolque do Prestige por popa o remolcador chinés Deda, que será o que, de aquí en diante, dirixa a ruta do buque, acompañado polo Ría de Vigo e o Charuca Silveira; este último é substituído posteriormente polo Alonso de Chaves, de xeito que o Sertosa 32 e o Charuca Silveira regresan á súa base, sendo a intención dos responsables do remolcador Deda, ao parecer, levar o buque ata Cabo Verde.

O 18 de novembro, ás 15.20 horas, o Helimer Galicia desembarca no Prestige ao capitán marítimo da Coruña, ao xefe de Seguridade Marítima e ao inspector da Capitanía Marítima, Serafín Díaz Regueiro, os cales foran enviados ao buque por indicación do director xeral da Mariña Mercante para recuperar a documentación que nin o capitán nin os tripulantes de Smit Salvage entregaron ás autoridades españolas, así como para facer unha inspección e tratar de recoller mostras da carga. Estes funcionarios e técnicos permaneceron no Prestige ata as 15.52 horas, momento en que, unha vez cumprido o seu labor, son retornados polo Helimer de Galicia á Coruña. No folio 888 consta a documentación incautada, consistente en diarios, cartas e carpetas de diverso contido.

Na súa marcha cara ao Sur, o convoi chegou preto das augas baixo a xurisdición de Portugal. Ás 23.40 horas do día 18, o Ría de Vigo informou de que unha fragata portuguesa lles indicara que o remolque non podía entrar en augas da Zona Económica Exclusiva de Portugal, información que a propia fragata confirmou ás 00.00 horas. Isto obrigou a virar²⁴ o rumbo do buque cara ao Oeste.

O día 19 de novembro de 2002 ás 08.00 horas o Prestige partiu en dous; ás 11.45 horas a popa do Prestige afundiuse a unha profundidade estimada de 3.500 metros; ás 16.18 horas a proa do buque afúndese nunha sonda de 3.800 metros e unha distancia a terra de 138 millas.

Desde que se fixo firme o remolque ata que o buque partiu pasaron unhas 115 horas nas que recibiu de 37.600 a 46.000 golpes de mar.

²⁴ Xirar cambiando de dirección, especialmente falando dun buque.

Ulteriormente, os restos do buque foron inspeccionados polas autoridades españolas utilizando o batiscafo Nautilo, e o fuel que aínda contiña foi extraído nunha cantidade de 16.057 toneladas de produto emulsionado con auga e 323.420 toneladas de auga libre, que foron depositados no terminal marítimo do complexo industrial de Repsol YPF na Coruña, onde se procedeu ao seu tratamento, que permitiu obter fuel aproveitable valorado en 2.121.084,15 euros, depositados a disposición do tribunal por REPSOL PETRÓLEO SA o día 03/06/2005.

Ademais, o referido batiscafo recuperou abundante documentación dos restos do buque, que aparece relacionada nos folios 929 e ss. do procedemento.

Por mor da prolongada, extensa e intensa vertedura de fuel, resultou contaminada unha extensa zona da costa norte e noroeste españolas e da costa oeste francesa, e ademais producíronse danos en instalacións particulares e públicas, así como prexuízos consistentes no peche ou redución de negocios directa ou indirectamente relacionados con actividades pesqueiras e marisqueiras, ademais de influír nunha utilización moi reducida de espazos naturais abertos ao desfrute xeral e con obvias implicacións no negocio turístico.

As contías exactas desas indemnizacións deberán de fixarse de acordo cos criterios que se dirán, pero constan polo menos determinados datos concretos, como son:

- 1) En concreto, segundo fontes oficiais, estímase que foron **63.000 toneladas de fuel as derramadas** polo Prestige, que xeraron 170.700 toneladas de residuos, e unhas 14.950 toneladas de fuel nas dúas partes en que fendeu o barco (14.250 en proa e 700 en popa).
- 2) Segundo un estudo realizado por investigadores da USC²⁵, resultaron afectados pola chegada de verteduras do Prestige 2.980 km do litoral costeiro, 1.137 praias contaminadas, 450.000 m² de superficie rochosa impregnada de chapapote, 526,3 toneladas de fuel nos fondos da plataforma continental, unha mortalidade estimada de 115.000 a 230.000 aves mariñas, todos os

²⁵ Universidade de Santiago de Compostela.

ecosistemas mariños afectados, e altos contidos de HAPs²⁶ na biota²⁷ e sedimentos.

- 3) A costa afectada esténdese principalmente desde a desembocadura do río Miño en Galicia ata o Canal da Mancha, sendo a costa galega a máis afectada (sobre todo a Costa da Morte, e máis concretamente as Illas Sisargas, Muxía, Cabo Touriñán, Carnota, Parque Natural de Corrubedo, Fisterra), seguida do litoral cantábrico de España e Francia, Estado no que se viron afectados 13 departamentos.
- 4) A cuantificación certificada dos gastos ocasionados ao Estado español ascende a 368.481.562,688652 euros.
- 5) A cuantificación certificada dos gastos ocasionados á Xunta de Galicia ascende a 145.288.610,51 euros.
- 6) O Estado francés cifra os seus gastos e perdas na suma de 67.500.905,92 euros.
- 7) Ata o día 16/01/2003 atendéronse nos centros de rescate máis de 2.170 aves e ademais foron soltadas 176 aves en Portugal e 25 aves nalgúns puntos de Galicia, o que supón un total de 201 aves, se ben os danos sobre aves e fauna en xeral foron extensos e persistentes, é de especial relevancia nas ZEPA²⁸.
- 8) En Galicia, ademais, resultaron afectadas algunhas lagoas e multitude de espazos naturais, nomeadamente o Parque Nacional Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia.
- 9) En Cantabria resultaron afectados tamén praias e espazos naturais, e o mesmo en Asturias e no País Vasco.

²⁶ Hidrocarburo aromático policíclico, que é un composto orgánico de aneis aromáticos simples que se uniron, que non contén heteroátomos nin leva substituíntes e que como contaminante espertou preocupación debido a que algúns compostos foron identificados como carcinóxenos, mutáxenos e teratóxenos.

²⁷ Conxunto de especies de plantas, animais e outros organismos que ocupan unha área dada.

²⁸ Zona de especial protección para as aves, que é unha categoría de área protexida catalogada polos estados membros da Unión Europea como zonas naturais de singular relevancia para a conservación da avifauna ameazada de extinción.

- 10) Oficialmente suspendeuse forzosamente en Galicia a actividade pesqueira e marisqueira ata o 17/05/2003.
- 11) Os intereses privados e peculiares das partes comparecidas no procedemento foron cuantificados nos termos salientados nos antecedentes de feito desta resolución.

FUNDAMENTOS DE DEREITO

1º) Non debe ser verdade que ata as cousas certas poidan probarse, porque neste procedemento, despois de case 10 anos de instrución e 9 meses de xuízo oral, só se probaron aspectos adxectivos do acontecido pero non os substanciais desde a perspectiva do dereito penal.

En concreto, ninguén sabe con exactitude cal puido ser a causa do ocorrido, nin cal debería ter sido a resposta apropiada á situación de emerxencia creada pola grave avaría do Prestige, dito sexa con independencia das múltiples e ás veces curiosas hipóteses que se levan sostido sobre ambas as dúas cuestións, que se analizarán máis adiante.

O Tribunal debe insistir na perspectiva do dereito penal, pois se ben é posible —e ás veces resulta obvio— que se demostrasen negligencias, incurias e *modus operandi* inaceptables, e se ben é verdade que se demostraron infraccións administrativas e regulamentarias explicables pero ás veces moi chocantes, diso non se infire naturalmente que quedase demostrada a existencia dunha responsabilidade penal.

Para empezar, debe excluírse de toda consideración nesta sentenza o acusado IRENEO MALOTO, sinxelamente porque non foi axuizado e segue en situación de rebeldía, malia facilitárenselle á policía datos relativamente fiables sobre o seu

paradoiro, obtidos cun acceso elemental á rede Internet, de xeito que parece pouco explicable que moitas partes mantivesen as súas acusacións contra esta persoa.

En consecuencia, todas as peticións de condena que fan referencia ao primeiro oficial son inaceptables por inatendibles, xa que o noso dereito, por fortuna, apenas coñece os xuízos en rebeldía ou en ausencia.

Ademais, malia seren oídos multitude de pareceres técnicos e contrastados multitude de informes periciais, case todos recoñecían que non podían determinar con exactitude as causas da avaría ocorrida no Prestige, e algúns mesmo chegaron a soste que nunca se darían sabido.

Abondaría con esta afirmación para esgotar un tema que malia ser tan esencial non foi dilucidado de forma satisfactoria, mais foron tantas as hipóteses suscitadas que parece necesario aludir ás máis importantes para precisar cales foron as cuestións máis determinantes dese debate.

Ninguén sostivo nin suxeriu que a avaría fose causada por unha explosión, calquera que fose a súa orixe, ben proviñese dalgún mecanismo do interior da nave ou ben do contacto ou alcance por algún elemento ou explosivo externo.

Curiosamente esa unanimidade de criterio non se basea en datos técnicos moi precisos, pois non existen análises *ad hoc* da zona de avaría, é dicir, da fenda, rotura ou oco aberto no casco, e a súa morfoloxía e características descríbense de forma relativamente sucinta, malia que o ruído inicial oído por todos os ocupantes do Prestige foi moi forte, semellante a unha explosión ou como se dunha explosión se tratase.

Pero a COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINISTROS MARÍTIMOS do Ministerio de Fomento sostén que non houbo explosión interna nos tanques, dado que o costado do tanque estaba afundido cara a dentro e a cuberta non presentaba signos de explosión.

Ademais, os asinantes do chamado informe Marens sosteñen que o estoupido que sentiu a tripulación é propio da rotura e pode ser confundido co choque contra un obxecto flotante ou mergullado.

É verdade que esta ausencia de contraste técnico se compensa coa inexistencia de ningún indicio veraz ou relevante de que se producise unha explosión nin de cales terían sido as súas causas, así que debe convirirse en que non está probado que se producise unha explosión a bordo do Prestige ou na parte exterior do seu casco.

Sostívose, iso si, que se produciu un fallo estrutural dun tabique²⁹ ou de elementos estruturais como as bulárcamas³⁰, con base nalgúns informes, algunhas fotografías nada nítidas e na impresión inicial do propio capitán acusado.

Para defender a tese da rotura ou derrubamento dun tabique as partes acoden a un esquema debuxado que lles foi facilitado aos funcionarios españois e cuxa autoría se atribuíron o capitán Mangouras e Ireneo Maloto, pero ese esquema, no que teña de veraz, só acredita a colaboración da tripulación do Prestige e a materialización dunha hipótese sen dúbida moi importante como indicio, mais sen esquecer que non se determinou cal foi a causa exacta do ocorrido, pois se algunhas partes aducen que esa rotura do tabique se debeu á debilidade estrutural do buque, outras insisten en que se produciu moito despois da avaría inicial ao resgarse parcial aínda que intensamente un costado do buque, debido a que o barco foi sometido a un esforzo extraordinario, por mor desa avaría e do estado do mar, que dificultaba a navegación e facía que o buque sufrise constantes e importantes embates das ondas reinantes.

Aquela debilidade estrutural que se alega é relacionada con traballos de reparación defectuosos nun estaleiro chinés, suxeitos a sospeitas vehementes de fraude por substitución/alteración de documentos como evidencia a IACS³¹, pero esa posibilidade non pode ter relevancia neste xuízo senón afirmando que esas deficiencias fosen coñecidas ou asumidas por algún dos acusados, do que non hai indicio de ningunha clase.

Desde logo, ninguén pode negar o fallo estrutural, pero ninguén puido demostrar onde se produciu exactamente nin por que razón.

²⁹ Désígnase co nome de tabique á construción de madeira ou prancha en posición vertical, coas cales se forman os compartimentos de a bordo; levan portas e, en xeral, están provistos de aberturas, en comunicación co exterior, para a ventilación dos espazos que limitan.

³⁰ Cada unha das ligazóns que, de treito en treito, se colocan sobre o forro interior do buque, e que, empernadas á sobrequilla e ás cadernas, serven para reforzo destas.

³¹ International Association of Classification Societies

Nese sentido as imaxes submarinas obtidas polo batiscafo que colaborou na extracción do fuel dos restos do buque, incluídas aquelas que parecen indicar un intento de medición do grosor do casco ou amplitude do burato que provocou o seu afundimento, tampouco permiten formar xuízo cabal sobre cal foi o primeiro e decisivo fallo estrutural.

Todo indica que unha vez producido ese fallo inicial a destrución de parte do casco do buque se produciu de forma repentina, masiva e grave, con grande estrépito e con consecuencias perigosas, ao dar lugar a unha escora pronunciada que a piques estivo de provocar que a nave envorcasse.

Iso só pode significar que o estado estrutural do buque era parcialmente precario e, polo tanto, con independencia de cal fose o defecto estrutural concreto, entraba dentro do previsible.

Esa previsión só se lles pode esixir en detalle a aqueles que deben revisar intensa, concienciada e detalladamente esas estruturas, sen marxe de erro.

Non abonda con apreciacións simplemente visuais, por moi avezado que sexa o observador, nin con pareceres de técnicos que non examinaron en detalle as estruturas, nin coa aceptación de supostas actitudes elusivas que tratasen de evitar as comprobacións técnicas de rigor.

Mais esa evidencia case tautolóxica non exclúe en principio a posibilidade de que esas deficiencias fosen advertidas polos acusados que tripulaban o Prestige.

A ese respecto, as versións dos acusados son loxicamente interesadas, pero negan vehementemente que o estado aparente do Prestige fose dunha deterioración inadmisibile ou tan carencial que desaconsellase a navegación.

É verdade que un capitán do mesmo buque insistiu no xuízo e na fase de instrución que tales condicións carenciais eran obvias e que advertiu diso á empresa titular do Prestige mediante un fax, aínda que non explicou satisfactoriamente por que o seu informe non tivo un formato máis oficial ou por que non anotou as deficiencias nos libros de navegación e documentación oficial da nave.

É posible que a súa percepción fose correcta e que iso se confirme co acontecido, mais non se entende como non tratou de evidenciar correcta e formalmente o seu criterio, nin como a navegación do buque foi normal durante un período bastante dilatado.

Neste mesmo sentido, un práctico danés chegou a declarar que o estado do buque era tan deplorable que nunca debeu autorizarse a súa navegación, sen explicar a razón pola cal non informou nese sentido ás autoridades competentes e permitiu unha navegación tan perigosa, omisión que lle podería ser atribuída como unha responsabilidade moi definida, o cal explica que no xuízo chegase a dicir practicamente que o dito era unha simple esaxeración, que na práctica se retractaba e que as súas manifestacións de entón non foron senón un dos moitos desmandos que a intensidade da información e o influxo das opinións publicadas xeraron nesta cuestión.

En todo caso, a impresión doutros técnicos foi que, a simple vista, o estado do buque non permitía inferir que a súa estrutura estivese tan seriamente danada que desaconsellase a navegación, así que só se podía coñecer ese dato sobre a base de análise e controis especializados e exhaustivos, isto é, a través das obrigadas inspeccións que debía realizar e realizou a entidade ABS.

En efecto, ABS inspeccionou o Prestige polo menos nos seguintes lugares: Constanza, Caracas, Alxeciras, Hamburgo, Corpus Christi, Dubai e Guanzú.

Algunha desas inspeccións foi moi próxima á data do afundimento, e se ben podería ser que non se inspeccionase algún tanque por estar cheo, esa escusa non ampara os inspectores nin pode imputarse como malevolencia do capitán acusado, que trataría así de evitar unha inspección detallada.

Dunha parte, é unha artimaña demasiado elemental para calquera inspector e a dificultade desa inspección é doadamente superable, e, doutra parte, é pouco verosímil que quen teña que navegar nun buque desta clase coopere en ocultar defectos estruturais que poidan poñer en risco a súa propia vida e a da súa tripulación, nin sequera para cooperar con xestores supostamente cobizosos dos que dependería en boa medida a súa vida laboral.

A todo iso cómpre engadir que na última inspección se realizaron importantes reformas no buque, con substitución de placas de aceiro e reforma moi importante de materiais, reforma que foi discutida como absolutamente ineficaz e ata contraproducente, como se desprendería do feito, ao parecer prexudicial, de reforzar con aceiro novo e intacto zonas de aceiro vello e deteriorado.

En calquera caso, o que parece claro é que formalmente se realizaron inspeccións, que materialmente se realizaron reparacións, e que a entidade ABS certificou a habilidade do buque para navegar con normalidade e, malia iso, o fallo estrutural non tivo ningunha outra orixe que as deficiencias de mantemento e control da conservación do buque, que non respondían a vicios que puidesen observarse directamente, senón que dependían de análises técnicas complexas que non se efectuaron coa debida profesionalidade, eficacia e/ou prudencia.

Hai que descartar entón outras causas do ocorrido, como as relacionadas co choque con troncos que outro buque perdera na zona, e co posible choque cun trimarán semiafundido na zona, do que non hai constancia, sen que ese choque, de ter existido, puidese ser suficiente para determinar unha rotura do casco da entidade da producida, sen prexuízo de facer constar que o día 13 de novembro de 2002 ás 10.00 horas UTC³², a través do Centro Local de Coordinación de Salvamento Vigo, se recibiu información de que o buque VARNADIEP comunicou a perda de 200 troncos o día 12 de novembro de 2002 ás 7.30 horas UTC en posición 43-00 Norte 010-40 Oeste, e, así mesmo, que o día 13 de novembro de 2002 ás 13.20 horas UTC quedou á deriva, despois de ser evacuado por un helicóptero de salvamento o seu único tripulante, o iate trimarán SOPRA BALHAZAR en posición 42-53,9 Norte 010-16,4 Oeste, posteriormente remolcado polo pesqueiro CORDERO.

Por último, cómpre facer referencia á tese da onda xigante ou extrema, que, sen ánimo de frivolar, foi o *deus ex machina*, invocado *ex novo* en xuízo polo capitán do Prestige e defendido por un especialista cuxos criterios técnicos son tan respectables como incontrastables.

³² Tempo universal coordinado, que é o principal estándar de tempo polo cal o mundo regula os reloxos e o tempo.

Así, unha onda xigante ou extrema que ninguén viu, que ninguén nin nada rexistrou e que non afectou máis que a un buque, talvez sexa posible, pero non é demasiado verosímil e, desde logo, non está nin remotamente probada, razón pola cal os argumentos finais da defensa non abundaron nesa cuestión.

Hai que dicir que cando algo non se acredita, aínda que existan dúbidas sobre a súa existencia, carece de toda relevancia probatoria nun xuízo penal, sen que os indicios improbados e improbables teñan mellor tratamento, pois se se trata de achegar hipótese desa índole cabería aludir a cuestións alleas a toda racionalidade xurídica e/ou científica.

A proba nun xuízo penal equivale a demostración do feito afirmado e iso non se logrou neste caso, sen que a referencia á proba de indicios sexa aceptable cando existan, como existen, posibilidades de demostración evidente e científica dun feito.

Así, se se analizan os testemuños e informes que fan referencia ás causas do ocorrido apenas achegan indicios e moitos deles son irrelevantes.

Os acusados fan unha descrición intencionadamente superficial e difusa das causas, seguramente porque as descoñecen en detalle, sen desbotar a posibilidade dun enmascaramento interesado da realidade, pero en calquera caso ningún dos indicios que se puidesen deducir das manifestacións ten valor probatorio de ningunha clase, así que son inútiles para dilucidar a cuestión.

O mesmo cabe dicir do testemuño dalgunhas autoridades oídas en xuízo que nada relevante achegaron, agás algunhas apreciacións de sentido común no caso dun ex ministro e unha confusa negación de toda responsabilidade por parte de quen nos días de autos era Delegado do Goberno e que se limitou a reiterar que non exerceu ningún labor ou tarefa decisiva, nin tan sequera de coordinación, senón que se limitou a recibir protocolaria e amablemente as persoas que se integraron nun dispositivo de valoración da emerxencia e aquelas outras que o asesoraron.

Outras autoridades, como o capitán marítimo da Coruña, tampouco achegaron nada relevante sobre as causas exactas do ocorrido, aínda que ao estaren no Prestige naqueles días, xunto con outros funcionarios, se incautaron de documentos, en

circunstancias cando menos discutibles pero sen dúbida lexitimamente, porque o barco era xa un ben abandonado e ninguén sostiña que puidese ser viable o seu rescate, así que é imposible xuridicamente aceptar que se violase ningún domicilio coa incautación de documentos, aínda que a ocultación desta decisión á autoridade xudicial e o tempo transcorrido desde que se ocuparon eses documentos ata que se entregaron á autoridade xudicial impiden dar valor probatorio a datos cuxa integridade e/ou autenticidade queda en dúbida por esa peculiar conduta que non cabe escusar coa incuria dalgún funcionario que non se sentiu concernido por ningunha responsabilidade respecto da custodia deses documentos e a súa correcta tramitación, así que de novo eses testemuños carecen de toda relevancia para esclarecermos as causas do sucedido.

Foi precisamente Alonso Mencía Álvarez quen accedeu ao Prestige xunto con Serafín Díaz Regueiro e Alonso del Real desde un helicóptero, e fixérono por orde de José Luis López-Sors para recuperaren o diario e obteren mostras de fuel, sen que entón accedesen aos camarotes. O referido Alonso Mencía asumiu a custodia directa dos documentos incautados e explicou o atraso na entrega desa documentación por estarse dedicando naquel momento prioritariamente á loita contra a contaminación, aínda que di que garante a eficacia da custodia e a integridade do entregado ao Xulgado.

Sen necesidade de poñer en dúbida a boa fe e a integridade de ninguén, non pode sosterse que a explicación satisfaga nin o máis dúctil canon de esixencia e, como queda dito, xera tantas dúbidas sobre a integridade e autenticidade dos documentos en conxunto que reducen o seu valor probatorio a termos inferiores ao simple indicio.

Os testemuños dos mariñeiros, en canto poidan utilizarse as súas declaracións en fase de instrución xa que non foron contrastadas en xuízo, son de moi escasa utilidade, pois coinciden nun relato superficial, impreciso e escasamente fiable do acontecido.

De igual modo, os testemuños dos pilotos dos helicópteros que interviñeron nos feitos e o oído aos patróns e tripulación dos remolcadores que interviñeron nos feitos tampouco demostran nada (en realidade moi dificilmente poderían demostralo),

excepto a pericia profesional e o valor das testemuñas que realizaron case prodixios de técnica e coraxe nunha situación moi adversa, porque no medio dun temporal case extremo foron capaces de rescatar persoas e de remolcar un buque do tamaño do Prestige, sobrecargado, cun francobordo exíguo, varrido polas ondas e vertendo un fuel óleo espeso e escorregadizo.

Outras testemuñas abundaron nas consecuencias catastróficas do ocorrido ou no estado previo do buque, que é descrito nalgúns ocasións como deplorable, singularmente, como queda dito, por parte dun dos capitáns anteriores do Prestige, en termos xa valorados, e por parte de GEORGIOS ALEVIZOS (folios 42444 e ss.), de 50 anos de idade, empregado de Universe Maritime, quen, tras afirmar que temía pola súa seguridade, tras ser despedido e ter formalizado un informe ante o Tribunal de Nova York no xuízo seguido alí a instancia do Reino de España, asegurou que a última reparación se fixo mal e así o recoñeceu ABS, que Margetis (directivo responsable da entidade propietaria do buque) dixo que o Prestige estaba en San Petersburgo para "morrer" porque estaba en pésimo estado e só podería viaxar en mares calmados, cualificando graficamente o ocorrido como un "rebentón", para concluír que os armadores foron enganados por ABS e polos responsables dos estaleiros chineses onde se lle fixeron as últimas reparacións ao Prestige, aínda que a empresa propietaria do buque sabía que as súas condicións eran inadecuadas, pero ocultou ese coñecemento e asumiu o risco de que navegase o buque nesas condicións.

Tamén foron oídas testemuñas que asesoraron as autoridades ou que sostiveron criterios dispares ou que interviñeron nas comunicacións co Prestige e tamén autoridades francesas, sendo os seus testemuños aceptables en certa medida pero non en relación coas causas exactas do acontecido, que din descoñecer, aínda que debe salientarse xa desde agora que segundo un prefecto francés a cooperación con España foi exemplar.

Non obstante, **JOSÉ PEDRO DESCALZO CRISTIANO, representante de ABS en España**, negou que ABS tivese ocultado información e dixo descoñecer as causas do ocorrido, sobre todo en relación co fallo, quebra ou destrución dun tabique.

Convén destacar que dentro dos indicios relativos a causas e concausas do acontecido resulta polo menos sorprendente o testemuño de **JUAN FRANCISCO MUÑOZ CORRALES**, piloto do Helimer, que foi a única testemuña que fixo referencia ao anoxo dos tripulantes do Prestige co capitán Mangouras por non ter solucionado unha vía de auga que afectaba ao buque e á súa navegación, aspecto que non foi comprobado e que tampouco se contrastou alén deste illado testemuño de referencia de escaso valor probatorio, aínda que o Tribunal entende que no seu día puido ter sido investigado.

En canto aos informes periciais oídos no xuízo sobre as causas do ocorrido, non só son imprecisos en canto a tales causas, senón que ademais o seu resultado é moitas veces entre contradictorio e sorprendente.

O informe de FRANCISCO JOAQUÍN MONTERO LLÁCER e FERNANDO CAYUELA CAMARERO, contratados polo Goberno Vasco, SOBRE ESFORZOS ESTRUTURAIIS DO PRESTIGE, tras asegurar que o Prestige sobrecalou³³ 0,30 metros, o que significaría levar unhas 2.150 toneladas máis de peso, e que a avaría se produciu nunha zona crítica, na caderna 71, a uns 14,75 metros á proa da sección media do buque, entre os tanques de lastre 2AS e 3S, informan que tería sido preferible descargar que lastrar, ao estar o buque sobrecalado, o cal é un principio elemental, de xeito que a operación de corrixir a escora, realizada polo capitán, empeorou grandemente a situación de sobrecarga do buque.

Porén, ao matizaren os informes destacan que os datos de sobrecalado non teñen apoio documental e que non lles deron toda a información solicitada, polo que o informe é simplemente teórico.

Dubidan de que os 180 abarloomientos do Prestige con mar alterado fosen a causa da avaría e rematan exculpando o capitán do petroleiro, que nunha situación extrema fixo o que puido.

³³ Sobrecalar carece de entrada no DRAG e no DRAE e refírese ao feito de superar o calado, é dicir, a profundidade que alcanza na auga a parte mergullada dun barco, os límites esixibles ou recomendables para unha navegación segura.

Segundo o INFORME SOBRE O SINISTRO DO PETROLEIRO PRESTIGE, A REQUIRIMENTO DA PLATAFORMA NUNCA MÁIS, ELABORADO POR FELIPE LOUZÁN LAGO, CAPITÁN DA MARIÑA MERCANTE E PROFESOR DA ESCOLA SUPERIOR DA MARIÑA CIVIL DA UNIVERSIDADE DA CORUÑA, o referido Prestige era un buque subestándar³⁴ e aínda que NUNCA se van poder saber as causas do ocorrido, o feito de arrancar a máquina, contra o parecer do capitán Mangouras, cando o buque xa estaba a ser remolcado, fixo que as condicións estruturais do buque empeorasen polo efecto das vibracións producidas, pola maior velocidade así conseguida (de 6 a 7 nós³⁵) e por navegar contra o mar.

O **INFORME UPC**, defendido en xuízo unicamente por Juan Zamora Terrés, afirma que o Prestige, tendo en conta a súa data de construción, tiña que ser retirado do servizo activo en marzo de 2005 como moito e que **padeceu un fallo estrutural causado polos embates do temporal, aínda que é case imposible saber agora cal foi a causa do ocorrido.**

A ulterior inundación dos tanques sometía o buque a uns esforzos que superaban os momentos flexores e os esforzos cortantes admitidos, pero iso constituía **un risco menor e aceptable.**

O informe de JORGE HILARIO GIL E JOSÉ CIRIA HOLGADO, sobre ensaios sobre fragmento de chapa (mostra m-m-1a) extraída dos restos do Prestige nunha intervención na que os referidos peritos participaron, asegura que o aceiro que constitúe a mostra de chapa extraída do buque afundido pode encadrarse nas designacións Naval A ou Naval B segundo UNE 36 084-79.

As devanditas calidades son as máis baixas de entre as definidas na norma mencionada, diferenciándose das de mellores características (Naval C, D e E) polos

³⁴ Aquel que, ben polo seu estado físico, a súa operación ou as actividades da tripulación, non alcanza a cumprir eses estándares básicos de navegabilidade e que polo tanto representa unha ameaza á vida humana e/ou ao medio ambiente. Isto evidénciase polo fallo do buque en cumprir as regulacións contidas nas convencións marítimas internacionais na medida que será considerado incapacitado para navegar por un estado de pavillón razoable ou por unha inspección do estado reitor do porto.

³⁵ Unidade de velocidade para barcos e avións, equivalente a unha milla náutica por hora.

seus menores valores de resiliencia³⁶ e maior tamaño de gran (Naval C e E). Para as designacións Naval A e B non se especifican valores de resiliencia mínima nin de tamaño de gran máximo que deba cumprir o aceiro, puntualizando que a soldadura adoita ser máis forte que o propio material soldado.

As medicións no fondo do mar son de dubidosa calidade e nelas é decisiva a sensibilidade do robot, mentres que a utilización dunha regra só pode dar resultados groseiros e ademais non se cortou na zona de bordos nin noutra máis relacionada coa rotura que se debeu a defectos previos.

Rematan os señores peritos informando que se poderían ter reconstruído as causas da rotura, aínda que sería moi caro.

Segundo a **COMISIÓN PERMANENTE DE INVESTIGACIÓN DE SINISTROS MARÍTIMOS** do Ministerio de Fomento A CAUSA DETERMINANTE DO ACCIDENTE foi un fallo estrutural na zona dos tanques de lastre núm. 2 (popa) e 3, ambos os dous de estribor, consistente na perda de resistencia local debida a unha deformación, desprendemento ou fractura dos reforzos lonxitudinais do costado, o que provocaría a perda de rixidez nas súas pranchas e a consecuente deformación destas, polo que se puido producir unha abertura de gran tamaño e mesmo un desprendemento das devanditas pranchas.

Segundo o INFORME DE FOMENTO SOBRE O ACCIDENTE, recoñécese que o buque pasou todos os controis e malia iso produciuse o accidente, asegurando en concreto Francisco Javier del Moral Hernández que a corrosión do buque era evidente para calquera e as reparacións foron infradimensionadas en estribor, de maneira que a situación ao saír de Rusia era crítica, razón pola cal a manobra de lastrar para endereitar foi gravemente imprudente.

Pola súa banda, e con relación ao informe do Ministerio de Fomento, David Alonso Mencía Álvarez, especialista en máquinas, e Francisco Alonso Lorenzo, enxeñeiro naval, informaron que ao fallar unha válvula o motor funciona en modo manual. Esta avaría do Prestige durou cinco meses e iso é irracional porque o sistema é de emerxencia e está deseñado para traer o barco a porto, non para navegar.

³⁶ Capacidade dun material elástico para absorber e almacenar enerxía de deformación.

Os peritos **Francisco Javier Salgado Cortizas e José Dodero Martín**, que subscriben o chamado informe *Marens*, aseguraron que o buque, despois de ser endereitado, e debido á contrainundación realizada, soporta un peso excesivo e o valor do momento flexor³⁷ está por riba de límites. Ademais, por efecto da escora, parárase o motor propulsor e o buque atopábase ao garet³⁸.

Nese sentido, non lles ofrece dúbida que o desencadeante da rotura do forro foron os golpes de mar, ao coincidir a zona avariada co costado que viña sufrindo, directa e continuadamente, os embates do mal tempo.

Segundo o INFORME DE HOLLAND & KNIGHT, defendido en xuízo por Charles R. Cushing, o *Prestige* non cumpriu os estándares a que se atén a entidade ABS, porque a mesma ABS non recoñeceu axeitadamente o buque nin aplicou correctamente as súas propias regras, senón que falseou os certificados da nave e foi enormemente negligente ao levar a cabo o seu traballo e inducir así ao público, temerariamente, a crer que o *Prestige* cumpría eses estándares, xa que a corrosión era moita e inaceptable e algunhas medicións foron manipuladas (sobreescritas).

O INFORME DE RICARD MARÍ SAGARRA destaca que a existencia de troncos á deriva é un feito real e comprobado que foi anunciado como un perigo para a navegación pola Torre de Control de Fisterra e que a completa análise das ondas existente realizada *ex post* polos Servizos Meteorolóxicos franceses, analizando os datos reais observados daquel concreto día e zona marítima (non as predicións *ex ante*), que figura no folio 38.480 do tomo 73, conclúe que o *Prestige* puido ser afectado por "ondas anormais e moi perigosas".

O INFORME DE MANUEL FERNÁNDEZ HERMIDA, perito designado xudicialmente, establece que a conexión de aceiro novo con aceiro envellecido pode xerar áreas de concentración de tensión na superficie de contacto entre ambos os materiais e acelerar a corrosión do aceiro envellecido, máxime cando este non se encontra protexido. Tamén é coñecido que como consecuencia das soldaduras se

³⁷ Denomínase "momento flexor" (ou tamén "flexional") ou "momento de flexión" un momento de forza resultante dunha distribución de tensións sobre unha sección transversal dun prisma mecánico flexionado ou unha placa que é perpendicular ao eixe lonxitudinal ao longo do que se produce a flexión.

³⁸ Dito dunha embarcación sen goberno: Ser levada polo vento ou a corrente.

poden producir tensións que poden dar orixe a fracturas inestables, polo que tampouco se pode descartar a influencia deste factor na orixe do sinistro.

Segundo este perito A ORIXE DO SINISTRO TEN A SÚA CAUSA NA CAÍDA DO TABIQUE LONXITUDINAL QUE SEPARA O TANQUE NÚM. 3 CENTRAL DOS TANQUES DE LASTRE NÚM. 2 ER. PP e 3 ER., e os tabiques que se din caídos vense nas fotografías achegadas aos autos.

Entende, ademais, que o capitán se comportou correcta, axeitada e case admirablemente, que a deriva cara á costa estivo influída pola escasa velocidade e o estado do mar e que había unha falta notoria de mantemento, aínda que a comprobación dos sistemas é frecuente e sistemática, pero a responsabilidade *ad hoc* parécelle difusa.

Os peritos JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN, VICENTE BECEIRO VEIGA E ANTONIO FRANCISCO PITA PORTA informaron que a operación de lastrado non foi correcta, xa que a alternativa correcta sería un transvasamento de carga interno.

O perito TONY BOWMAN asegurou que o Prestige non era un buque subestandar, que os tanques 3 se inspeccionan con criterios moi estritos e que a substitución de 100 toneladas de aceiro é normal, de modo que, aínda que non se sabe de forma exacta o que ocorreu, o máis probable é que unha onda causase o derrubamento dun elemento estrutural.

O perito NIGEL BARLTROP informou que unha causa exterior exerceu presión no forro do casco, abundando o perito ALFRED OSBORNE en que as ondas anormais son frecuentes.

O perito CARLOS DELGADO MACÍAS, enxeñeiro naval, despois de afirmar que os reforzos do Prestige parecen conservados, di que é imposible que se coloquen nun estaleiro lonxitudinais de diverso tamaño porque son contra natura e calquera operador se opoñería a iso.

Oíronse informes con base documental e informática sobre simulacións virtuais ou máis realistas do ocorrido e do que tería acontecido de se teren adoptado outras decisións en lugar das que efectivamente se tomaron, informes moi interesantes como

indicios de posibles hipóteses e máis nada, de aí que o seu valor probatorio sexa moi precario.

É dicir, todos estes informes técnicos sucintamente salientados son extraordinariamente elusivos e imprecisos, o cal se deduce dos termos literais de moitos deses informes, e aqueles que pretenden establecer algunha causa concreta e demostrable carecen de rigor e concrépanse en atribuír o acontecido a ondas anormais, á rotura/fractura dun tabique e a defectos de conservación.

En canto ás ondas, cómpre insistir na análise anterior para lembrar que non se probou a súa existencia e que a mera probabilidade estatística (que tampouco é moi fiable) nunca pode ser proba dun feito, aínda que a moitos expertos llelo pareza.

En canto á rotura/fractura dun tabique ou anteparo³⁹, parece claro que se produciu, pero non está demostrado que fose a causa e non a consecuencia do acontecido; é dicir, non se sabe se esa fractura causou a avaría nin que a avaría, causada por outros factores, provocase a rotura do tabique, coas lóxicas consecuencias no naufraxio.

E a falta de conservación, aínda sendo indiciariamente moi relevante, non parece que puidese ser advertida polos acusados nin valorada como grave, dado que o seu aspecto e entidade non eran ostensibles e que a documentación relativamente recente do buque avalaba o seu bo estado, sen prexuízo de destacar a hipótese que sosteñen algúns peritos respecto da fraude cometida nesa documentación que avala a viabilidade do buque para navegar en condicións de seguridade.

En resumo, non hai ningún dato concreto que permita establecer con seguridade as causas da extraordinaria, repentina e irreparable avaría que sufriu a nave fronte ás costas galegas nos infaustos días de autos e só se pode inferir dos datos recollidos que o estado de mantemento e/ou conservación do buque era deficiente e que iso fixo que non soportase os esforzos dun temporal máis que notable.

³⁹ Denomínase *anteparo* ou simplemente *tabique* o tabique de táboas ou pranchas de ferro con que se divide en compartimentos o interior dun barco.

Tamén se salientou, como queda dito, que o Prestige era gobernado de modo manual, ao non funcionar o sistema automático *ad hoc*, o cal é verdade, mais non ten unha conexión lóxica nin causal coa avaría producida, o mesmo que os defectos nos chamados serpentíns⁴⁰ de calefacción, destinados a conseguir unha temperatura do fuel que permitise o seu manexo e nomeadamente o seu transbordo, o cal puido afectar a algunha posibilidade de salvar o buque, mais non ás causas da avaría que se analizan.

Establecida cal é a causa do acontecido nos imprecisos termos que quedan expostos, dedúcense dúas conclusións inmediatas, isto é, a dificultade/imposibilidade de atribuír responsabilidades precisas aos acusados por algúns dos delitos que se lles imputan e a posibilidade de ter investigado en detalle algunhas cuestións, o cal non se fixo.

En canto ao segundo, parece evidente que, por razóns discutibles, a intervención das partes nas operacións, investigacións e comprobacións realizadas nos restos do Prestige con medios relativamente sofisticados e o parcial éxito de recuperar a carga (que non se chegou a conxelar, pero si a adquirir unha consistencia que limitaba a súa expansión; é dicir, aínda que non se solidificou, foi máis lento o fluír do fuel, e a solidificación desta clase de fuel nunca é perfecta, nin sequera conxelado, pois aínda así segue a ser brando) foron actividades que non se realizaron coas cautelas imprescindibles para garantir a integridade probatoria do seu resultado, malia os esforzos *ad hoc* do Xulgado Instrutor.

Tratábase de operacións técnicas complexas, dificultosas e arriscadas nas que a intervención de moitas persoas de xeito directo é case imposible, mais existen posibilidades de control e presenza indirectos e, sobre todo, de sinalar a práctica de certas comprobacións, alén do grosor de placas de aceiro ou da mera aparencia dos estragos.

⁴⁰ Denomínase serpentín ou serpentina un tubo de forma frecuentemente espiral, utilizado comunmente para arrefriar vapores provenientes da destilación nun depósito e así os condensar en forma líquida. Adoita ser de vidro, cobre ou outro material que conduza a calor doadamente. Este aparato utilízase de diversas formas pero máis comunmente no laboratorio de química. Os serpentíns úsanse desde a antigüidade na destilación de bebidas alcohólicas, aínda que na actualidade calquera proceso de refinado de crus ou obtención dun produto químico pode utilizar un serpentín, ben para arrefriar, ben para quentar líquidos ou gases.

Por desgraza, talvez o custo dunha análise pericial integral dos restos do buque sexa inasumible e deban quedar para unha futura análise, se os medios técnicos permiten un acceso conveniente, como aconteceu con outros accidentes famosos de buques, pero polo de agora non se logrou e non está claro que poida lograrse.

Con esta práctica indefinición das causas do acontecido, salvo en canto á existencia dun mantemento deficiente, naturalmente hai que prescindir de analizar a responsabilidade penal de persoas xurídicas como a empresa armadora do buque ou de ABS, simplemente porque cando ocorreron os feitos non era posible esixirlles esta clase de responsabilidade ás persoas xurídicas en España, o que significa que só se lles poderá esixir ás devanditas persoas, de ser o caso, a oportuna responsabilidade civil.

Consta un intento de algo similar no coñecido litixio promovido nos EE.UU. polo Reino de España contra a entidade ABS, que acabou rexeitando as pretensións españolas pero xerou un voluminoso conxunto documental, que non se incorporou a este xuízo por razóns pragmáticas de non incrementar un acervo documental xa desproporcionado (nese sentido os informáticos que colaboraron no xuízo informaron que o volume de folios da causa é o maior de todas as tramitadas en España, e destacan que o volumen de folios acada o número de 1.691.916 aproximadamente; consta ademais na causa 117.699 arquivos, 47 vídeos e 192 DVD) e por motivos máis técnicos relacionados coa escasa utilidade de informes e testemuños non practicados no xuízo nun ámbito como o penal, no que a intermediación é inescusable e básica, sen necesidade de incorrer nos excesos que veñen a considerala case taumatúrxica e sen prexuízo de aceptar algúns documentos que incorporaban datos de relativa relevancia.

As imputacións formalizadas contra o capitán e o xefe de máquinas do Prestige, relacionadas coas causas do ocorrido, non foron imputadas a título de dolo directo nin se invocou que se trate dun suposto de omisión impropia, dunha comisión por omisión consistente en omitir inescusables tarefas de control, inspección, conservación e mantemento co propósito de afundir así o buque, e no caso de que o fosen, nada se demostrou, sobre todo porque ninguén sostivo nin pode sosteñer que estes acusados quixesen afundir o buque e só se sosteñen con certa vehemencia as acusacións de imprudencia, negligencia ou culpa.

A tese máis estendida é que o Prestige forma parte dun grupo ou frota de buques anticuados, inadecuados para a súa finalidade orixinaria pero que funcionan a baixo custo e con pingües beneficios, polo que operadores desaprehensivos se serven diso, amparándose en bandeiras de conveniencia para manter un tráfico arriscado, desprezando a posibilidade obvia e inminente de que se produzan sinistros como o que se axuíza.

É imposible aceptar esa tese tan suxestiva, salvo que as autoridades marítimas e as normas internacionais amporen esta clase de tráfico perigoso e de perfís criminais, o cal formalmente non pode aceptarse e materialmente parece inconcibible.

O Prestige estaba dotado de cantos certificados e documentación son esixibles para amparar a súa legal navegación nas augas por onde o facía. É verdade que algunhas empresas non o aceptaban (REPSOL e BP, por exemplo) e que tiña limitado o acceso a algúns países e portos, pero iso non lle impedía navegar polo separador de tráfico como o facía, de xeito que as condicións formais e os requisitos legais da navegación eran correctos.

A navegación desenvolvérase sen dificultades, polo menos desde o punto de vista da inexistencia de incidencias destacadas e do parecer de capitán e oficiais, e mesmo da tripulación, aínda cando a súa inexperiencia non permita dar demasiado crédito ás súas apreciacións.

O temporal reinante cando ocorreron os feitos era duro, extremo e de difícil navegación, pero foi enfrontado con indubidable éxito por outros moitos buques eses mesmos días e o Prestige navegaba con lentitude pero con aparente seguridade, talvez cun defecto no calado, que non era o máis conveniente, pero sen que iso se considerase concausa eficiente do acontecido, así que navegar nun buque aparentemente axeitado en condicións duras pero aceptables para os navegantes experimentados non parece ningunha clase de imprudencia.

A bandeira de Bahamas que algunhas partes e certa literatura especializada chama de conveniencia parece que está considerada a nivel mundial de forma moi positiva, mesmo mellor que o abandeiramento español, o cal non pode ocultar que

sería moi estraño este abandeiramento se non fose por vantaxes de diversa índole, desde as fiscais ás posibilidades de intervención privilexiada na tramitación da navegación desta clase de buques desde a perspectiva meramente administrativa ata a posibilidade de interferir nos controis técnicos máis decisivos, pero iso tampouco demostra ningunha responsabilidade penal, nin sequera a indica.

Discutiuse a titulación do capitán acusado, que talvez incorrese nalgún defecto meramente administrativo mais isto non impide comprobar a súa cualificación e experiencia como capitán desta clase de naves (como se infire da documentación testemuñada nos folios 3905 a 3913 das actuacións) e, se é verdade que a tripulación era inexperta e dun nivel profesional carencial, ningún comportamento deses tripulantes, nin do capitán, nin dos oficiais foi denunciado como inepto, prexudicial ou simplemente negligente.

Reducida así a imputación a que foron imprudentes por arriscarse a navegar nun buque inseguro e abocado ao afundimento, parece imposible soste-loxicamente tal imputación porque ninguén demostrou que coñecesen o estado real do buque no relativo aos defectos de conservación que causaron o seu afundimento.

Todos sabían que non era un buque novo e que o seu estado de conservación era o que cabería esperar dun prolongado transcurso de tempo nunha actividade de tanto desgaste como é a navegación de grandes petroleiros, pero nin sabían nin podían saber da existencia de graves deficiencias que abocasen a un inminente naufraxio.

O aspecto a simple vista non era alarmante, aínda que non fose moi satisfactorio, e ninguén (salvo o perito Francisco Javier del Moral Hernández) foi capaz de sinalar a día de hoxe onde podería terse advertido sen dúbida algún defecto que impedise ou desaconsellase a navegación. Xa que logo, a decisión de asumir a navegación como unha ocupación laboral arriscada pero controlada e normal non pode imputarse como delito.

De feito a conduta ulterior do capitán e os oficiais foi cualificada de correcta, cando non eloxiada por multitude de técnicos, incluídos os que asumían os intereses

españóis como prioritarios, e as decisións iniciais tras a avaría non só son aceptables, senón que demostran unha coraxe e enteireza fóra do común, porque permanecer nun barco endereitado con dificultades, no medio dun temporal extremo, anegado polas ondas e perdendo fuel para tratar de salvar a nave parece pouco coherente coa imprudencia de quen arrisca un buque a sabendas de que son moi altas as probabilidades de que naufrague por defectos de mantemento.

Os tipos penais imputados *ad hoc* son os descritos nos arts. 325, 326.e, 331 e 338⁴¹ do Código penal vixente cando aconteceron os feitos, e as condutas que describen ou son esencialmente dolosas en termos que non se demostraron, como xa queda dito, ou só poden ser imputadas a título de imprudencia grave, sendo así que certas decisións, certa incuria e algún comportamento elusivo poden ser tachados de negligentes, como navegar en automático, non ter en bo estado os serpentíns de calefacción, ter deteriorado/inservible o remolque de emerxencia de popa, aceptar unha tripulación escasamente formada para manexar un buque como o Prestige, mesmo coa automatización de tantas das súas funcións, e aceptar cargas e instrucións de dubidoso contido e alcance, pero ninguén demostrou que existisen instrucións ilegais nin que a carga fose inaceptable ou prexudicial, malia o risco que supón a súa vertedura (accidental ou non), senón que certa precarización nesa navegación estaba conectada co lexítimo propósito de aproveitar o último período de actividade de

⁴¹ Artigo 325

Será castigado coas penas de prisión de dous a cinco anos, multa de oito a vinte e catro meses e inhabilitación especial para profesión ou oficio por tempo de 1 a 3 anos o que, contravindo as leis ou outras disposicións de carácter xeral protectoras do medio ambiente, provoque ou realice directa ou indirectamente emisións, verteduras, radiacións, extraccións ou escavacións, aterramentos, ruídos, vibracións, inxeccións ou depósitos, na atmosfera, o chan, o subsolo ou as augas terrestres, subterráneas ou marítimas, incluída o mar aberto, con incidencia mesmo nos espazos transfronteirizos, así como as captacións de augas que poidan prexudicar gravemente o equilibrio dos sistemas naturais. Se o risco de grave prexuízo fose para a saúde das persoas, a pena de prisión impoñerase na súa metade superior.

Artigo 326

Impoñerase a pena superior en grao, sen prexuízo das que poidan corresponder conforme a outros preceptos deste Código, cando na comisión de calquera dos feitos descritos no artigo anterior concorra algunha das circunstancias seguintes:

- e) Que se producise un risco de deterioración irreversible ou catastrófica.

Artigo 331

Os feitos previstos neste capítulo serán sancionados, se é o caso, coa pena inferior en grao, nos seus respectivos supostos, cando se cometan por imprudencia grave.

Artigo 338

Cando as condutas definidas neste título afecten a algún espazo natural protexido, impoñeranse as penas superiores en grao ás respectivamente previstas.

mariños expertos e cun ánimo de lucro excesivo por parte da entidade propietaria do buque, e, nomeadamente, coa extraordinaria deficiencia da estrutura de control e inspección de buques desde o punto de vista da súa seguridade e adecuación para navegar.

Neste caso, ese control estaba encomendado á entidade ABS, que, como outras entidades desa clase, é unha empresa privada que controla nada menos que a posibilidade de navegación mercante en gran parte do mundo. Trátase dunha actividade sumamente lucrativa, que xestiona un enorme poder e que ten de responder en consecuencia.

Se os feitos demostran que a estrutura do Prestige non era apta para soportar a navegación normal, e moito menos en condicións críticas, é imposible que se certificase honradamente o contrario, é dicir, xorden indicios racionais de que o control ou inspección, como mínimo, non foi eficaz.

Parece pouco funcional que entidades privadas xestionen esta clase de controis, porque o interese que así se xestiona vai moito máis alá do privado e require unhas garantías de transparencia e eficacia moi estritas, que non parecen moi coherentes coa excesiva cláusula denominada de indemnidade, incluída no certificado de clasificación do Prestige autorizado pola entidade ABS e que beneficia á propia ABS nos expresivos termos que constan no folio 3199 das actuacións.

Sen necesidade de entrar no debate sobre as virtudes e defectos da xestión privada ou pública dalgún poder, o certo é que se é privada ten que se someter, loxicamente, a controis oficiais e externos que non se esgotan nos seus propios informes e certificacións, pero iso poderá dilucidarse, de ser o caso, se se exercitan as accións pertinentes para o efecto, con independencia de que eses defectos fosen coñecidos, propiciados e/ou coxestionados por entidades armadoras ou propietarios do buque, como algunha testemuña declarou.

Se non se demostrou que os acusados quixesen afundir o buque, nin que coñecesen as súas deficiencias estruturais, nin as causas destas relacionadas con conservación e/ou reparacións, senón que se limitaron a asumir unha navegación

arriscada en termos que non poden ser tachados de imprudentes, nin desde o punto de vista estritamente profesional, nin desde o punto de vista da mera lóxica, parece evidente concluír que os tripulantes do Prestige acusados neste xuízo deben ser absolvidos deste primeiro delito, porque non actuaron dolosamente e porque a súa imprudencia relativa, caso de existir, nin foi eficiente, nin se demostrou en moitos aspectos, e, sobre todo, en ningún caso foi GRAVE, que é o que esixe o tipo⁴².

2º) A outra acusación relevante neste xuízo é a formalizada por moitas partes contra o director xeral da Mariña Mercante, José Luis López-Sors González, a quen se lle atribúe a responsabilidade do ocorrido por tomar a decisión de afastar o buque das costas galegas, o cal propiciou que a vertedura de fuel do Prestige afectase a unha extensa porción de costas españolas e francesas en termos económica e ambientalmente catastróficos.

Ninguén sostén seriamente que obrase así este alto funcionario por dolo directo, mais insístese no dolo eventual ou en que, se obrou imprudentemente, a imprudencia sería neste caso grave.

As acusacións agora formalizadas tiveron un eco inmediato e deron lugar a que unha asociación creada tras o ocorrido desempeñase un relevante e meritorio papel na investigación e neste xuízo, o cal non equivale a dicir que as súas conclusións fosen acertadas.

⁴² Sentenza 13.02.2008

Esta Sala rexeitou a cualificación imprudente cando se está en presenza dun profesional, coñecedor da carga tóxica transportada, da necesidade de autorización administrativa, da súa procedencia e da gran cantidade daquela (STS 442/2000, 13 de marzo). Nestas situacións, se ben non é deducible unha intencionalidade de prexudicar o medio ambiente ou de crear un risco, as regras da lóxica, da experiencia e do recto xuízo permiten asegurar que o axente é consciente desas eventualidades e, malia iso, executa a acción.

Sentenza 13.03.2000

O obrigado respecto aos feitos probados da sentenza que esixe a vía casacional elixida pon de relevo de xeito notorio unha acción non imprudente, senón claramente dolosa. Estamos ante un profesional, coñecedor da carga transportada, da súa procedencia e da gran cantidade daquela, que ordena ao seu empregado o vertido do devandito cargamento no lugar concreto e determinado onde, efectivamente, se realizou, a tan só corenta metros da ría que constitúe o hábitat da fauna mariña que resultou afectada e, como se dixo, coñecedor da necesidade de autorización administrativa. Estes datos permiten deducir unha conduta premeditada e intencional incompatible coa imprudencia, pois o acusado sabía sen dúbida o que facía e quixo facer o que fixo.

É unha obviedade que, desde un punto de vista lóxico, esa decisión deu lugar a unha inusitada extensión das zonas afectadas polas verteduras e que se se tivese refuxiado o buque en calquera porto ou ría galega próxima se reduciría extraordinariamente a extensión da zona afectada, de xeito que á primeira vista, lóxicamente debeu optarse por ese refuxio, sen dúbida ningunha; pero se se examinan de cerca esas cuestións o argumento non resiste outras precisións polo menos tan lóxicas como as expostas.

Posto que a vertedura afectou finalmente a unha extensión tan grande da costa española, non parece que poida imputarse a exceso de celo na defensa desas costas o decidido, aínda que a finalidade de protexer o propio territorio sexa lexítima e ninguén a discuta, como ninguén discute a enerxía dun buque de guerra portugués que impediu que o Prestige navegase cara ao Sur para chegar fronte ás costas portuguesas.

Non parece lóxico que unha decisión tomada para protexer a costa se convertese nun remedio moito peor que a vertedura nun punto concentrado, aínda que haxa que puntualizar que sabemos o que aconteceu a consecuencia desa decisión pero non está moi claro o alcance do prexuízo se se tivese adoptado a decisión que propugnan os acusadores e non poucos técnicos.

Dadas as condicións do mar e o clima nos días de autos e mais o estado do Prestige, así como a súa proximidade á costa galega, era case inminente que embarrancase na referida costa con consecuencias concentradas pero moi prexudiciais para esa costa e o seu delicado equilibrio ecolóxico, de xeito que, tal e como acontece coa reacción do capitán para endereitar o buque, case todos os expertos coinciden en que a decisión inicial de afastamento foi correcta, pero unha vez firme o remolque do petroleiro e sen risco inminente de choque coa costa, o lóxico, o prudente e o tecnicamente correcto era refuxiar o buque nun porto ou ría para transvasar a súa carga, ou ben levalo a augas tranquilas en mar aberto para proceder do mesmo modo.

Esta última posibilidade na que se ten insistido moito é moi atractiva, pero ten unha dobre dificultade, isto é, que ninguén sinalou con precisión onde estaban entón esas augas máis tranquilas, e mais que, se se refiren a unha posibilidade ao sur da posición do buque, xa queda dito que os nosos amigables veciños portugueses non

toleraron ese rumbo e mostraron que estaban decididos a impedilo pola forza, así que as alegacións de que o Prestige tivo un rumbo errático e que non se sabía exactamente o que facer co barco parecen pouco fiables, porque todo demostra que o afastamento trataba de evitar que a vertedura afectase masiva e gravemente as nosas costas e ademais esperábase que o afundimento rematase coa vertedura, se non por conxelación do fuel —que, xa queda dito, non se produciría nin se produciu—, polo menos limitando a cantidade e intensidade da vertedura e posibilitando a recuperación do fuel dos restos do buque, como así ocorreu, sen prexuízo de admitir que a vertedura continuou unha vez afundido en termos importantes, malia a trivialización ao respecto por parte de responsables das autoridades españolas, que describiron ben o que as cámaras descubriron no buque afundido mais non calibraron entón debidamente as consecuencias dese afundimento.

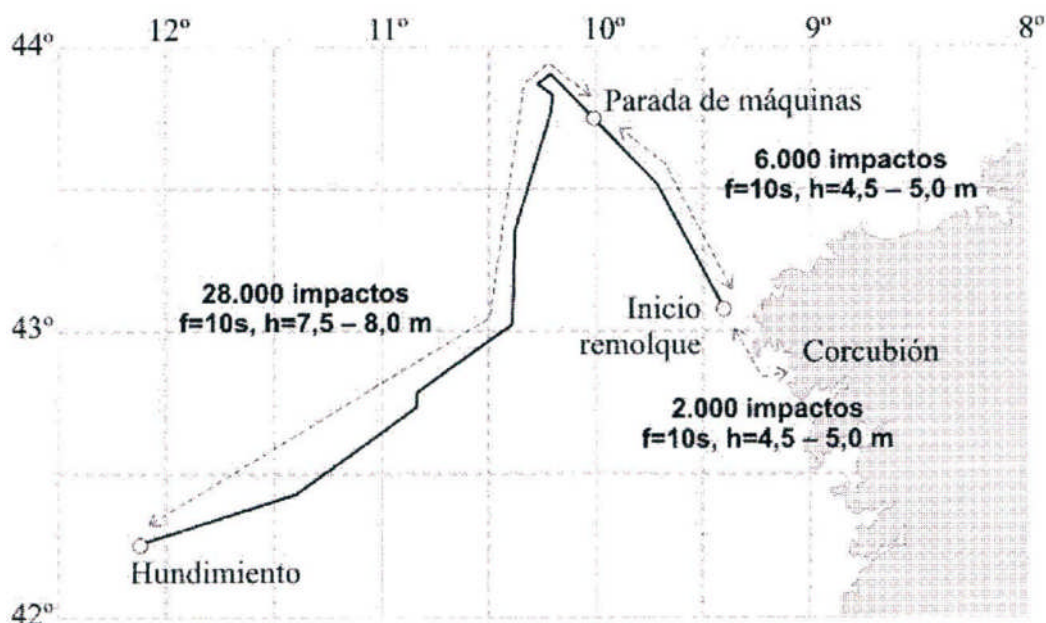
Non falta quen afirme que a vertedura en contacto co mar se degrada, se fragmenta e perde, por así dicilo, capacidade contaminante, o cal permitía afrontar con máis tempo, medios e eficacia a solución da chamada marea negra, cuestión discutible, pero que, desde a mera lóxica, non parece un desatino.

Se a finalidade básica do afastamento era esa, debe considerarse que as previsións das autoridades españolas eran ademais sobradamente pesimistas.

Análises temperás da situación prognosticaban un inmediato e catastrófico afundimento preto das nosas costas, e de aí a présa no afastamento. Ademais esa esixencia foi aceptada polos equipos de salvamento, sen dúbida porque tiñan expectativas de salvar o buque, mesmo nesas condicións.

De feito, o buque non se afundi ata despois de días, durante os cales un temporal de infrecuente intensidade facía que o costado de estribor do buque, onde se producira a avaría, chegase a recibir de 37.600 a 46.000 golpes de mar.

Para ilustrar esa derradeira viaxe do Prestige abonda con examinar a seguinte ilustración (folio 6243):



O afastamento queda así explicado e en parte xustificando, de xeito que resta por analizar se era previsible a extensión dos efectos da vertedura e se aínda así foi aceptable e, naturalmente, a alternativa de refuxiar o buque en porto español ou nunha ría.

Todo indica que a extensión dos efectos da vertedura era previsible, aínda que é dubidoso que se considerase nalgún momento o extraordinario alcance dos danos, non só porque a chegada masiva de fuel a lugares moi afastados non parece que fose un prognóstico fiable naquel momento e porque non semella que ninguén advertise desde a perspectiva científica que tal fose a posibilidade inmediata, sen que abonde escusarse en que se prescindiu de consultar a certos colectivos e a determinados científicos que agora abundan no craso do erro mais que entón gardaron, na súa maior parte, silencio, ao non seren requiridos para o efecto.

As autoridades españolas contaban ademais con asesoramento técnico correcto e máis que suficiente (aínda que, como todo asesoramento desa índole, suxeito a erro), polo cal nada pode reprocharse respecto ao descoñecemento ou falta de información, que, aínda que fose exhaustiva, dificilmente ía supoñer que se

cambiase algún dos criterios considerados, sinxelamente porque ao avaliar os prexuízos previsibles considerouse máis favorable para todos o que se decidiu, é dicir, a posibilidade de contaminación extensa pero non moi intensa, que facilitase a recuperación rápida do ecosistema, como parece que efectivamente aconteceu, sen prexuízo dos informes técnicos que aseguran que os efectos contaminantes aínda persisten e que iso afecta dun xeito inconcreto e talvez grave á ecoloxía e conservación do medio ambiente e da natureza nas costas, dito sexa sen prexuízo de salientar que ninguén concretou os aspectos, alcance e demostración desa persistencia dos efectos contaminantes nun país como o noso, que sufriu polo menos tres catástrofes desa índole e onde todo indica que, á parte da posible contaminación global dos mares do planeta, se conseguiu recuperar a inmensa maioría dos usos e actividades, económicas ou non, de toda índole, como á vista está.

A alternativa do refuxio foi a máis debatida.

Para empezar, hai dúas afirmacións contrapostas: dun lado dise que era a única decisión lóxica e tecnicamente viable que reduciría os prexuízos e o custo de xeito drástico, e doutra parte sostense que esa decisión era tecnicamente arriscada e inviable e que sería ilegal o refuxio nas condicións en que se atopaba o Prestige, ben por afectar a espazos naturais protexidos, ben por afectar de modo directo a poboacións que verían sumamente alterada a súa economía e as súas condicións de vida.

Debe haber un termo medio entre estas posturas enfrontadas, así que o lóxico é analizar en que termos se había concretar o refuxio.

As condicións de navegación do buque, cun enorme oco no custado e sobrecargado ata case os límites do aceptable, convertían o seu manexo, mesmo remolcado, en tarefa moi difícil, o cal en alta mar ou en augas libres podía ser un inconveniente pero non un risco, como acontecería se se lle pretendese dar refuxio.

Suscitáronse diversas hipóteses, desde a entrada no porto da Coruña ata a súa entrada no porto de Vigo ou que fose levado á enseada de Corcubión.

A entrada na Coruña desbótase doadamente polas precarias condicións de acceso ao devandito porto en circunstancias normais, canto máis nas carenciais xa descritas.

A entrada en Vigo tampouco era factible, a pesar da petición expresa da empresa de salvamento e rescate que finalmente se fixo cargo do buque, dado que, malia ter bo acceso, a proximidade a un parque natural de grande importancia o desaconsellaba, se ben finalmente non se puido evitar que a vertedura afectase a ese parque.

A outra alternativa, a enseada de Corcubión, é a que concitou máis adhesións e votos dos posibilistas. En efecto, está relativamente preto do lugar do suceso e o seu acceso e ámbito de refuxio son amplos.

Non obstante, discutiuse a eficacia do refuxio nesa enseada, dado que non estaba protexida do vento reinante nos días de autos, as dificultades da manobra de acceso eran importantes e, naturalmente, destruírías o ecosistema da zona e afectaría de forma decisiva ao *modus vivendi* da poboación local, aínda que tamén se dixo que tanto a riqueza ecolóxica e a marisqueira, piscícola etc. da zona, así como a súa poboación, eran escasas e, polo tanto, sacrificables, isto é, trataríase dun mal menor.

Por suposto, as persoas directamente concernidas consideran inaceptable esa solución e serían previsibles tensións que poderían dexenerar en disturbios, pero o máis decisivo é a imposibilidade de considerar esa solución como mal menor, porque a destrución da zona sería tan intensa que posiblemente a súa recuperación non sería nin doada nin completa e talvez non recuperase o estado aceptable do resto das zonas que foron afectadas. Aínda así, trátase dunha alternativa aparentemente respectable e eficaz, se non fose por un grande inconveniente de carácter real e argumental que consiste nun dato obvio que se desprende de todo este asunto e se fixo notar inmediatamente despois destes sucesos.

Nunca se dixo ata agora cal sería a decisión correcta a adoptar nin o protocolo a seguir no suposto non desdeñable de que se repetisen feitos similares, nin aínda

agora, despois dunha dilatada instrución e dun longo e árido xuízo, foi capaz ninguén de sinalar o que se debería de facer, á parte dalgunhas opinións particulares máis ou menos técnicas.

Talvez a exclusión de portos de refuxio obedeza a intereses de orde pública respectables ou a dificultades técnicas inexplicables ou á imposibilidade real de tomar decisións con carácter preventivo, pero en calquera desas alternativas é imposible atribuír ningunha clase de responsabilidade penal por imprudencia e menos por dolo eventual ao entón director xeral da Mariña Mercante.

Sen dúbida, a esixencia de resolucións axeitadas e de dilixencia ás autoridades ten que formalizarse cun rigor exquisito, pero mesmo así a conduta do acusado concernido supera amplamente ese canon e, aínda cando o acusado teña asumido en exclusiva e persoalmente a responsabilidade polas decisións tomadas, resulta pouco convincente que esa responsabilidade non dependese directamente doutras autoridades tan asesoradas como o acusado ou mellor e cunha posibilidade de influír en que a crise e a súa resolución fose moito máis rápida e eficaz.

Sorprende ademais que se incrimine a quen en principio non é senón unha vítima e afectado polo desastre que tratou de solucionar, aínda que é verdade que puido haber negligencia no cumprimento de obrigas por seren infundadas e/ou inadecuadas as decisións, que é o que cómpre analizar.

Simplemente, ante unha situación de emerxencia, tras o asesoramento técnico máis rigoroso e capaz, tomouse unha decisión discutible pero parcialmente eficaz, enteiramente lóxica e claramente prudente, de modo que, salvo a imposición dun criterio personalísimo e dificilmente fundado, se decidise por imposición de autoridade non razoable outro criterio distinto.

É verdade que houbo e hai funcionarios, técnicos e autoridades españolas que discreparon e discrepan aínda hoxe desa decisión, pero son unha minoría e os seus criterios ou son pouco fundados ou analizan a situación co coñecemento actual e non cos limitadísimos datos de que se dispoñía no seu momento.

Incluso desde o punto de vista xurídico a cuestión dista de ser pacífica, porque a señora xuíza de Instrución fundamentou e decidiu o sobresemento das actuacións con respecto ao agora acusado e tivo que ser esta Audiencia Provincial a que decidise revogar aquela decisión e someter o acusado a xuízo, así que os criterios son dispares e enfrontados, e o Tribunal debe agora analizalos desde a perspectiva máis completa das probas practicadas no xuízo, co máximo respecto aos criterios doutras decisións xudiciais tomadas desde unha perspectiva necesariamente indiciaria.

Naturalmente, o acusado concernido, José Luis López-Sors González, quen asumiu a dirección dos traballos para evitar/paliar as consecuencias dos feitos e era ademais a autoridade marítima nacional competente desde un primeiro momento e quen tomou todas as decisións esenciais, sostivo o acerto e a licitude da súa decisión, consistente en que ordenou afastar o buque da costa para evitar o embarrancamento, a 120 millas de distancia, que é a marxe de autonomía dos helicópteros e a cobertura dos salvadores (sic) do buque.

Afirma tamén que cando o capitán Mangouras lastrou o buque puxo en perigo o propio barco, dado que este se encontrou endereitado pero roto interiormente, porque o lóxico e posible tería sido transvasar o fuel dentro do barco e corrixir así a escora.

Matiza que o señor Delegado do Goberno non interveu en ningunha decisión técnica nin noutras relevantes, que a asistencia técnica foi facilitada por TECNOSUB⁴³ ORSL, ITOPF⁴⁴ e CEDRE⁴⁵, que se contou co asesoramento de catro subdireccións xerais, do enxeñeiro David Alonso e dun xefe de prácticos, mariño de profesión, e que se sopesou a posibilidade de remolcar as dúas metades do buque se chegaba a romper, se ben a posibilidade de que se solidificase o fuel ao afundirse é certa ata

⁴³ Empresa de salvamento e mergullo.

⁴⁴ ITOPF (Internacional Tanker Owners Pollution Federation Ltd.) é unha organización sen fins de lucro establecida en nome dos armadores do mundo para promover unha resposta a aspectos da loita contra a contaminación e os efectos das verteduras no medio mariño. Os seus servizos técnicos inclúen a limpeza, a avaliación dos danos por contaminación, a asistencia na planificación de resposta a derramos e a subministración de formación e información eficaz ás verteduras mariñas de petróleo, produtos químicos e outras substancias perigosas, ofrecendo asesoramento técnico obxectivo.

⁴⁵ Centro de Documentación, Investigación e Experimentación sobre a Contaminación Accidental das Augas.

quedar nun estado parecido á plastilina (sic). Exploráronse diversas posibilidades diferentes do afastamento, aínda que non consideraron a posibilidade de buscar refuxio en Corcubión.

Asegurou que a lei non permitía levar o buque ás rías e que se lle ordenou a Pedro Sánchez: "a consigna é que o afasten e que se afunda", porque lle dicían que se afundía e que ardía e que había balsas de salvamento no mar, e porque, de se afundir, era mellor que sucedese lonxe da costa, sendo o rumbo 330 o único posible segundo os profesionais que estaban no mar.

Insistiu en que nin Francia nin España sabían o que ía pasar coa vertedura porque as correntes son complexísimas e que esperaban que a contaminación se diluísese/lavase no mar, e así mesmo en que a rotura e afundimento do buque preto da costa era un risco demasiado grave e inasumible. O EXXON VALDEZ, QUE EMBARRANCOU, CONTAMINOU O DOBRO DE LITORAL QUE O PRESTIGE.

Infírese de todas estas declaracións unha defensa acérrima e sen fisura do acerto das decisións de afastamento do buque da costa, o cal como alegación de parte que é ten escaso valor, mais revela unha convicción que cando menos chama a atención.

O capitán Mangouras sempre sostivo que foi un erro por parte das autoridades ordenar que o barco se afastase mar a dentro: **foi un caso agravado por unhas malas decisións das autoridades españolas**, xa que o que cumpría era cercar o barco con barreiras flotantes, conducilo a un lugar tranquilo, alí transbordar a carga e así evitar a catástrofe e, ademais, como estaban preto da costa, **podía utilizar as áncoras para impedir o embarrancamento**, pois aínda que as condicións non eran idóneas, a enseada de Corcubión era un bo sitio para fondear⁴⁶.

Estas manifestacións tamén son alegacións de parte pero seguen un esquema que resume as grandes liñas de defensa e/ou acusación doutras partes, que sinxelamente benefician o acusado que as asume, o cal reduce a súa importancia desde unha perspectiva meramente probatoria. Ademais, se tan eficaz e sinxelo era o

⁴⁶ Dito dunha embarcación ou de calquera outro corpo flotante: asegurarse por medio de áncoras que se agarren ao fondo das augas ou de grandes pesos que descansan nel.

uso das áncoras, non se entende por que non se utilizaron nin se lles propuxo formalmente esta posibilidade ás autoridades ou aos técnicos.

Nikolaos Argyropoulos, xefe de máquinas do Prestige, centrou as súas declaracións no seu comportamento nos días de autos sen mencionar cal das opcións discutidas sobre o afastamento ou refuxio do buque era a correcta.

JOSÉ POSE VAQUERO, xefe do Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Fisterra, tras asegurar que non había criterios unificados ou protocolos de actuación comúns, dixo que en calquera caso se procuraba sempre botar os buques con problemas fóra das nosas augas, mentres que A ALTERNATIVA (desde a perspectiva do salvamento) QUE A TESTEMUÑA PREFERÍA ERA BUSCAR UN LUGAR DE REFUXIO, pero esa decisión non era da súa incumbencia; isto é, expuxo unha preferencia sen ningunha precisión de clase e eludindo toda responsabilidade. Valla isto aínda que só sexa como exemplo das discrepancias sobre o tema, mesmo no ámbito da Administración española.

PEDRO LUIS SÁNCHEZ MARTÍN, capitán da Mariña Mercante, xefe de Salvamento en Madrid cando aconteceron os feitos e subordinado de José Luis López-Sors, sostén que a mellor opción era o afastamento, NAQUEL MOMENTO.

FERNANDO BALBÁS DE LA VEGA, inspector naval nas datas de autos e enxeñeiro naval, declarou que o afastamento, nas condicións iniciais do buque, era unha barbaridade.

HELIODORO REY RODRÍGUEZ, xefe do Centro de Fisterra, é partidario de ter refuxiado o buque.

JAVIER GÁRATE HORMAZA, capitán da Mariña Mercante e nas datas de autos director de SASEMAR⁴⁷, e mais o seu subordinado JESÚS MARÍA URIBE ECHABURU, director de operacións de SASEMAR, coincidiron nas súas opinións —un tanto equívocas— sobre os portos de refuxio.

⁴⁷ Ente público empresarial encargado da seguridade marítima en augas españolas. Está baixo dependencia directa do Ministerio de Fomento de España por medio da Dirección Xeral da Mariña Mercante.

Segundo ÁNGEL DEL REAL ABELLA, capitán marítimo da zona marítima da Coruña desde 1994, con obriga de coordinar actuacións en casos de emerxencia, o buque despois de endereitado afundiuse ata os 21 metros de calado, o que impedía atracar na Refinaría da Coruña, cuxo calado é de 18 metros e medio, e deixaba só a opción das rías, considerada máis perigosa, polo que o CECOP (Centro de Coordinación Operativa) optou polo afastamento, porque en realidade o transbordo do fuel só se dá feito con ondas inferiores a dous metros e as que daquela había eran de oito metros, e ademais creu que a tres mil metros de profundidade o fuel se solidificaría, polo cal o buque debía afastarse 120 millas.

Por iso insiste en que ninguén discrepou da orde de afastamento e a testemuña comparte o criterio do director xeral corroborado por outros informantes, en concreto JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN, para quen o transbordo era unha tolemia, e EVARISTO JOSÉ LANDEIRA REGUEIRO, práctico maior (o máis antigo) do porto da Coruña, quen sostén que as normas internacionais esixen que un barco destas características teña polo menos un 20 por cento do calado baixo a quilla, por seguridade, de xeito que se o barco tiña que vir remolcado e pasar pola canle de Punta Herminia, que ten unha anchura duns 500 metros, a unha velocidade mínima de sete nós para contrarrestar o efecto pantalla que fai un barco duns 250 metros de eslora, introducir o barco nesas condicións sería unha temeridade. Sobre a posibilidade de levar o barco á ría de Ares, dixo que tampouco esa ría ofrecía abrigo co temporal que había, con ondas de entre 5 e 7 metros.

WYTSE HUISMANS, inspector de salvamento e xefe de Smit Salvage⁴⁸, RECOMENDOU O REFUXIO NO PORTO DA CORUÑA, así que A CULPA DO ACONTECIDO CORRESPONDE Á ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA, dado que non estivo de acordo co documento en que se establecía a distancia de 120 millas pero NON TIVO MÁIS REMEDIO que asinalo.

GEERT ALBERT KOFFEMAN, director comercial de Smit Salvage, afirma que nunha reunión con autoridades españolas o día 15/11/2002 se indicou o afastamento

⁴⁸ Empresa de salvamento que publica que en calquera momento pode responder inmediatamente a unha emerxencia en catro puntos estratéxicos globais (Rotterdam, Kaapstad, Singapore e Houston) e mobilizar persoal altamente cualificado e equipo de salvamento.

a 120 millas e que isto foi unha desilusión, porque pediron un lugar de refuxio/abrigo e nin sequera houbo diálogo, malia que a situación era crítica. Outras opcións eran peores. Os pormenores do plan de salvamento non se especificaron, porque o sabía todo o mundo e dispoñían de todos os medios, incluídas barreiras a través de TECNOSUB e outras vías. En seis horas estaría protexida a zona. As gabarras podían contratarse moi rápido e eles tiñan unha lista. Consideráronse diversos refuxios, incluídos Rotterdam e Xibraltar; eles preferían unha rada/baía que un porto, pois EN PORTO, OS DANOS ECONÓMICOS SERÍAN ENORMES, así que asinaron o afastamento OBRIGADOS EN TERMOS INACEPTABLES.

MANUEL ÁNGEL NOGUEIRA ROMERO, subdirector xeral da Mariña Mercante, nas datas de autos manifestou que un práctico da Coruña se negou a que o barco entrase no porto da Coruña e que o de Vigo non era adecuado por múltiples razóns, de xeito que había que separar o barco da costa.

En consecuencia, as testemuñas examinadas contradínanse frontalmente, sen que moitas delas expliquen ou fundamenten as súas opinións, o que indica unha relevante controversia nun tema clave que ninguén logrou superar. É verdade que moitas testemuñas tiñan relación interesada ou directa coa Administración española e que outras defenden criterios profesionalizados en ámbitos como o salvamento, presididos en boa medida polo ánimo de lucro, pero en definitiva parece que a única posibilidade de refuxio aceptable era a enseada de Corcubión, o cal supoñía un acceso dificultoso, unha protección dubidosa, unha dificultade enorme para o transvasamento de fuel e a posibilidade de afundimento catastrófico do buque nesas augas, que era a posibilidade que contemplaba sobre todo a Administración como inminente, e non sen razón, porque, malia que a realidade demostrou que a marxe temporal para a decisión foi moi ampla e que o barco resistiu os embates do temporal con manifesta eficacia, ninguén parecía soster iso nos momentos en que se tomou a decisión.

En todo caso, a contradición que se expuxo en termos absolutos e ata despectivos só pode suscitar dúbidas, desde o momento en que non existe acordo aínda hoxe sobre o que se debería facer se se repetise esa situación tan indesexable como indesexada.

Os informes periciais sobre esta cuestión tamén son extremadamente contraditorios entre si, en termos tan inconciliables que producen, máis que dúbidas, perplexidade.

No informe sobre o sinistro do petroleiro Prestige por requirimento da plataforma Nunca Máis, elaborado por FELIPE LOUZÁN LAGO, capitán da Mariña Mercante e profesor da Escola Superior da Mariña Civil da Universidade da Coruña, conclúese que "se afastamos o petroleiro non se soluciona o problema, pola contra, o que facemos é agrandar o abano de contaminación, facendo que a lonxitude de costa contaminada sexa moito maior. Canto máis apartada está a vertedura de fuel da terra maior é o abano formado, e sendo polo tanto maior a lonxitude de costa contaminada, o risco, xa que logo, queda reducido á posible contaminación da rada ou porto onde se leve o buque", considerándose que o lugar de refuxio ideal era a ría de Corcubión, entre outras cousas porque "se trata dunha ría con pouca poboación e con poucos recursos marisqueiros, sobre todo se a comparamos coas rías de Muros e Noia, Arousa, Pontevedra ou Vigo." Non só foi un erro afastar o PRESTIGE, senón que, ademais, as autoridades marítimas españolas ordenaron que o buque fose remolcado con rumbo 320° a 330° (día 14 ás 12.40 UTC rumbo 330° e velocidade 2,5 nós; ás 16.05 UTC rumbo 319° e velocidade 6,1 nós), que por un lado empeoraba as condicións estruturais do buque e por outro lado aumentaba as posibilidades dun empeoramento das condicións de mar e vento.

Segundo o INFORME UPC, defendido en xuízo por Juan Zamora Terrés, o buque Prestige necesitaba un lugar de refuxio onde alixar o seu cargamento. Calquera outra opción conduciría a un absurdo xogo de contradicións. No seu afastamento, o Prestige soportou os golpes de 6.000 ondas mentres navegou cara ao Noroeste e doutras 28.000 ondas mentres o arrastraban cara ao Sur entre o día 15 de novembro e a mañá do día 19, cando definitivamente naufragou. Tras un afastamento cara a ningures de máis de 240 millas e como resultado dos esforzos estruturais aos que se encontraba sometido, o buque rompeu e afundiuse. Da errónea orde de afastar sen destino o petroleiro avariado, dedúcese a traxedia ecolóxica que causou primeiro a peregrinaxe do Prestige cara ao Sur e posteriormente o seu naufraxio definitivo.

Segundo OS PERITOS-BIÓLOGOS DON MARTIÑO NERCELLAS MÉNDEZ, DON ALFREDO LÓPEZ FERNÁNDEZ E DON JOSÉ LUIS CASTRO BALEATO, debeu levarse o Prestige a Corcubión.

O INFORME MARENS SOBRE O ACCIDENTE, defendido en xuízo por Francisco Javier Salgado Cortizas e José Doderó Martín, sostén que o buque tiña que ter sido conducido, polos seus propios medios, ou remolcado a unha zona de refuxio, localizada nun punto da costa que ofrecese as mellores condicións de calado e abrigo, á vista do tempo meteorolóxico predominante. Nese sentido, a mellor opción, e a que menos dificultades podía ofrecer, era a ría de Ares, en función do estado do mar e o vento do SW imperante.

CHARLES R. CUSHING, experto norteamericano con multitude de títulos e experiencia, informa que o barco estaba condenado desde o inicio do accidente e que tería sido un enorme risco achegalo á costa, de modo que o Goberno español non é responsable do sucedido.

O INFORME DE RICARD MARÍ SAGARRA conclúe que foi un erro o afastamento.

O INFORME DE MANUEL FERNÁNDEZ HERMIDA, perito designado xudicialmente, conclúe que, transcorridas 24 horas, o remolque a un refuxio carecería de sentido.

JOSÉ RAMÓN IRIBARREN ALONSO e IGNACIO BERENGUER PÉREZ informan que a vertedura se moveu sobre todo por mor do vento e que na costa galega hai moitos espazos protexidos ambientalmente, entre eles, Corcubión, polo que sería delituoso levar o Prestige á súa enseada.

JOSÉ MANUEL MARTÍNEZ MAYÁN, VICENTE BECEIRO VEIGA E ANTONIO FRANCISCO PITA PORTA sosteñen que ningún profesional honrado decidiría afastar o buque, porque o lóxico era levalo a Corcubión e/ou Fisterra.

ESTEBAN PACHÁ VICENTE sostén que o feito de non dar refuxio non foi decisivo no caso do Prestige.

MICHAEL GIRIN informou que, aínda sendo posibilista, descarta basicamente a posibilidade de refuxio, mesmo considerando as repercusións sociais e políticas desa decisión.

Naturalmente, este percorrido polo resultado das probas practicadas no xuízo é esquemático e resumido, pero recolle o teor esencial do contido dos informes oídos.

De novo eses informes son contraditorios, pero a maior parte dos pareceres técnicos oriéntanse a establecer como máis axeitada e correcta a solución de dar refuxio ao Prestige, ben que outros pareceres técnicos mesmo chegan a cualificar de delituosa esa alternativa.

A lóxica máis elemental coincide tamén co criterio técnico maioritario, porque non se pode discutir que a redución dos efectos da vertedura e a posibilidade de salvamento do buque e de parte da carga son unha alternativa mellor que a de dar por perdido o buque e afastalo da costa.

O decisivo, non obstante, é se esa alternativa era viable e se os datos coñecidos cando se decidiu o afastamento a aconsellaban.

En canto á viabilidade das alternativas, todos ou case todos os informes descartan a posibilidade de levar o barco aos portos de Vigo ou A Coruña, por razóns técnicas e ambientais que van desde a imposibilidade de entrada nun porto de escaso calado ata a probabilidade de afectación grave de espazos naturais protexidos, e por unha mestura deses motivos descartouse a alternativa de levar o buque ao interior das rías galegas, reducindo as posibilidades á enseada de Corcubión e, alternativamente, ao porto de Ares.

Estas dúas posibilidades entrañan dificultades notables, porque o calado do barco afectado pola técnica empregada para o seu endereitamento facía moi difícil a súa navegación en espazos próximos á costa e porque as condicións do temporal impedían un transvasamento rápido e seguro.

Aínda así, cabería asumir eses riscos se existise posibilidade seria de salvamento e só se temese ou fose posible a contaminación nun espazo acoutado e reducido.

Pero non foi así. A emerxencia inicial foi extraordinaria e alarmante e todos os informes técnicos do primeiro momento coincidiron en salientar que as posibilidades de afundimento inmediato do buque eran case absolutas e que a súa situación nas proximidades da costa esixía o seu afastamento, salvo que se asumise o risco dunha catástrofe inminente e grave nas costas galegas.

En consecuencia, os técnicos con responsabilidade naquel momento recomendaron o afastamento, cuestión na que practicamente conviñeron todos en que se obrou correctamente.

Despois tratouse de corrixir esa situación, pero xa nunhas circunstancias aparentemente máis favorables, é dicir, cando o buque xa fora afastado e o risco non parecía tan elevado.

Malia tales circunstancias, aparentemente máis favorables, en todo momento se considerou que a posibilidade de afundimento seguía sendo obvia e o feito de que o buque resistise sen afundirse varios días non foi previsto nin podía selo por ninguén, de modo que argumentar agora sobre a base do que aconteceu por azar, sorte ou falta de coñecemento de datos exactos (debe lembrarse que non consta cal foi a causa exacta do ocorrido, agás con relación a un defectuoso mantemento que ningún dos acusados detectou antes nin podía detectarse nos momentos en que se produciu a emerxencia e os días seguintes), o que converte en razoable persistir na decisión inicial e non se arriscar a buscar un refuxio nada fácil, a certa distancia xa notable e co temor de afundimento inminente do buque.

Ademais, a consideración das consecuencias da decisión de afastar o buque non era pacífica, porque a extensión desmesurada do ámbito da contaminación dependeu de correntes, ventos e fortes ondadas que non eran absolutamente predicibles, así que a lóxica segundo a cal a maior afastamento máis extensión da marea negra non é incontrovertida, e, do mesmo xeito que se expandiu da forma demostrada, puido evolucionar de moitas formas distintas sen que ninguén demostrase que esas alternativas non existan.

Considerouse que o afastamento da vertedura da costa supoñería que o mar reducise a súa capacidade contaminante, fragmentándoa, e reducíndoa a termos manexables antes de chegar ás costas, e mesmo se considerou a posibilidade de que o fuel se afundise e se conxelase no fondo do mar, o cal non é certo, pero si que estaría suxeito a unhas condicións que dificultarían a súa expansión e posibilitarían a súa recuperación, como así foi.

Entón, un profesional cualificado, asesorado por profesionais cualificados que informan que o correcto é o afastamento, salvo algunhas excepcións pouco explicadas, e que ten que tomar esa decisión de xeito extremadamente urxente e rápido dado o perigo creado coa situación inicial do Prestige, cando resolve facer caso á maior parte dos seus asesores e ao seu propio criterio profesional, decidindo de acordo con criterios que en rigor eran indiscutibles naquel momento, está a obrar de acordo coa prudencia e dilixencia profesionais esixibles, o que impide toda consideración de gravidade en calquera negligencia adxectiva que puidese estimarse nalgunha das decisións concretas, o cal non se demostrou, sobre todo porque o debate xirou exclusivamente sobre as dúas alternativas enfrontadas.

Mención á parte merece a actuación e o parecer da empresa de salvamento que aceptou facerse cargo do buque e asinou, moi ao seu pesar (segundo din agora), unhas condicións impostas polas autoridades españolas que, segundo semella, eran inaceptables.

Pois se tan inaceptables eran, non queda claro por que razón as aceptaron.

Como expertos, sabían que o buque estaba abocado ao seu naufraxio e por iso solicitaron formalmente un concreto porto de refuxio, que se denegou porque contraviña todas as indicacións que deran lugar ao afastamento, así como o propio pacto concluído coa empresa de rescate.

É doado entender que o ánimo de lucro, probablemente lexítimo, influíse nesta clase de actuacións e pareceres, porque a intervención dos rescatadores deixa sempre a salvo os seus gastos, aínda que non se logre o rescate, de forma que pouco arriscaban aceptando unha situación que xa non se podía resolver de ningún modo.

A consideración final sobre o comportamento do director xeral acusado é que todas as súas decisións estaban por definición orientadas a salvar vidas humanas, e non houbo nin un ferido; a protexer na medida do posible as costas e, aínda que houbo unha vertedura catastrófica, conseguiuase que non afectase ás costas, senón na medida demostrada, isto é, en termos de posibilidade de recuperación medioambiental e económica, como sucedeu; e a procurar o salvamento e a recuperación do buque, malia as obvias dificultades e as escasas posibilidades de que puidese facerse, e no fin esas previsións cumpríronse. Daquela, é imposible cualificar esa conduta como delituosa e tamén como meramente imprudente, porque a decisión foi consciente, meditada e en gran parte eficaz dentro do desastre ocorrido, que a Administración española non provocou, senón que o xestionou con profesionalidade, adecuación e en condicións moi desfavorables.

Na hipótese de que se tivese actuado de acordo co criterio de buscar un porto de refuxio e que se elixise o de Corcubión, talvez houbese que vencer máis resistencias reais das previstas e ademais iso podería provocar un desastre moito máis grave do que cabería esperar. Así que o dilema que houbo que afrontar era desesperado e en calquera caso as consecuencias medioambientais ían ser graves; naquela altura optouse polo que pareceu menos gravoso, e fíxose en termos razoables, de xeito que a conduta do director xeral acusado non merece reproche penal ningún.

Iso contradí a perspectiva indiciaria do auto do 05/10/2009 ditado por esta audiencia, pero a motivación daquela resolución só contemplaba as perspectivas indiciarias para revogar o resolto polo Xulgado de Instrución e fíxose con base en indicios meramente documentais, entre os que se primou a importancia duns sobre outros, e describiuse unha reacción gravemente imprudente do acusado, cando no xuízo se demostrou que a decisión inicial foi correcta, que corrixir, no sentido de buscar refuxio, aquela decisión inicial era demasiado arriscado, e que foi imposible prever o que ía acontecer co buque, mesmo cando o remolque foi firme, pois sempre se contemplou a posibilidade dun afundimento inminente e ninguén dixo entón, nin podía dicilo, que aquela nave avariada ía resistir a flote horas ou días, nin cabía ningún cálculo aproximado, de forma que insistir no decidido non equivale a teimosía e risco, senón aos mesmos parámetros de prudencia que xustificaron a decisión inicial.

Cando se fala de imprudencia penalmente relevante non caben hipóteses, nin distribución de responsabilidades segundo unha escala de aproximacións á realidade demasiado equívocas.

Se alguén puidese estar seguro de que o buque non se afundiría en varios días, de que resistiría de forma sorprendente os embates dun forte temporal e de que podería ser conducido a unha enseada (a de Corcubión) sen que se producise alí o seu afundimento, estaríamos ante unha negligencia grave, se non se obrase en consecuencia, pero nunca existiu esa marxe de seguridade e todo indicaba naqueles momentos que a decisión adoptada era a máis correcta, se non a única posible.

Se, como se prevía, o Prestige se tivese afundido o mesmo día da avaría, ninguén se atrevería a dicir que o afastamento foi incorrecto, e se iso puido acontecer, sen que ninguén dese explicado por que non aconteceu, é imposible tachar de imprudente o decidido.

Non é que non se contase con asesoramento, que o houbo e extraordinariamente competente —e se agora algúns técnicos sosteñen outras teses, resulta que non está moi claro que sexan as axeitadas, nin mellores que as atendidas polo acusado, nin máis explícitas, nin mellor fundadas—. O que acontece é que houbo posibilidade de consultar a outros técnicos e non se fixo, pero iso non quere dicir que se obviase a consulta aos mellores, nin que fose obrigada ou prudente esa consulta, ou que fosen insuficientes os asesoramentos solicitados.

Se se tivese xestionado ese asesoramento e se tivesen esgotado as posibilidades inmediatas (cuestión que non é de xestión moi doada) talvez, e só talvez, se tería encontrado a autoridade responsable con informes contraditorios que só dúbidas poderían suscitar e que remitirían o ámbito da decisión a preferir uns informes sobre outros ou a fiarse do propio criterio profesional de quen decide que está baseado nunha formación *ad hoc* polo menos suficiente.

Quen adopta unha decisión técnica nunha situación de emerxencia, debidamente asesorado, dentro do posible, non pode ser incriminado como unha

persoa imprudente, aínda cando o resultado desa decisión non sexa o esperado ou se demostre despois o seu desacerto, como non é o caso.

Tense alegado que se tratou dunha decisión técnica e política, co cal se alude a que tivo un indubidable contido técnico, quizais discutible, pero razoado e razoable, que tivo que asumir a autoridade responsable, cunha decisión que pode ser valorada politicamente, como se fixo no seu día cunha intensa e extensa intervención da opinión pública na cuestión, pero que ao ser fundamentalmente técnica ten de valorarse esencialmente desde esa perspectiva.

Non se impuxo ningún rumbo suicida, senón un afastamento dentro dunha marxe de seguridade aceptable, dadas as circunstancias, sen dúbida coa convicción do inmediato afundimento do barco, pero o suposto erro nesa previsión —isto é, o afundimento non se produciu ata uns seis días despois— non implica que a decisión en si fose errónea, nin tan sequera que fose apresurada e pouco meditada, e por suposto non foi de ningún xeito imprudente, polo menos desde a perspectiva do dereito penal, que non disciplina con claridade estas cuestións de imprudencia que se deben resolver con criterios case sempre tautolóxicos, porque a imprudencia non é senón un xuízo de valor que non pode vincularse co resultado dunha conduta senón coas súas motivacións e coa posibilidade de prever axeitadamente as consecuencias desa conduta, de maneira que se a motivación foi evitar unha catástrofe e/ou paliála e o previsible era que outra decisión producise consecuencias peores, non se lle pode atribuír a ese comportamento ningunha responsabilidade penal, e menos aludindo a un suposto cambio de circunstancias que nunca se produciu.

Nin os salvadores foron capaces de asegurar que podían salvar o buque cando interviñeron, nin rexeitaron unhas condicións que ninguén lles obrigou a aceptar e que respondían ao mesmo criterio inicial, porque desde a perspectiva do previsible ninguén podía aventurar un desenlace concreto, polo menos sobre a forma e o momento do afundimento, así que asegurar que acontecería nun lugar afastado da costa para minimizar os danos foi un criterio razoado e razoable, porque as hipóteses alternativas de que o afundimento se producise preto da costa cando se regresase en

busca dun porto de refuxio supoñen unha previsión tan arriscada que, esa si, é inasumible.

Non se poden avaliar responsabilidades penais sobre ucronías⁴⁹ ou sobre teorías moi anticuadas, como a chamada posición de garante, que non é senón unha construción xurídica instrumental que só nalgúns ocasións permite valorar correctamente a entidade dunha responsabilidade, porque a culpa é un criterio de valoración que só funciona no xurídico con todas as súas limitacións, e entre elas o canon esencial é o da racionalidade e adecuación da conduta a criterios de dilixencia que son perfectamente valorables en cada caso concreto desde perspectivas meramente pragmáticas, e así, se o decidido foi inicialmente correcto e o risco de variar despois esa decisión era extraordinario, ademais de situar a marxe de decisión en termos de ambigüidade inaceptables, parece que ningún reproche se pode formalizar a título de imprudencia e moito menos de imprudencia grave.

Unha conduta profesional razoada e razoable pode resultar falida, pero esa posibilidade non pode definir a adecuación e licitude da decisión desde a perspectiva dun imposible reproche penal, como se infire da xurisprudencia do Tribunal Supremo resumida entre outras na sentenza de data 08/02/2013⁵⁰.

⁴⁹ Reconstrución lóxica, aplicada á historia, que dá por supostos acontecementos non producidos pero que poderían ter sucedido.

⁵⁰ A xurisprudencia desta Sala (STS núm. 282/2010) entendeu que "...a infracción culposa ou por imprudencia, como sintetiza, recollendo os nosos precedentes, a recente STS 181/09, debe reunir os seguintes elementos: a) a produción dun resultado que sexa a parte obxectiva dun tipo doloso; b) a infracción dunha norma de coidado cuxo aspecto interno é deber de advertir o perigo e cuxo aspecto externo é o deber de se comportar conforme ás normas de coidado previamente advertido; e c) que se quixese a mesma conduta descoidada, con coñecemento do perigo ou sen el, pero non o feito resultante de tal conduta". Na STS núm. 1089/2009 díciase que o delito imprudente "...aparece estruturalmente configurado, dunha parte, pola infracción dun deber de coidado interno (deber subxectivo de coidado ou deber de previsión), que obriga a advertir a presenza dun perigo cognoscible e o índice da súa gravidade; e, doutra, pola vulneración dun deber de coidado externo (deber obxectivo de coidado), que obriga a comportarse externamente de forma que non se xeren riscos non permitidos, ou, de ser o caso, a actuar de modo que se controlen ou neutralicen os riscos non permitidos creados por terceiras persoas ou por factores alleos ao autor, sempre que o deber de garante deste o obrigue a controlar ou neutralizar o risco ilícito que se desencadeou. A estes requisitos debe sumarse, nos comportamentos activos, o nexos causal entre a acción imprudente e o resultado (vínculo naturalístico ou ontolóxico) e a imputación obxectiva do resultado á conduta imprudente, de forma que o risco non permitido xerado por esta sexa o que se materialice no resultado (vínculo normativo ou axiolóxico). E nos comportamentos omisivos deberase operar co criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar se a conduta omitida tería evitado, cunha probabilidade lindante coa certeza, a lesión ou o menoscabo do ben xurídico que tutela a norma penal".

En realidade, como sostivo a defensa do director xeral acusado, non houbo dominio do feito nin posición de garante, porque o risco nunca chegou a estar controlado e a conduta é atípica ao non haber infracción de normas administrativas.

Non foi unha decisión ríxida desde o primeiro momento, e a referencia inicial ao afundimento dependeu da impresión inicial de case todos.

Aplicouse o plan de emerxencia, aínda que o número de membros foi superior ao previsto e non se constituíu formalmente o comité técnico asesor, o cal pode criticarse como falta de rigor na xestión administrativa e formal da crise, sen que se demostrase que iso tivese incidencia ningunha no agravamento do sucedido nin nas decisións tomadas para solucionar a situación de grave risco que se produciu.

Iso si, todo indica que nese marco difuso de xestión administrativa polo menos heterodoxa, o núcleo duro das decisións trasladouse a moi poucas persoas, que foron as que máis directamente interviñeron na xestión, o cal desdía a esixible adecuación das reaccións oficiais en casos de emerxencia; pero tampouco iso influíu negativamente

En canto á diferenciación entre a imprudencia grave e a que non o é, dicíase na STS núm. 1823/2002 (LA LEY 10701/2003), que a imprudencia grave "...requiriu sempre a vulneración das máis elementais normas de cautela ou dilixencia esixibles nunha determinada actividade", e con parecidos termos se recordaba na STS núm. 537/2005 que "A xurisprudencia desta Sala adoita considerar grave a imprudencia cando se infrinxiron deberes elementais que se lle poden esixir ao menos dilixente dos suxeitos. É temeraria, tense dito reiteradamente, cando supón «un esquecemento total e absoluto das máis elementais normas de previsión e coidado». Estas consideracións adquiren especial relevo cando a situación de risco creado co comportamento imprudente afecta a bens de primeiro interese, como é a vida das persoas, e cando se está a crear un perigo elevado para os ditos bens sen a adopción das necesarias medidas de coidado e control".

Con outras palabras, na STS núm. 1089/2009, antes citada, argumentábase que "...a gravidade da imprudencia determínase, desde unha perspectiva obxectiva ou externa, conforme á magnitude da infracción do deber obxectivo de coidado ou de dilixencia en que incorre o autor, magnitude que se encontra directamente vinculada ao grao de risco non permitido xerado pola conduta activa do imputado con respecto ao ben que tutela a norma penal, ou, se é o caso, ao grao de risco non controlado cando ten o deber de neutralizar os riscos que afecten ao ben xurídico debido á conduta de terceiras persoas ou a circunstancias meramente casuais. O nivel de permisión de risco encóntrase determinado, á súa vez, polo grao de utilidade social da conduta desenvolvida polo autor (a maior utilidade social, maiores niveis de permisión de risco). Por último, débese computar tamén a importancia ou o valor do ben xurídico ameazado pola conduta imprudente: canto maior valor teña o ben xurídico ameazado, menor será o nivel de risco permitido e maiores as esixencias do deber de coidado. Doutra parte, e desde unha perspectiva subxectiva ou interna (relativa ao deber subxectivo de coidado), a gravidade da imprudencia dilucidarase polo grao de previsibilidade ou de cognoscibilidade da situación de risco, atendendo para iso ás circunstancias, de forma que canto maior sexa a previsibilidade ou cognoscibilidade do perigo, maior será o nivel de esixencia do deber subxectivo de coidado e máis grave resultará a súa vulneración".

nas decisións adoptadas e levadas a cabo, agás que se pretenda soste que un organismo xestor e asesor constituído de acordo con todos os requisitos *ad hoc* tería adoptado outras decisións con mellor criterio, como non se pode soste aínda hoxe despois de multitude de análises, opinións e debates que nin tan sequera permitiron que poidamos saber cal é a decisión correcta que cumpriría tomar se por desgraza se volveuse producir un evento semellante ao dos feitos que agora se axuízan.

As alternativas diferentes á do refuxio xa analizada son as de realizar un transvasamento interno ou externo do fuel, pero segundo os informes oídos, ambas as dúas posibilidades eran moi dificultosas e arriscadas, aínda que se teña insistido na posibilidade do transvasamento externo nun porto ou lugar de refuxio malia que a navegación e manexo do Prestige era moi dificultosa, ata o punto que a distancia entre a cuberta e o mar supoñía unha situación de francobordo⁵¹ como moito igual a un metro escaso.

Estendeuse moito a discusión sobre o estado previo dalgúns elementos e equipamentos do buque, algúns xa analizados, como os referentes á navegación sen un sistema automático ou ás disfuncións nos serpentíns de calefacción, que non foron causa eficiente da avaría do buque nin supuxeron un agravamento das consecuencias do acontecido.

O mesmo cabe dicir dos sistemas de remolque, sobre todo porque, con independencia da súa adecuación, a desobediencia acreditada do capitán deixa nun segundo plano de importancia esa situación.

Convén destacar que fronte aos testemuños que falan dun defectuoso mantemento ou case inutilización do remolque de popa do Prestige, a entidade **Mare Shipping Inc.** aduciu que **o buque Prestige dispoñía do sistema obrigatorio SOLAS⁵²** de

⁵¹ O francobordo ou borda libre, segundo o definido no Convenio Internacional sobre Liñas de Carga da Organización Marítima Internacional (IMO), é a distancia medida verticalmente no centro do buque, desde a intersección da cara superior da cuberta de francobordo coa superficie exterior do forro ata a liña de carga correspondente. O francobordo funciona como reserva de flotabilidade, para que cando o buque navegue entre ondas a auga embarcada sexa a mínima. En caso de inundación do buque, tamén a reserva de flotabilidade evitará o seu afundimento ou, cando menos, atrasarao o máximo posible. O francobordo inflúe na estabilidade transversal, xa que ao aumentar o francobordo, o ángulo para o cal se anula a estabilidade tamén aumenta.

⁵² Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar.

remolque de emerxencia a popa, debidamente instalado e aprobado por American Bureau of Shipping desde o 26/11/1996 e certificado como operativo na última revisión anual do buque do 25/05/02, axustándose aos criterios do IMO⁵³, ETS⁵⁴ e MSC⁵⁵.

O sistema de remolque de emerxencia instalado no buque Prestige esixía para o seu accionamento a utilización de vapor para o molinete⁵⁶, así como o traballo dun mínimo de catro homes.

As esixencias aplicables ao sistema de remolque de emerxencia dos buques construídos despois do ano 2000 (que o fai case automático e non esixe enerxía a bordo) son distintas ás que se aplican aos buques construídos antes do 2000, que non implican a mesma simplicidade.

A partir dos esquemas subministrados polos armadores, parece que un sistema ETS montado na popa do Prestige consiste nun cilindro de estiba de tipo cabrestante e de eixe vertical, localizado uns poucos metros a popa da liña central do guiacabos panamá.

O tambor de estiba contén o cabo mensaxeiro (a sisga), o cabo de recoller e o cabo de remolque, de 85 metros de lonxitude. O cabo de remolque é de maior diámetro e moi pesado.

Os esquemas indican que é preciso utilizar o molinete de amarre do buque (accionado mediante enerxía) para desprezar o sistema de remolque de popa. O sistema acciónase mediante o uso dun cabo de retida dado desde o tambor do guincho⁵⁷ máis próximo, que rodea o cabrestante, o que fai que o cabrestante xire, e

⁵³ International Maritime Organization.

⁵⁴ Electronic Traction Support.

⁵⁵ Comité de Seguridade Marítima da Organización.

⁵⁶ En náutica, chámase molinete ao aparato montado nos buques para levantar as súas áncoras. Fai a mesma función que o cabrestante pero diferénciase esencialmente del na posición do eixe de xiro, que é vertical no cabrestante e horizontal no molinete. É moi frecuente tamén que se denomine *guincho*. Os molinetes constrúense non só para levantar áncoras, senón tamén para cobrar un cabo calquera, como amarras, espías etc.

⁵⁷ En náutica, guincho é unha especie de cabrestante de formas moi variadas, movido a brazo, que se coloca na cuberta das embarcacións de vela e serve para as operacións de carga e descarga. Tamén serve para espíar a nave cando o caso o require.

isto permite desenrolar ou arriar o cabo de remolque. O sistema está provisto dun freo para controlar a operación de arriar o arame de remolque.

Considerando o sistema de funcionamento descrito, necesitaríanse polo menos catro homes para accionar o sistema de remolque de popa ETS de forma segura:

1. Un home para accionar o molinete de amarre.
2. Un home para posicionar o cabo de retida sobre o cilindro do molinete de amarre.
3. Un home para accionar o freo do cabrestante do sistema ETS.
4. Un home para accionar o cable a través do guiacabos panamá.

Tamén se discutiu sobre a lenta velocidade do Prestige, que permitiu que fose adiantado polo buque Flaminia, pero iso só indica que existían dificultades obxectivas de navegación polo temporal e que a carga, talvez excesiva, e o estado do buque non permitían unha navegación máis rápida, sen que esa velocidade sexa outra cousa que un indicio de navegación dificultosa, pero sen que nada demostre sobre as causas do acontecido, nin implique negligencia do capitán; polo contrario, nas circunstancias do día de autos máis ben indican prudencia.

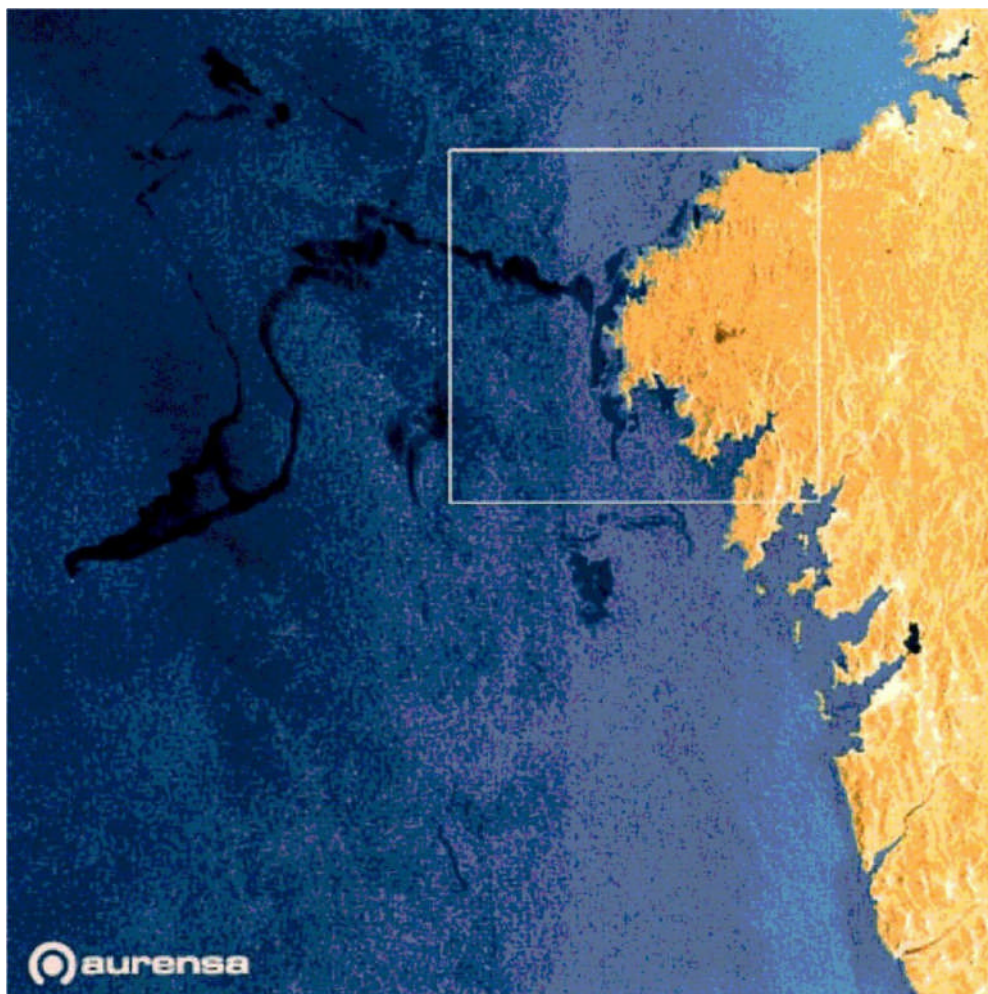
En canto á vertedura de fuel, discutíuse practicamente todo, desde o seu alcance inicial ata a súa procedencia, debate que se articulou segundo as conviccións de cadaquén sobre as causas do acontecido.

A verdade é que a vertedura se produciu e que a súa intensidade é coherente coa afectación das costas españolas e francesas, así que o debate non parece moi relevante, salvo en dous aspectos referidos a que inicialmente a vertedura era de escasas proporcións, cando os testemuños de pilotos e funcionarios se refiren ao forte olor ao fuel e á notable extensión da vertedura, o que foi corroborado por fotografías e vídeos nos que é doado apreciar desde un primeiro momento a importancia da devandita vertedura, sendo o outro aspecto relevante a procedencia exacta da tan referida vertedura, ao sosteren algunhas partes que o fuel proviña, ademais do tanque que o contiña, dalgún dos de lastre, mentres que nalgúnhas fotografías pode

apreciarse que unha vez que saltaron ou romperon determinadas tapas o que saía polas aberturas desprotexidas era auga.

En calquera caso, a vertedura existiu e xa desde o primeiro momento foi relevante, así que as probabilidades de que se adoptasen outras decisións diferentes das tomadas por causa da escasa cantidade inicial da vertedura ou pola súa exacta procedencia son tan remotas que non achegan nada relevante ao axuizamento.

A Ilustración seguinte describe de forma moi rechamante a evolución da vertedura e a súa importancia (folios 7300).



3º) No ámbito da responsabilidade penal queda por analizar o delito de desobediencia que *ex art. 556* do Código penal se imputa a dous dos acusados que compareceron no xuízo.

Esa desobediencia depende esencialmente, no caso do capitán, da súa negativa a dar remolque cando así lle foi ordenado pola autoridade marítima nacional reiterada, imperativa e inequivocamente, e no caso do xefe de máquinas por non ter atendido diligentemente os requirimentos explícitos de que puxese en funcionamento os motores do buque que se pararan automaticamente como medida de protección tras a brutal escora inicial.

Un repaso esquemático aos testemuños e informes oídos para o efecto pode concretarse nos seguintes termos:

O acusado **Apostolos Ioannis Mangouras** asegurou que non desobedeceu á autoridade, senón que contactou co seu armador porque non había risco inminente e esa demora foi de 10 minutos. Nunca dixo que non daba remolque, pero a situación tiña que mellorar. Só comunicou co remolcador Ría de Vigo. Colaborou coas autoridades españolas en canto puido e dixo que necesitaba falar co armador porque era moito diñeiro o que custaba o remolque e non podía decidir, de maneira que se fose remolque gratis tería aceptado.

Non lembra canto tempo tardou en responder. Na ponte non había ninguén e de aí o atraso. Non había condicións para o remolque por mor da escora.

O tamén acusado **Nikolaos Argyropoulos** afirmou que se limitou a cumprir as ordes impartidas polo capitán.

O tamén acusado **José Luis López-Sors González** dixo que se ordenou ao Centro de Fisterra que ordenara ao capitán do petroleiro dar remolque.

JUAN FRANCISCO MUÑOZ CORRALES, piloto do Helimer, dixo que estiveron preparados gardas civís para acudir ao buque porque desde o barco se negaban a dar remolque.

FRANCISCO GUERRERO GARCÍA, piloto de helicóptero de salvamento, asegurou que **lle chamou moito a atención o rexeitamento do remolque. A orde era imperativa e non se obedeceu nin se colaborou.**

JOSÉ POSE VAQUERO, xefe do Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Fisterra, declarou que se deu orde de dar remolque, aínda que **non sabe** se se lle deu orde expresa ao capitán Mangouras, que non lle pareceu estraño que este agardase e que tería preferido que se dese remolque antes, pois se tardou unhas tres horas.

LUIS RODRÍGUEZ FUNGUEIRIÑO, controlador do Centro de Control de Fisterra, sostivo que o capitán tardou case unha hora en contestar e que recibiu a orde de que dese remolque sobre as 20.00 horas, pero que aínda despois de reiterar as ordes, o capitán Mangouras tardou unhas dúas horas e media en colaborar. El pediulle que colaborase co remolcador e aquel respondeu con evasivas, e ao dicirlle que era unha orde das autoridades marítimas, respondeulle o capitán Mangouras que só recibía ordes do seu armador, ou que o remolcador recibía as ordes do armador, e ata dúas horas e media despois non colaborou.

ANTONIO LAMPÓN BARCIELA, capitán do remolcador Ría de Vigo de REMOLCANOSA, dixo que ata as 21.00 horas (desde as 18.00 horas en que chegaron á zona, é dicir, durante unhas tres horas) non aceptou o capitán Mangouras o remolque, xa que agardaba ordes do seu armador, e que se conseguiu o remolque ao 7º intento en condicións terribles, a pesar de que anteriormente (no seu 4º intento) o conseguiu o Sertosa 32, que non podía co Prestige.

ÁNGEL DEL REAL ABELLA, capitán marítimo da zona marítima da Coruña desde 1994, con obriga de coordinar actuacións en casos de emerxencia, asegurou que pouco despois das 17.00 horas deulle orde persoalmente ao remolcador Ría de Vigo de que dese remolque ao Prestige e o afastase da costa. Ademais comunicouse esa decisión por teléfono ao Control de Fisterra pero o capitán Mangouras respondeu que ía falar co seu armador e reiteróuselle a orde, que non acatou ata tres horas despois.

SERAFÍN DÍAZ REGUEIRO, inspector marítimo da provincia marítima da Coruña, afirmou que o xefe de máquinas dixo que non tiña aire, que un compresor estaba roto e que tampouco tiña enerxía eléctrica abondo para o funcionamento das bombas (de lubricación, de auga salgada e de auga doce), de modo que puxeron en marcha un motor auxiliar, tras abrir un tripulante filipino a válvula de combustible (que estaba pechada sen dúbida intencionadamente para dificultar o seu arranque), e que houbo

sabotaxe, porque non querían arrancar, se non, con dúas persoas ou mesmo con unha abondaría para poñer en marcha o motor.

Deste esquema básico das declaracións infírese con toda claridade que ao capitán acusado se lle ordenou reiterada, imperativa e claramente que dese remolque, para materializar así a orde da autoridade marítima española que decidira que se afastase o buque da costa galega.

Pero o capitán acusado non acatou nin cumpriu esa orde, senón que de forma elusiva decidiu non a cumprir e desobedeceuna, co pretexto de que tiña que falar co seu armador e tardou en realizar esa consulta arredor de tres horas.

Todo indica que esa consulta ou esa escusa tiñan un fondo económico, isto é, que se se aceptaba o remolque, aceptábase tamén o pagamento dos gastos, e iso podería prexudicar acordos con outras empresas e remolcadores, posto que cos mobilizados polas autoridades españolas nin cabían tales acordos nin se formalizaron, ou polo menos así o declararon os distintos responsables, ben negando taxativamente que houbo acordos, ben dicindo ignorar se os había.

En realidade, tratábase de dilucidar se o remolque podería equivaler a un salvamento, e cal sería nese caso o resultado económico desta actuación. Tanto é así, que nun momento dado o propio capitán Mangouras dixo que se o remolque fose gratis, ou se lle tivesen dito que o criterio era a gratuidade, non tería tido inconveniente en dar remolque.

É posible que a tardanza en realizar a consulta co armador se debese ao mal estado das comunicacións o día de autos, pero esa dificultade non minora a responsabilidade do capitán senón que a aumenta.

En efecto, pode ser que os profesionais da navegación marítima estean afeitos a negociacións desta clase, pero cando se levan a cabo no contexto dunha emerxencia extraordinaria que crea un risco e causa enormes prexuizos a intereses alleos de toda índole, nada xustifica atrasos que aumenten ese risco e impidan ou difiran que se reaccione axeitadamente.

Naturalmente, o capitán acusado non podía diferir nin un minuto o cumprimento do ordenado, porque carecía de toda marxe para cuestionar a orde, non sendo que se tratase dun mandato que carecese de toda racionalidade e que fose obviamente prexudicial, o cal non era o caso.

A escusa é inaceptable, porque o armador no momento en que o feito se produce non ten tampouco marxe para obviar o cumprimento da orde. Así, no hipotético e improbable caso de que o armador lle ordenase ao capitán que desobedecese ás autoridades españolas, produciríase unha situación absurda segundo a cal nese conflito tería de predominar o criterio do armador aínda que non fose racional.

O acontecido é que, máis preocupado polas consecuencias económicas dun remolque que era obrigado, urxente e razoable, que por solucionar unha situación de máxima emerxencia, decidiu o capitán, talvez con certa anuencia do armador, non obedecer as lexítimas ordes que de forma imperativa lle foron impartidas, co cal materializou unha clara desobediencia e desprezou intencionalmente o principio de autoridade, tamén lexítimo, da autoridade marítima nacional.

Concorren así tres requisitos claves do delito de desobediencia, como son:

- a) Existencia dunha orde lexítima, razoable e inequívoca de autoridade competente.
- b) Coñecemento dos exactos termos desa orde e do seu alcance por parte do acusado, quen voluntaria e maliciosamente deixou de acatala e obedecela.
- c) Ánimo específico de descoñecer o principio de autoridade, ofendéndoo e tratando de burlar a lexitimidade do exercicio desa autoridade.

Así, adecúase esa conduta concretamente ao tipo descrito no art. 556 do Código penal⁵⁸, en relación co art. 550 do mesmo texto legal⁵⁹.

⁵⁸ Os que, sen estaren comprendidos no artigo 550, resistiren á autoridade ou aos seus axentes, ou os desobedeceren gravemente, no exercicio das súas funcións, serán castigados coa pena de prisión de seis meses a un ano.

Esta desobediencia é grave non só polo contexto de emerxencia en que foi materializada, que non autorizaba ningunha dúbida, vacilación, reticencia e/ou elusión, senón que esixía unha pronta reacción de acatamento e obediencia, mesmo no caso de que se discrepase da súa total adecuación, o cal non aconteceu, senón que se eludiu o inmediato cumprimento cun motivo inadmisibile, que foi preservar, mellorar ou negociar os intereses económicos en conflito, de cuxo alcance dan idea as previsións do equipo de salvamento e as cláusulas habituais nesta clase de actividades de remolque e de salvamento.

Cabería falar mesmo dunha actitude claramente despectiva do capitán acusado que practicamente se burla do contido e da urxencia das ordes e decide incumprilas como se fosen dúbidas ou ditadas por persoas incompetentes ou por autoridades dun país que non parece que lle merecesen demasiado respecto.

Esa é a gravidade obxectiva da desobediencia, isto é, a intención clara de desprestixiar a autoridade e a gravidade do contexto de emerxencia que facía inviable toda desobediencia, e especialmente reprochable que se trate de escusar esa tan inaceptable como delituosa conduta con criterios que só fan referencia a un ánimo de lucro apenas entendible no contexto desta clase de catástrofes.

Certo que finalmente, cun atraso moi notable, o capitán acusado aceptou dar remolque, pero esa avinza parece forzada polo contexto, procurada pola consulta co armador e derivada dunha posibilidade de salvamento, se remota, polo menos ensaiada, de maneira que ese acatamento final da orde non sanda a grave desobediencia inicial, senón que a resalta co recoñecemento forzado da procedencia de obedecer o ordenado, do mesmo modo que un arrepentimento ou un recoñecemento ulterior de culpabilidade non supón que un delito deixe de existir, sen prexuízo do que iso poida implicar de modulación circunstancial.

Talvez sexa certo que a capacidade técnica dos equipos de rescate e remolque sexa moi elevada e que ao se realizar esa actividade nun contexto de empresa libre e privada, deben ser compensados economicamente, aínda que as obrigas de quen pode

⁵⁹ Son reos de atentado os que acometan á autoridade, aos seus axentes ou funcionarios públicos, ou empreguen forza contra eles, os intimiden gravemente ou lles fagan resistencia activa tamén grave, cando estean executando as funcións dos seus cargos ou con ocasión delas.

salvar algo e non o fai por cuestión de prezo sexan máis que obvias, e parece que resulta de novo incomprendible que precisamente neste ámbito non existan medios e autoridades internacionais que xestionen estas urxencias con fins non só distintos, senón afastados de todo lucro, como debe acontecer tamén cos controis que disciplinen a navegación dos buques en condicións axeitadas.

Sobre o salvamento intentado, tamén se acentuaron as discusións, porén, sen prexuízo de abundar no dito anteriormente sobre a profesionalidade dos rescatadores e o seu contexto, resulta que chegaron tarde ao buque, que non achegaron medios axeitados para o rescate, que a contratación estivo supeditada a intereses comerciais e non consta a oferta de salvamento, todo o cal dilúe o alcance, a finalidade e a adecuación da súa intervención. É certo que a tardanza puido ser debida a reticencias das autoridades para forneceren medios de transporte, pero a profesionalización dos rescatadores permite presumir que deberían ter cuberto privadamente esa eventualidade que ao final foi resolta pola Administración española.

Afirmaron os rescatadores que en moi pouco tempo poderían mobilizar eficazmente multitude de medios para o rescate; quizais, pero non os mobilizaron ou non consta que o fixesen/procurasen.

Sobre a supeditación do salvamento a intereses comerciais, abonde o xa dito, e sobre a ausencia dunha oferta de salvamento, parece difícil que iso se xustifique aludindo ás draconianas condicións impostas polas autoridades españolas como consta no documento suscrito para o efecto no que se esixe manter o Prestige a unha concreta distancia das costas españolas.

En consecuencia, ese rescate falido e as súas circunstancias nada demostran nin desde a perspectiva das causas do acontecido nin desde o punto de vista da adecuación das decisións reais que se deron aqueles infaustos días de autos.

Debe condenarse entón o capitán acusado polo referido delito de desobediencia.

Pola contra, o xefe de máquinas nada puido desobedecer con respecto ao remolque, porque quen decidía esa cuestión era o capitán e as referencias a que

desobedeceu ordes concretas para poñer en funcionamento a máquina do buque e a que mesmo sabotou a maquinaria para impedir e/ou dificultar esa posta en funcionamento son imprecisas, formalizadas nun contexto moi confuso de emerxencia, realizadas por unha soa persoa e sen un contraste técnico suficiente, ademais de se teren considerado moi positivas as súas reaccións respecto á conservación e funcionamento das máquinas tras se manifestar a avaría, de modo que debe ser absolvido dun delito cuxa formal imputación carece de todo sentido no que a este acusado se refire.

Tampouco pode imputarse ningún ilícito derivado do feito de facer funcionar a máquina do buque porque, aínda cando se dixo que as vibracións puideron afectar á brecha do casco, resulta que resistiu varios días e miles de ondas, sen que tampouco quedase demostrado que os cambios de rumbo afectasen de forma significativa á integridade do buque, xa que as versións de peritos e testemuñas son contraditorias ao respecto, e, se parece lóxico evitar que as ondas golpeasen directa e especialmente o costado danado do buque, parece que o tempo en que iso non sucedeu non afectou moito á notable e diríase que sorprendente resistencia do barco tras a grave avaría inicial.

O capitán Mangouras estaba xubilado, cunha enfermidade cardíaca e recibía a medicación coñecida como Sintrom⁶⁰, o cal pode ser indicio de que aos propietarios do Prestige lles conviña un profesional de relativo baixo custo e en condicións precarias de saúde como mostra do seu desinterese por un buque que saberían abocado á súa perda ou naufraxio, pero este profesional demostrou no transcurso destes feitos un valor e resistencia moi afastadas dun case valetudinario e adoptou decisións ou desobedeceu frontalmente ordes perentorias cunha enteireza e lucidez máis que notables, aínda que esas calidades fosen utilizadas en ocasións cunha finalidade explicitamente maliciosa.

⁶⁰ O SINTROM (Acenocumarol) é un medicamento anticoagulante que diminúe a capacidade de coagulación do sangue, por iso impide a formación de coágulos que poden obstruír a circulación nos vasos sanguíneos.

4º) Os feitos salientados como probados nesta sentenza son constitutivos dun delito de desobediencia grave á autoridade, previsto e penado no art. 556 en relación co art. 550 do Código penal.

5º) Do devandito delito é responsable criminalmente en concepto de autor Apostolos Ioannis Mangouras.

6º) Non concorren circunstancias modificativas da responsabilidade criminal.

7º) Son criterios de individualización da pena non só a gravidade manifesta da desobediencia, senón tamén o alarmante contexto en que se produciu o feito.

Se unha desobediencia frontal, fría e maliciosa é xa de notable gravidade, cando se conecta iso coa urxencia de evitar ou reducir o alcance dun derramo de fuel que causou innumerables prexuízos, destácase máis esa gravidade.

Por iso o Tribunal entende que non debe reducirse o seu alcance á metade inferior da pena, senón que se debe modular de acordo con esa especial gravidade, en termos non obstante moderados dado o tempo transcorrido e esa singularidade que se produciu en xuízo, cando algunhas partes, malia solicitaren para o capitán acusado graves e extensas penas privativas de liberdade, proclamaron que non querían velo privado de liberdade e mesmo que non había marxe legal para reduci-lo de novo a prisión, o cal pode ter algunha explicación técnica, que só compete decidir e valorar ao tribunal.

Dese xeito, sen exasperar a pena ata o seu límite máximo, imponse cunha duración razoable, non só con relación á duración total da pena, senón tamén en relación obxectiva coa duración racional desta clase de penas que se impoñen moitas veces con duración curta, malia ser deostada esta técnica, en xeral, desde hai moito tempo e por múltiples tratadistas.

8º) A responsabilidade civil esixible non pode referirse ás graves consecuencias económicas da vertedura de fuel do Prestige, *ex* arts. 109⁶¹, 110⁶², 116⁶³ e

⁶¹ 1. A execución dun feito descrito pola lei como delito ou falta obriga a reparar, nos termos previstos nas leis, os danos e prexuízos por el causados. 2. O prexudicado poderá optar, en todo caso, por esixir a responsabilidade civil ante a xurisdición civil.

concordantes do Código penal, como se deduce do teor literal deses preceptos cando se refiren a danos e perdas causados polo feito ou á necesidade de que os danos e perdas se deriven do delito, de modo que se só se considera acreditado o delito de desobediencia, deste non se deriva ou con este non se causaron os danos e perdas derivados da vertedura do Prestige, con independencia da en boa parte cumprida acreditación de inxentes danos e perdas, nos termos en que se declararon acreditados, o que esixe concretar os criterios *ad hoc* do seguinte xeito:

O Ministerio Fiscal, aténdose ao criterio dos seus propios peritos, solicita que se indemnice ao Estado español con **1.974,54 millóns de euros, dos que 1.000,63 corresponden a Galicia**, a entidades e particulares españois con **172.865.003,62 euros** e ao Estado francés e entidades francesas con **86.361.254,55 euros**.

A Avogacía do Estado (acusación) solicita que se indemnice ao Estado con 2.152.000.000 euros máis xuros, é dicir, o reclamado polo Ministerio Fiscal, os gastos acreditados polos peritos do Consorcio con correccións do FIDAC, sobre todo en relación a Facenda, é dicir, 811.812.000 euros, e 2.213.000 euros polo dano ambiental.

As demais partes prexudicadas solicitaron diversas sumas, cun apoio documental e/ou pericial variado que foi discutido en xuízo sobre todo polo FIDAC⁶⁴.

Esas peticións e debates deben ser matizadas de acordo cos seguintes criterios:

- a) Ao parecer, os efectos dos hidrocarburos sobre os ecosistemas de costas expostas ao mar son de curta duración e a flora e a fauna volven colonizalas rapidamente.

⁶² A responsabilidade establecida no artigo anterior comprende:

1. ° A restitución.
2. ° A reparación do dano.
3. ° A indemnización de prexuízos materiais e morais.

⁶³ Toda persoa criminalmente responsable dun delito ou falta éo tamén civilmente se do feito se derivaren danos ou perdas. Se son dous ou máis os responsables dun delito ou falta, os xuíces ou tribunais sinalarán a cota de que deba responder cada un.

⁶⁴ Fondos internacionais de indemnización de danos debidos á contaminación por hidrocarburos, integrados por tres organizacións intergubernamentais (o Fondo de 1971, o Fondo de 1992 e o Fondo Complementario) que facilitan a indemnización dos danos debidos á contaminación por hidrocarburos resultante de derramos de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleiros.

- b) Hai unha obvia diferenza entre as indemnizacións pedidas e o certificado neste xuízo como gasto efectivo do Estado e da Xunta de Galicia, certificación que se acepta nos seus propios e exactos termos, debendo xustificarse a diferenza conforme aos criterios que a continuación se establecerán, sen que abonde acollerse a unha sedicente presunción de racionalidade da Administración, que como presunción é sumamente discutible, o cal non debe facerse nesta resolución por razóns obvias e só sería *iuris tantum*, de modo que debe someterse a criterios de acreditación no mesmo grao que o resto das partes.
- c) A determinación do alcance dos danos e perdas e o importe da súa reparación e indemnización só se pode acreditar documentalmente por facturas ou contabilidade non impugnadas ou ratificadas en presenza xudicial e referendadas por un informe pericial por peritos designados tamén xudicialmente.
- d) Se non houber evidencias documentais fiables, cumprirá atermarse ao informe dos peritos que xudicialmente se designen.
- e) Os tempos de cesamento forzoso de pesca, marisqueo e actividades económicas doutra índole nas zonas afectadas serán as establecidas oficialmente polas autoridades competentes.
- f) As barreiras, o material anticontaminación, a maquinaria e outros medios que se tivesen adquirido para impedir ou paliar os danos e perdas derivados da contaminación, de non figuraren incluídos nos gastos certificados, terán que ser comprobados documentalmente e coa demostración do seu efectivo emprego nas tarefas derivada dos feitos axuizados ou alternativamente cun informe pericial da necesidade de tales gastos.
- g) Os voos para control de contaminación tamén se acreditarán documentalmente e só se indemnizarán dentro do período que pericialmente se estime necesario o dito control específico.

- h) Os danos morais causados son obvios, extensos e profundos, non só polo sentimento de temor, ira e frustración que afectou a gran parte dos cidadáns españois e franceses, senón tamén pola pegada indeleble da percepción referida a que catástrofes desta ou máis ampla magnitude poden afectar en calquera momento aos mesmos prexudicados, de xeito que cando se reclame expresamente por ese concepto deberá fixarse nunha contía que non supere o 30% que se fixa prudencialmente do importe acreditado de danos materiais, sempre que o reclamado fose máis do que resultaría de aplicar esa limitación.

A responsabilidade civil *ex delicto* non ten outra especialidade que a súa orixe e polo tanto o Tribunal pode fixar con enteira liberdade os termos e o alcance desa responsabilidade, de acordo co acreditado en xuízo, pero as normas que han de aplicarse para esta determinación non poden ser senón as que disciplinan civilmente esta clase de responsabilidades, ou o que é o mesmo, non cabe obviar os criterios fundamentais de determinación da responsabilidade civil no noso ordenamento, o que significa que, malia a liberdade de criterio sobre o realmente acreditado nesta materia, en ningún caso pode vulnerarse a normativa que discipline a responsabilidade de certas entidades e persoas xurídicas.

Se existen normas legais ou pactos contractuais que limiten certas responsabilidades haberá que a terse a esas limitacións, de modo que as entidades ou persoas obrigadas por esas normas ou contratos cumprirán con responder dentro dos límites de tales normas e pactos, sen prexuízo do que poidan repetir contra outros obrigados.

A legalidade vixente esixe para a navegación legal unha serie de requisitos e aseguramentos que o Prestige cumpría polo menos no imprescindible, pero que seguramente son insuficientes para facer fronte ás consecuencias tan calamitosas como as causadas con ocasión do seu naufraxio.

Precisamente por iso creáronse organismos que poidan conseguir indemnizacións máis axustadas, como ocorre co FIDAC, que ten unhas limitacións de indemnización pactadas por e con criterios internacionais que vinculan a moitos

estados, entre eles o español; logo a esas limitacións haberá que aterse, non tanto para evitar unha dramática desaparición deses organismos como para aterse a limitacións na materia que son a esencia da súa intervención, ou, dito doutro xeito, se existe unha limitación normativa desas indemnizacións fronte a determinados organismos, deben respectarse e esixir a parte de responsabilidades pecuniarias que non sexan satisfeitas por eses organismos a outros responsables aos cales esa limitación non afecte.

Podería argumentarse que a peculiaridade do negocio que se desenvolvía en e por medio do Prestige permite que a súa confusa xestión faga que figuren como responsables persoas xurídicas de escaso poder económico e absolutamente imposibilitadas de facer fronte a tal responsabilidade, o cal pode ser certo, e se iso se tolera no ámbito propio do negocio, sería mesmo posible acudir á doutrina do levantamento do veo da persoa xurídica para identificar os verdadeiros responsables.

É verdade que parece existir unha case identidade entre Mare Shipping e Universe Maritime, mais unha desas entidades non é parte neste xuízo, como se argumentou no auto do día 31/10/2012, o cal non impide abundar nesa consideración no contexto argumental da confusión na xestión como medio de eludir responsabilidades ou de intentalo.

As limitacións do FIDAC en canto ao importe das indemnizacións non contradín o noso sistema, de modo que se produza un conflito de normas, porque a súa responsabilidade está desligada de criterios de culpa ou negligencia e mesmo de calquera criterio contractual residual, como acontece coas compañías aseguradoras, e mesmo estas entidades son dispensadas de efectuar pagamentos máis alá do legalmente establecido e o pactado no art. 117⁶⁵ do Código penal.

As estimacións indemnizatorias do FIDAC fundaméntanse na valoración do gasto que estiman razoable e nun manual de reclamacións particular e *ad hoc*, xa

⁶⁵ Os aseguradores que tiveren asumido o risco das responsabilidades pecuniarias derivadas do uso ou explotación de calquera ben, empresa, industria ou actividade, cando, como consecuencia dun feito previsto neste Código, se produza o evento que determine o risco asegurado, serán responsables civís directos ata o límite da indemnización legalmente establecida ou convencionalmente pactada, sen prexuízo do dereito de repetición contra quen corresponda.

rexeitado no caso Mar Exeo, aínda que as súas peculiaridades son de interese como criterios apreciables e apreciados, sen prexuízo de advertir que non parece coherente que un organismo desta natureza e importancia presente como peritos a persoas que sen teren certos coñecementos científicos especiais de economía (aínda que teñan especializacións doutra clase) se permitan informar e opinar sobre temas alleos á súa especialidade ao abeiro dunha suposta vocación que é inaceptable como razón de ciencia, aínda no caso de que existise, dito sexa sen prexuízo de recoñecer que a experiencia e o tempo dedicado a examinar cuestións desta índole permite certa pericia/habilidade na consideración desta clase de datos.

O FIDAC non decide, senón que informa e ofrece acordos ou criterios indemnizatorios cuxa análise procede desde a perspectiva dos criterios aplicables en materia de responsabilidade civil.

Sen dúbida, o lucro cesante pódese probar de moitos modos, pero as necesidades prácticas e técnicas esixen unha proba acabada que só pode ser pericial se se facilita a documentación fiscal e contable que sexa indispensable a criterio razoado dos peritos que se designen, sen que abonden alusións de índole xeral como o retraemento dos mercados e a imposibilidade de negocio normalizado ao prohibirse pesca e marisqueo oficialmente, aínda que se teñan posto de manifesto datos contraditorios que deben examinarse en detalle.

O propietario do buque ten dereito a limitar a súa responsabilidade ata 136 millóns de dólares USA mentres que o Fondo de 1992 pode pagar 310 millóns de dólares USA, dentro do que se inclúe o pagado polo propietario do buque e a entidade aseguradora.

O Convenio Internacional sobre Responsabilidade Civil Nacida de Danos Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidade Civil, 1992), publicado no BOE número 225, do 20 de setembro de 1995 **(a partir deste momento CLC92)**, é o invocado polas partes co fin de establecer criterios de responsabilidade, aínda cando moitos non acepten as súas implicacións restritivas, que son evidentes e vinculantes, desde a mera perspectiva do principio de legalidade, pois

unha norma internacional incorporada ao dereito español é de aplicación inmediata e estrita.

A entidade aseguradora: Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club) constituíu un fondo de limitación de responsabilidade ex CLC92, por un importe de 22.777.986 euros para a súa distribución a pro rata entre as indemnizacións aceptadas, suma que se tivo por consignada no Xulgado de Instrución en data 16/06/2003 (folio 22 do tomo 1 da peza de responsabilidade civil), establecendo o CLC92 no seu art. 7.9⁶⁶ unha obriga rixida con respecto ao destino destes depósitos e/ou consignacións.

Naturalmente, a distribución desta suma de acordo coa normativa explicitada só se pode facer en virtude dunha executoria en que se produza unha condena explícita en materia de responsabilidade civil, que non é o caso, de modo que a unanimidade de todas as partes na necesidade de distribución a pro rata desa suma pareza estraña.

De feito, os únicos supostos nos que malia unha absolución se esixen pronunciamentos en materia de responsabilidade civil ex arts. 118⁶⁷ e 119⁶⁸ e

⁶⁶ Os depósitos constituídos por un seguro ou outra garantía financeira consignados conforme ao parágrafo 1 deste artigo quedarán exclusivamente reservados a satisfacer as indemnizacións esixibles en virtude deste Convenio.

⁶⁷ 1. A exención da responsabilidade criminal declarada nos números 1.º, 2.º, 3.º, 5.º e 6.º do artigo 20 non comprende a da responsabilidade civil, que se fará efectiva conforme ás regras seguintes:

1.º Nos casos dos números 1.º e 3.º, son tamén responsables polos feitos que executen os declarados exentos de responsabilidade penal os que os teñan baixo a súa potestade ou garda legal ou de feito, sempre que mediase culpa ou negligencia pola súa banda e sen prexuízo da responsabilidade civil directa que lles puidese corresponder aos imputables.

Os xuíces ou tribunais graduarán de forma equitativa a medida en que deba responder cos seus bens cada un dos ditos suxeitos.

2.º Son igualmente responsables o ebrio e o intoxicado no suposto do número 2.º

3.º No caso do número 5º serán responsables civís directos as persoas en cuxo favor se teña precavido o mal, en proporción ao prexuízo que se lles evitase, se fose estimable ou, noutro caso, na que o xuíz ou tribunal estableza segundo o seu prudente arbitrio.

Cando as cotas de que deba responder o interesado non sexan equitativamente asignables polo xuíz ou tribunal, nin sequera por aproximación, ou cando a responsabilidade se estenda ás Administracións públicas ou á maior parte dunha poboación e, en todo caso, sempre que o dano se causase con asentimento da autoridade ou dos seus axentes, acordarase, se fose o caso, a indemnización na forma que establezan as leis e regulamentos especiais.

4.º No caso do número 6.º, responderán principalmente os que causasen o medo, e en defecto deles, os que executasen o feito.

2. No caso do artigo 14, serán responsables civís os autores do feito.

concordantes do Código penal dependen da apreciación de circunstancias eximentes, sen prexuízo da acreditación de determinados feitos delituosos e da súa concreta autoría cando agora debemos absolver os acusados da maior parte dos delitos imputados e concretamente daqueles dos que se derivaría a responsabilidade civil que agora se reclama.

Consecuentemente, é imposible proceder agora á distribución a pro rata desa suma consignada, sen prexuízo do que as partes poidan solicitar como medidas cautelares de orde civil respecto ao destino desa consignación e o que puidese solicitar a entidade aseguradora que non se dignou a comparecer neste xuízo, para o caso de que esta sentenza alcanzase firmeza.

Isto é, se a entidade depositante solicita especificamente a distribución a pro rata conforme á norma, poderá procederse dese modo, pero entón deberase dilucidar esa repartición ante a xurisdición civil competente.

9º) As custas procesuais enténdense impostas pola lei aos criminalmente responsables de todo delito ou falta segundo establece o art. 123⁶⁹ do Código penal e que se deben estender ás causadas polas acusacións particulares con base nos criterios seguintes:

- a) A parcial homoxeneidade de peticións e resolución.
- b) A relevancia da actividade procesual das partes ao achegar datos e elementos de xuízo relevantes.
- c) A necesidade case inescusable de exercitar as accións civís e penais dada a extensión do dano e dados os inxentes prexuízos causados que afectaron de forma moi radical a economías moi dispares, desde negocios ben establecidos a economías individuais non poucas veces de supervivencia, comprometidas todas en termos moi relevantes por un desastre que obrigou á Administración a subvencionar ou adiantar indemnizacións para

⁶⁸ En todos os supostos do artigo anterior, o xuíz ou tribunal que dite sentenza absolutoria por acoller a concorrencia dalgunha das causas de exención citadas, procederá a fixar as responsabilidades civís salvo que se fixese expresa reserva das accións para reclamalas na vía que corresponda.

⁶⁹ As custas procesuais enténdense impostas pola lei aos criminalmente responsables de todo delito ou falta.

remediar as carencias urxentes que os efectos do desastre causaron profunda e case indeleblemente nas costas afectadas e nos seus habitantes.

Non obstante, o resultado relativamente heteroxéneo do que se decide impide unha condena ao pagamento da totalidade das custas ao único acusado que se considera responsable dun dos delitos, senón que esa condena se deberá limitar á terceira parte das causadas no procedemento, con expresa declaración de oficio das restantes dúas terceiras partes.

VISTOS os preceptos citados e demais de pertinente aplicación,

DECIDIMOS

Que debemos absolver e absolvemos a **Apostolos Ioannis Mangouras, Nikolaos Argyropoulos** e a **José Luis López-Sors González** dos delitos contra o medio ambiente, danos en espazos naturais protexidos e danos polos que viñan acusados, e ademais a **Nikolaos Argyropoulos** do delito de desobediencia polo que tamén viña acusado, con expresa declaración de oficio de dúas terceiras partes das custas procesuais, e debemos condenar e condenamos a **Apostolos Ioannis Mangouras**, como autor criminalmente responsable dun delito de desobediencia grave á autoridade, á pena de 9 meses de prisión e ao pagamento da restante terceira parte das custas procesuais, con aboamento do tempo xa sufrido de privación de liberdade por esta causa.

Procede oír á entidade aseguradora Steamship Owners Mutual Insurance Association (The London P&I Club) sobre o destino da suma de 22.777.986 euros consignada neste procedemento e darase conta para resolver o procedente, de xeito que se insistise na súa distribución ou gardase silencio faráselle saber que está á súa disposición esa suma, sen prexuízo das medidas cautelares que por instancia das partes puidesen afectar, de ser o caso, a tal consignación.

Notifíquelles na legal forma esta resolución ás partes, con expresión de que contra ela cabe recurso de casación nos termos previstos na Lei de axuizamento criminal.

Así, por esta nosa sentenza, da que se unirá certificación ao rolo desta Sala, o pronunciamos, mandamos e asinamos.

PUBLICACIÓN

A anterior sentenza foi pronunciada polo maxistrado relator en audiencia pública da Sección Primeira de Audiencia Provincial da Coruña no día da súa data. Dou fe.

