

1. FISTERRA, TEMOS UN PROBLEMA

*A Terra é unha gasoleira
na que non está prohibido fumar*

Friedrich Dürrenmatt

O 13 de novembro de 2001, pola autoestrada do mar que vai paralela á costa galega e pola que navegan uns 60.000 barcos ao ano con todo tipo de carga, baixa un petroleiro vello³, procedente do porto letón de Ventspils. Leva 70.000 toneladas de fuel pesado, o máis ruín dos combustibles, o refugallo que queda despois de aproveitar o resto. Tamén 27 tripulantes, todos filipinos menos dous romaneses e dous gregos, nin mellores nin peores dos que se poden contratar por 750 dólares ao mes. Mándaos un capitán, Apóstolos Mangouras, que debería levar dous anos xubilado.

Suponse que a mediodía, pero puido ser antes, senten un golpe no casco, e que o barco escora. O capitán ordénalle ao segundo oficial premer un botón vermello cuxa función é do primeiro que aprenden os mariñeiros máis

3 Fora botado, co nome de Gladys, en decembro de 1975 nos estaleiros da Hitachi Shipbuilding and Engineering Co., Ltd. Formaba parte dunha serie de catro, e os outros tres buques foron despezados naqueles anos, entre 1999 e 2002.

supersticiosos e que desde entón miran de esguello. Ás 14.15 UTC (15.15 hora española) do 13/11/2002, no Centro de Control Marítimo de Fisterra reciben un sinal dixital que lles indica que hai un barco en apuros, chamado *Prestige*, a 27 millas e media da costa galega. Dous minutos despois escoitan entrecortadamente *mayday, mayday*. Contactan co capitán, que pide a evacuación dos tripulantes. «Algúns puxéronse a chorar e vin que alí non facían nada máis que estorbar», recoñeceu despois. Control de Fisterra envía á zona dous helicópteros e o remolcador *Ría de Vigo*.

«Onde estabas ti cando pasou tal?» é xa un xénero do entretemento informativo. Eu a primeira noticia que tiveron do *Cason* foi a chamada da redacción de *El País* de Madrid, un sábado pola mañá despois dun venres de concerto, na que me preguntaban que sabía duns chineses mortos nun naufraxio. Nada, claro. Colguei e chamei a un restaurante chinés para procurarme un intérprete que logo resultou o único que houbo⁴, pero só relativamente útil, porque os mariñeiros eran chineses do interior. A maioría deles, 23, morreron desnocados por tirarse ao mar con aqueles salvavidas que se colgaban do pescozo e que, co impacto no

4 «O periodista, fóra! O chinés, que pase!», dixo con pouco tacto o que parecía que mandaba, ou polo menos berraba máis, na base da Cruz Vermella do Mar da Coruña. «Eu son o chinés deste señor, e paso con el ou non paso», dixo con toda compostura no seu correctísimo castelán Chan, ao que acababa de coñecer, e que foi meu amigo ata que, anos despois, pechou o restaurante e perdílle a pista.

mar, provocaron as fracturas. O *Mar Exeo* pilloume no traballo. O *Prestige* colleunos a case todos os gacetilleiros coruñeses facendo corro diante do concelleiro de Seguridade que informaba dos pormenores do guindastre que tirara o vento na Mariña e matara dúas señoras por estar vendo a televisión na galería da casa (de non estar nese sitio, terían zafado). Naquel momento do mércores 13 de novembro de 2002, a noticia eran as velliñas e non un barco en apuros, dos que dous helicópteros evacuaban con esforzo a tripulación.

Pero aquela tarde no mar pasou de todo. Ás seis, xa estaban a salvo os 24 mariñeiros do petroleiro, e só quedaban a bordo o capitán, o primeiro oficial e o xefe de máquinas. O remolcador *Ría de Vigo* chegara ao lugar. E desde entón, en case tres horas, non pasa nada. Segundo os partes de comunicacións do Centro de Salvamento de Fisterra, que rexistran canta chamada sae ou entra, o remolcador comunica informacións tan esenciais como onde está ou o tempo que vai. En terra están algo nerviosos, pero tampouco incomodan o *Ría de Vigo* con preguntas pola súa inacción. Ás 19.20 h, avisan o helicóptero *Helimer Galicia* para que se prepare para saír cara ao barco co capitán marítimo, dous gardas civís e catro amarradores. O dos gardas civís en *stand by* prestos a ser arotransportados vai ser un clásico neste asunto. Por fin, ás 21.05 h, o capitán do *Ría de Vigo*

anuncia que se vai poñer ao choio de intentar remolcar o *Prestige*.

- 42-53N 009-46,3W, deriva 080°, Vº 0,7 Kts.
- 1945 UTC Se recibe fax de radiobaliza de 121,5 Mhz. Se comprueba con el radiogoniómetro del Ría de Vigo de que se corresponde con el PRESTIGE. Se informa a CNCS.
- 2000 UTC Informa Finisterre Agencia Marítima que han contactado el Capitán del Prestige con su armador y que el armador le está dando instrucciones para que tome el remolque del Ría de Vigo.
- 2002 UTC Capitán del Prestige Informa que va a dar el remolque de emergencia pero que necesita gente. Se informa al CNCS.
- 2015 UTC Informa CHARUCA SILVEIRA que está saliendo de la Ría de Vigo y que da ETA 4 horas al PRESTIGE.
- 2016 UTC Informa SERTOSA TREINTA Y DOS que procede a la zona ETA en 6 horas.
- 2030 UTC HELIMER GALICIA saliendo para la zona.
- 21.48 UTC H/S HELIMER GALICIA informa vía VHF CH 11 que está en el aire, procediendo hacia el PRESTIGE con un ETA de 45 minutos.
- 20.58 UTC Se informa al Conselleiro de medio ambiente de la Xunta de Galicia.
- 21.00 UTC Se informa al H/S Helimer Galicia proceda hacia la posición 42°21.2N 009°42.3W para reconocer activación de radiobaliza 121.5MHz con número de identificación F1A52893 y comprobar si se trata de la misma que tiene activada en B/T PRESTIGE.
- 21.05 UTC Llama Subdirector General de Seguridad Marítima Sr. Manuel Nogueira solicitando se le informe cuando tenga dado el remolque el B/S RIA DE VIGO en el teléfono 91 5979118
- 21.15 UTC Se informa a SR. José Luis Soís de Centro Veranes sobre evaluación de la contaminación apreciada por el H/S Pesca I y situación actual de la emergencia.

Parte de comunicación do Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Fisterra no que se observa que desde as 17,30, nin o *Prestige* se deixou remolcar, nin o *Ría de Vigo* o intentou.

Nesas case tres horas de «relativo» relax marítimo houbo unha frenética negociación por terra e aire. Hai chamadas e correos electrónicos entre despachos de media Europa. Mentres o Ministerio de Asuntos Exteriores de España fracasa durante seis horas en poñerse en contacto coa casa armadora grega; á mesma hora en que tiña que estar listo o helicóptero

cos gardas civís chega por fax ás oficinas da armadora Universe Maritime, en Atenas, unha oferta da compañía Smit Salvage, a que xa participara nos labores de rescate do *Cason*⁵ e logo na operación de reflotamento do submarino ruso *Kursk*.

FAX

Company: Universe Maritime Ltd., Greece
To: Captain Margretis
Cc: Tecnosub Internacional S.A.
Mr Hamilton Zevailos
+34 977 24 12 10

From: +30 210 612 6205
From: Richard Janssen
Subject: PRESTIGE
Total pages: 1 (incl. this one)

P.O. Box 11
3000 BA Antwerpen
The Netherlands
Phone: +32 30 454351
Fax: +32 30 424928
Email: salvag@smitsmit.com
www.smit.com

Ref.: Ría de Vigo

13 November 2002

Dear Captain,

With reference to the telephone conversation with Capt. Evangelos Karcalos of a few minutes ago we herewith confirm as follows:

- 1) We offer our services basis LOF 2000 incl. Scope clause (in name of SMIT Salvage B.V. with Tecnosub Internacional SA as co-salvors)
- 2) We confirm that we will take over the "Ría de Vigo" (of our other Spanish partners), meaning that any possible claim from their side will be absorbed in our Lloyd's Open Form contract.

We hope to have clarified matters sufficiently and look forward to receiving your confirmation of LOF2000 asap.

Best regards,



Richard L.C. Janssen
Contract Manager
+31 20 4543543
r.l.janssen@smitsmit.com

Fax coa oferta de Smit Salvage a Universe Maritime, no que ofrece os seus servizos de rescate polo 30% do valor do barco e da carga, en caso de éxito, e unicamente polos gastos en caso contrario, e aclara que nos dous casos o custo da parte do remolcador *Ría de Vigo* corría por parte dos ofertantes.

⁵ Dentro da crónica rosa, un dos técnicos holandeses que viñera ao rescate do mercante chinés acabou casando coa caixeira dun supermercado de Cee.

Smit Salvage ofrece quedar co 30% do valor da carga e o 30% do valor do barco se os dan salvado (iso é LOF 2000), e en caso contrario só cobrarán os gastos, incluídos os do seu socio español o *Ría de Vigo* (esa é a tal cláusula SCOPIC). En sete minutos, a armadora dálles o OK.

Unsent Message

From: Universe_Maritime Operation Dept
Subject:
To:
Cc:

UNIVERSE MARITIME LTD
ISO 9002 / ISM Certified

215, Kifissias Ave,
151 24 Maroussi,
Athens - Greece
Tel.: 010-6123402
Email : operation@universe.gr

TELEFAX

OUR REF :1740/MM/MG
DATE :13/11/02

TO :SALVAGE
ATTN :RICHARD JANSSEN

FROM :UNIVERSE MARITIME LTD
PGS :1 (including this page)
RE :M/T PRESTIGE

THANKS YOUR TODAY'S FAX.
WE AGREE TO A LOF 2000 WITH SCOPIC CLAUSR INCLUDING.
PLS CONFIRM AND ARRANGE ACCLY.

RGDS/UNIVERSE

Faxe de Universe Maritime no que acepta a oferta de Smit Salvage

De que cartos estamos a falar? O barco é un cangallo, pero podería valorarse en 80 millóns de euros e o combustible son escorras, pero ben vale 40 millóns, segundo estimacións recollidas por Luis Gómez e Pablo Ordaz. O que

ten o mar é que é moi grande. Hai anos a concesión da recollida do combustible que aboia nas augas dun porto galego supúxolle ao capitán marítimo que a adxudicou, sen saír do despacho, un coche novo, e non dos que se fan en Vigo.

De aí a manobra, ou a falta dela, do *Ría de Vigo*. O barco de Remolcanosa está contratado polo Ministerio de Fomento. Pode facer contratos privadas se avisa con 15 días de antelación, que non é evidentemente o caso. Mangouras non foi moi explícito na súa primeira declaración sobre por que estivo a velas vir nun primeiro momento, pero meses despois, no xulgado de Corcubión, aclarouno: «Non sabía que o *Ría de Vigo* era un remolcador do Estado, e polo tanto, de balde». Non se sabe se Fomento estaba ao tanto desa dobre vida da concesionaria de Salvamento, pero nos portos galegos sabíao todo o mundo⁶.

6 O desmantelamento dos servizos públicos de salvamento comezou, quizais lle soe o argumento, cando na Dirección de Mariña Mercante chegaran á conclusión de que como as dotacións de salvamento soamente se usaban en circunstancias concretas e excepcionais, era máis barato subcontratalas no sector privado ca telas en propiedade (un razoamento que a ninguén se lle ocorreu aplicar, por exemplo, ás Forzas Armadas). A maiores, levaron a base do *Alonso de Chaves*, o mellor remolcador de Fomento, da Coruña para Xixón e estiveron a piques de facer o mesmo co vello helicóptero do SAR (o antecesor do *Helimer Galicia*). Mentres o *Alonso de Chaves* gastaba combustible paseando polo Cantábrico sen cometido concreto, as operacións de salvamento adxudicábonselle ao Ría de Vigo, incluso cando estaba avariado.

De todas as formas, a actuación no caso do *Prestige* foi un tanto descarada, e tiña demasiados focos de atención como para deixalo pasar. O 27 de novembro, o Ministerio de Fomento sacou unha nota cun estilo que polo rimbombante parecía da autoría de Federico Trillo —quitado pola falta de comas— na que desmentía tales rumores: «Sobre el dato cierto de la intervención desde el primer momento del remolcador *Ría de Vigo* se presupone gratuitamente y sin prueba alguna que lo demuestre que la única motivación de su tripulación

Tentar botar un cabo a un petroleiro desde un remolcador no medio dun temporal de forza oito non é doado. Só podes traballar, ou comer, ou o que sexa, cunha man. Coa outra teste que agarrar a onde poidas. O *Ría de Vigo* é un barco potente, pero de hélice, con menos capacidade de manobra que os de tobeira, e precisa de toda a tripulación. Teñen que desembarcar no petroleiro dous amarradores voluntarios, sabendo que non cobrarán un can de máis. Exactamente igual que os outros pequenos pero bravos remolcadores que se su-man. Ao *Ría de Vigo* rómpelle todo o rompible.

Ás 22.40 h, a nota de prensa emitida polo Ministerio de Fomento asegura, sendo económica coa verdade, que «el buque de Salvamento Marítimo Ría de Vigo está en estos momentos realizando la maniobra de remolque del buque. Se dirigirá el buque mar adentro para evitar riesgos». A esa hora, o petroleiro, ferido, ceibo e sen máquina, está xa a 19 millas de Fisterra.

era conseguir el premio económico por el salvamento de la carga y el buque siniestrado. Sin embargo, éste y los demás buques al servicio de Salvamento Marítimo realizan sus misiones cumpliendo las órdenes que reciben de sus centros coordinadores. Las tripulaciones de estos buques han demostrado a lo largo de los años su entrega y espíritu de servicio en el desempeño de su trabajo. La multitud de emergencias resueltas demuestran que su profesionalidad está fuera de toda duda».

A acrisolada profesionalidade de anos non durou nin quince días. O 10 de decembro, o responsable de Fomento Álvarez Cascos advertía no Congreso dos Deputados. «Estimo que el armador del *Ría de Vigo* pudo incurrir en claro incumplimiento contractual, razón por la cual la Abogacía del Estado en A Coruña tiene el encargo de emprender las acciones jurídicas que procedan». Que eu recorde, nunca máis se soubo das tales accións xurídicas. Ao día seguinte da intervención de Cascos, o BOE publicaba a renovación da concesión do servizo de Salvamento na zona noroeste a Remolcanosa por 1.337.000 euros.