



ORGANIZAN



COLABORAN



Un patrón de irresponsabilidad

Barcelona y Bilbao, marzo de 2012

J.M. Ruiz Soroa y J. Zamora Terrés



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

- En los tres grandes accidentes marítimos ocurridos en España en los últimos años (Urquiola, Aegean Sea y Prestige), toda o la parte mayor de la responsabilidad del siniestro recae sobre la Administración marítima.
- Para velar su responsabilidad, la Administración ha focalizado toda la culpa, o la mayor parte, sobre los capitanes de los buques o sus empresas.
- Como consecuencia de ello, la Administración marítima española no ha aprendido de sus errores y mantiene políticas de prevención y gestión equivocadas.

ORGANIZAN



COLABORAN





ORGANIZAN



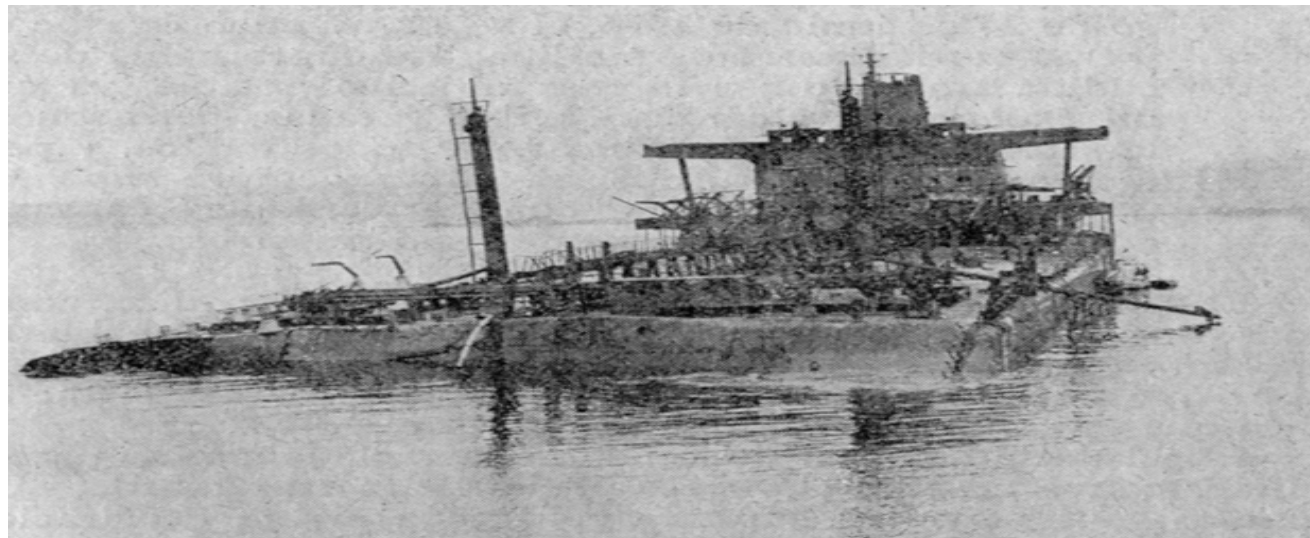
COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

URQUIOLA, 1976 (1).

El petrolero Urquiola tocó fondo en un bajo que no constaba en la carta náutica mientras entraba cargado con 101.000 toneladas de crudo en el puerto de La Coruña. Antes de analizar los daños y estudiar qué había pasado, la autoridad marítima mandó salir el buque por el mismo canal de entrada, provocando la embarrancada definitiva del buque y su posterior incendio.





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

URQUIOLA, 1976 (2).

Murió el capitán del buque y se produjo una gran contaminación.

Las autoridades manipularon los medios ocultando su responsabilidad. Se dudaba de la existencia de bajos sin señalizar, atribuyéndolo a una fantasía de los marinos y llegaron a declarar que el buque podía haber explotado.

El informe oficial, más de mil folios con unas conclusiones vergonzosas, pretendió el procesamiento del capitán y algunos oficiales, acusados de negligencia, y de los autores del libro “Urquiola, la verdad de una catástrofe”.





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

URQUIOLA, 1976 (3).

Meses después del accidente el Instituto Hidrográfico de la Marina reconoció la existencia de nueve agujas que no constaban en la carta náutica del puerto de A coruña.

Años más tarde, en julio de 1983, una Sentencia del Tribunal Supremo condenaba al Estado a pagar por el naufragio y proclamaba el irreprochable comportamiento profesional del capitán del Urquiola.

La decisión de sacar el buque era tachada por el Tribunal Supremo como **apresurada, incompetente, irrazonable y absurda.**





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

AEGEAN SEA, 1992 (1).

El petrolero griego Aegean Sea embarrancó frente a la torre de Hércules el 3 de diciembre de 1992, cuando intentaba entrar en el Puerto de A Coruña por el canal del oeste con 79.066 Tm de crudo cargadas en Escocia por cuenta de Repsol.

El buque no consiguió completar la maniobra, apresado por el oleaje de través y las rachas de viento superiores a 100 kms/h.

No se hubiera producido el accidente si se hubieran cumplido las normas de seguridad previstas desde la desgracia del Urquiola.

El práctico no embarcó donde debía ni los remolcadores estaban donde tenían que estar, la maniobra se ordenó de noche, con mal tiempo y una hora antes de la bajamar, y el capitán Stavridis nunca pudo conocer todas esas normas de seguridad, que llevaban mas de 15 años en vigor, porque nunca se comunicaron a los correspondientes organismos internacionales.





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

AEGEAN SEA, 1992 (2)

La detención del capitán Stavridis en la tarde de ese mismo día 3 de diciembre de 1992 y su ingreso en prisión fue la respuesta oficial ante la presión de la opinión pública.

De nuevo se recurrió a la criminalización de las tripulaciones, mientras se extendía un manto de silencio sobre las actuaciones de la Administración marítima y portuaria.

De nuevo la jurisdicción ordinaria corrigió lo dictaminado por la Administración y declaró que el práctico y los remolcadores eran culpables por infracción de sus obligaciones reglamentarias. El Estado tuvo que indemnizar a los armadores del buque y a los propietarios del crudo derramado.





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

PRESTIGE, 2002 (1). Cargado con 77.000 Tm de fuel pesado, el petrolero navegaba por el DST de Finisterre cuando en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, en medio de un temporal, sufrió una avería estructural que hizo escorar peligrosamente el buque. Los helicópteros de Sasemar y de la Xunta salvaron a la tripulación. El capitán permaneció a bordo junto al primer oficial y el jefe de máquinas.

El capitán, Apóstolos Mangouras, y los salvadores profesionales contratados por el armador, Smit Salvage, solicitaron un lugar de refugio para resolver la avería.

La autoridad marítima desatendió la petición y ordenó al buque alejarse al rumbo 320 hacia un temporal debidamente anunciado que venía del noroeste. De esta forma **convirtieron el accidente marítimo, con un máximo derrame contaminante de 2000 Tm en una catástrofe medioambiental.**





UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD



PRESTIGE, 2002 (2). Detuvieron al capitán Mangouras y lo mantuvieron 83 días en prisión bajo la acusación de desobediencia a la autoridad basada en un error de traducción de las palabras del capitán al controlador del centro de coordinación del salvamento. Mangouras nunca dijo que “sólo obedecía órdenes del armador”. Lo que dijo fue que “el remolcador obedecía a su armador”, no a él. Ese error, quizá justificable en el fragor de la emergencia, fue mantenido por la autoridades de forma miserable ocultando durante meses la grabación que demostraba la infamia.

ORGANIZAN



COLABORAN





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

PRESTIGE, 2002 (3). Con tal de desviar sus responsabilidades, el tremendo error de negar refugio al buque averiado, las autoridades marítimas han desplegado ímprobos esfuerzos y derrochado una ingente cantidad de medios tendentes a demostrar una culpa ajena: del capitán, del armador, de la sociedad de clasificación... El Delegado del Gobierno en Galicia, **Arsenio Fernández Mesa**, llegó a vincular el accidente con Gibraltar, supuesto destino del petrolero. La Comisaria de Transportes de la Comisión Europea, **Loyola de Palacios**, fue aún más **Tejos** y acuñó un nuevo concepto, los “puertos de conveniencia”, una estupidez que mejor olvidar.





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

EN LOS CASOS ANALIZADOS, LA ADMINISTRACIÓN ADOPTÓ LOS SIGUIENTES COMPORTAMIENTOS TÍPICOS

1. Imputación y focalización de culpas sobre el personal embarcado. Criminalización de los marinos y utilización de los procesos penales como método de desviar la atención e introducir en su resolución a órganos relativamente inexpertos y dóciles.

En todos los casos, sin importar con qué mentiras, se procesó por vía penal a los marinos embarcados. Aunque al final los tribunales desmontaran esta estrategia, las autoridades habían cubiertos sus objetivos, alejar de sí cualquier atisbo de responsabilidad.



ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

2. Intoxicación masiva de una opinión pública poco preparada y muy dispuesta a aceptar cualquier explicación que pinte el entramado marítimo con simplezas del cine de piratas.

En los tres casos, los medios de comunicación fueron sometidos a una sistemática manipulación. Se filtran a la opinión pública los detalles debidamente manipulados que culpabilicen a los armadores y a los marinos. De esta forma los medios difundieron de forma reiterada que el capitán del Urquiola era un profesional negligente, que el capitán del Aegean Sea era un salteador nocturno de puertos y que el capitán del Prestige era una pirata que no reconocía la autoridad del gobierno español.



ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

3. Las investigaciones oficiales se llevan a cabo de manera sesgada, confusa y parcial, sin entrar nunca a analizar las decisiones de la propia Administración.

El mejor ejemplo lo tenemos en el accidente del Prestige, un auténtico monumento a la necedad. La investigación se limitó a examinar las posibles causas de la avería del buque en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, olvidando el análisis de todo lo que aconteció tras la avería y durante los seis días que el buque deambuló frente a las costas gallegas dejando un reguero de contaminación. Lo más grotesco es que las causas de esa primera avería permanecen en el terreno de las hipótesis, puesto que mientras el buque estuvo a flote, la Administración marítima incumplió su deber de examinar la avería. Y la posterior investigación submarina del pecio sigue deliberadamente enterrada en algún cajón



ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

4. Se eleva el tono del siniestro buscando su confusión con un problema político entre gobierno/oposición, lo que garantiza a la burocracia responsable plena protección por parte del interés político en cuestión.

En todos los casos, la burocracia marítima ha tachado cualquier opinión crítica, o que no comulgara con sus ruedas de molino, de política para desgastar al partido gobernante (en el caso del Urquiola, al Régimen), de modo que empujaban a la maquinaria propagandística del Gobierno a defender a capa y espada las actuaciones de la Administración marítima para no hacerle el juego a la oposición.



ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

5. Se pone en circulación un concepto espurio del interés general que lleva a la defensa irracional del “que paguen los extranjeros y no España”.

Este es un punto crucial para entender el éxito de la estrategia de ocultamiento de la responsabilidad de la burocracia marítima. Se filtra como información cualificada que hay que condenar al capitán pues de otro modo el Tesoro público habría de pagar los daños. Se azuza así lo que podríamos llamar el patriotismo económico de las personas con poder en los ámbitos políticos y judiciales. Se identifica el interés general con el Tesoro público. Si hay que mentir, para condenar a un marino y salvar a la Hacienda pública, se hace sin el menor escrúpulo, por patriotismo, con convicción.

El discurso lúcido de quienes arguyen que el interés general requiere una investigación independiente y rigurosa, afrontando las conclusiones para no volver a tropezar en la misma piedra, son despreciadas por antipatrióticas, o peor aún se tildan de vendidas a intereses extranjeros.



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

CONCLUSIONES

1. Éxito indiscutible de público. En los tres siniestros analizados, Urquiola, Aegean Sea y Prestige (y en muchos otros que no tuvieron tanta resonancia), la estrategia de la burocracia marítima ha cosechado, desgraciadamente, un éxito indiscutible. En la memoria social queda que las autoridades hicieron lo mejor en defensa del medio ambiente y de los intereses de España. Ello permite a la burocracia salir indemne de sus errores. Por el contrario, quienes dentro de la Administración han osado enfrentarse a esa estrategia, con frecuencia los más capaces, son marginados y si es posible expedientados.

ORGANIZAN



COLABORAN





ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

CONCLUSIONES

2. Fracaso objetivo. En todos los casos, el Estado español ha tenido que hacerse cargo de las consecuencias económicas de los siniestros. El mecanismo asegurador, objetivo en estos supuestos, ha cumplido con su parte. Lo hubiera hecho en cualquier caso, lo que pone de relieve que el patrón de irresponsabilidad que estamos analizando posee una escasa, por no decir nula, productividad económica. La excitación del patriotismo económico no pretendía defender el interés general. Era sólo una argucia para librar de cualquier sospecha a las autoridades marítimas responsables de la desgracia.



ORGANIZAN



COLABORAN



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

CONCLUSIONES

3. Una perversión de doble efecto. El comportamiento típico de la burocracia marítima produce un doble efecto negativo. Por un lado, se induce a los políticos en el poder a derrochar enormes sumas de dinero en material e instalaciones con la promesa de que así garantizan un alto grado de seguridad y evitarán futuros siniestros. El miedo y la perplejidad de los políticos ante el clamor social por el siniestro del Prestige condujo en los años siguientes a dotar el salvamento marítimo de unos medios que no poseen otros países de nuestro entorno más ricos y con mayores riesgos de mar.



UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

CONCLUSIONES

4. Una perversión de doble efecto. Por otra parte, la estrategia de la irresponsabilidad que estamos examinando consigue enquistar en la Administración pública conductas profesionalmente inadecuadas en la gestión de los accidentes debido a su repetida impunidad. Un sistema burocrático que no es penalizado por sus fallos, no aprende. Al contrario, sus políticas erróneas se reproducen por inercia y se extienden como una mancha de aceite. Tal vez por ello, nuestro país puede exhibir una colección de siniestros marítimos desgraciados muy superior a otros países que afrontan objetivamente riesgos mucho mayores.

ORGANIZAN



COLABORAN





UN PATRON DE IRRESPONSABILIDAD

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN

José María Ruiz Soroa y Juan Zamora Terrés

Marzo de 2012

ORGANIZAN



COLABORAN

