

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 12



CASO DE DERECHO MARÍTIMO:
NAUFRATIO Y REMOCIÓN DEL BUQUE
CASTILLO DE SALAS

Año XXVIII

2010

Núm. 108

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

CASO DE DERECHO MARÍTIMO:
NAUFRAGIO Y REMOCIÓN DEL BUQUE
CASTILLO DE SALAS

Ramón Fernández-Guerra
Profesor de Derecho Mercantil
Universidad de Oviedo



REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Ramón Peral Lezón, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.^a planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono. 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2009.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983
ISSN: 012-467-X.
NIPO: 076-10-088-9 (edición en papel).
NIPO: 076-10-089-4 (edición en línea).
Impreso en España.- Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: del libro Regimiento de Navegación, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas.

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	7
Varada y naufragio del buque <i>Castillo de Salas</i>	11
Practicaje y fondeo del barco	11
Varada y naufragio de la nave	17
Salvamento del buque	21
El contrato de salvamento para reflotar el carguero	21
Reflotamiento y hundimiento de la sección de proa	25
Extracción del pecio	29
El contrato para la remoción de la sección de popa y la extracción de combustible	29
La extracción «de los restos» del pecio	39
La ausencia de competencias de la Administración autonómica en el siniestro	42
La contaminación por vertidos de carbón al mar en relación a la Comisión de Seguimiento	42
El litigio sobre competencias entre la naviera y la Administración asturiana	47
La exoneración penal del capitán, el práctico y las autoridades	54
Seguros marítimos y acuerdos sobre el siniestro	61

**CASO DE DERECHO MARÍTIMO:
NAUFRAGIO Y REMOCIÓN DEL BUQUE
*CASTILLO DE SALAS***



Ancla del *Castillo de Salas*, expuesta en el Museo de Las Anclas de Salinas (Asturias).
(www.museodelasanclas.es)

Introducción

El «bulkcarrier» *Castillo de Salas*, construido en la factoría de Astano de Astilleros Españoles, en Ferrol, y entregado el 23 de agosto de 1980 a su armador, tenía 56.455 T.R.B., 41.577 T.R.N., 264 metros de eslora total, 40 metros de manga, 20 metros de puntal, 14,57 metros de calado, motor diésel Sulzer de 20.300 B.H.P., 14,53 nudos de velocidad, una capacidad de bodegas (en grano) de 124.168 metros cúbicos y estaba clasificado por el *Lloyd's Register of Shipping* (1).

El barco, que contaba con una tripulación de 38 miembros, pertenecía a la flota de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, S.A. (Elcano), estaba fletado en *time charter* por la Empresa Nacional Siderúrgica, S.A. (Ensidesa), consignado a Alvargonzález, y asegurado en póliza de cascos por la Mutua de Seguros del Instituto Nacional de Industria (Musini) junto a otros coaseguradores privados; Musini, también, cubría tanto la responsabilidad civil del armador, al haberse reasegurado de dichos riesgos con el Club de Protección e Indemnización Britannia, como la cobertura por el cargamento de carbón a través del seguro de facultades, también en régimen de coaseguro como el barco.

En el momento del accidente, el granelero transportaba en sus nueve bodegas 99.722 toneladas de carbón siderúrgico en grano muy desmenuzado, que había embarcado en Norfolk con destino al puerto de El Musel de Gijón, para su consignación a Ensidesa y, en una pequeña parte (11.265 toneladas), a la empresa Industria Química del Nalón, S.A. Era la sexta vez que, desde el verano de 1985 hasta la fecha del accidente, el buque efectuaba la misma ruta con el mismo tipo y cantidad de cargamento.

La justificación de este trabajo se debe a varios motivos. En primer lugar, al ser el autor natural de la localidad —que es un accidente— y haber vivido casi toda su vida en la plaza, vinculado además al Gijón marítimo, era una tentación investigar un accidente naval de gran impacto social, económico, político, jurídico y judicial. A ello hay que añadir varias peregrinaciones al cerro de Santa Catalina, según se malograba la nave, y la constatación personal de que en la playa San Lorenzo, a la altura del Ayuntamiento, en marzo de 2009 todavía afloraban en la orilla restos de carbón. En segundo lugar, el manto de silencio científico, explicado por el olvido colectivo en que el siniestro devino, cercana la fecha al cumplimiento del vigésimo quinto aniversario del naufragio del buque, invita, con la tranquilidad y comodidad que da el paso del tiempo, a investigar qué fue lo que pasó a la luz de los documentos oficiales del caso.

(1) RODRÍGUEZ AGUILAR, V.: *Cinco grandes naufragios de la flota española*, Madrid, 2004, en cuyas pp. 179-243 se trata monográficamente de la varada del *Castillo de Salas*. Es el primer y único trabajo de investigación de envergadura que sobre el siniestro del *Castillo de Salas* se ha publicado. Agradezco al autor los útiles comentarios y textos que me ha facilitado.

Debo decir que el texto que sigue es sólo una modesta aportación individual, desde la perspectiva básica del Derecho marítimo a un caso de accidente de la navegación. Para ello, ante la ausencia de fallos judiciales sobre el fondo del asunto —que quedó, parcialmente, sin resolver autorizadamente—, hay que reconstruir los hechos sobre la base de los documentos auténticos del momento. Esto supone huir de versiones varias, bienintencionadas y tóxicas, y rehusar establecer juicios de valor definitivos. Debo adelantar, también, que se ha procurado eludir al máximo la consideración político-sindical que los hechos pudieran merecer si bien, resulta imposible entender lo acontecido sin conocer el trasfondo político y social que el naufragio produjo en Gijón y en Oviedo. En esta línea, se ha omitido toda identificación personal directa en el discurso narrativo de los hechos, así como, aun reconociendo su validez, toda versión verbal de los sucesos.

La realización de esta breve investigación se ha basado, fundamentalmente, en los fondos y documentos del Archivo del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Gijón (2), del Archivo Municipal de Gijón (3), del de la Comandancia Naval de Gijón (4) y del Registro del Tribunal Superior de Justicia de Oviedo. Se trata, por tanto, de documentación oficial, prácticamente inédita, que da una perspectiva distinta de la puramente periodística, la cual también ha sido de cierta utilidad (diario *El Comercio de Gijón*). Lo que interesa es que hablen los documentos, pues hay una gran distancia entre lo que puede contar una cronología aséptica de los hechos materiales y jurídicos producidos, y la impresión personal que se obtiene al manejar «los papeles del caso». A estos

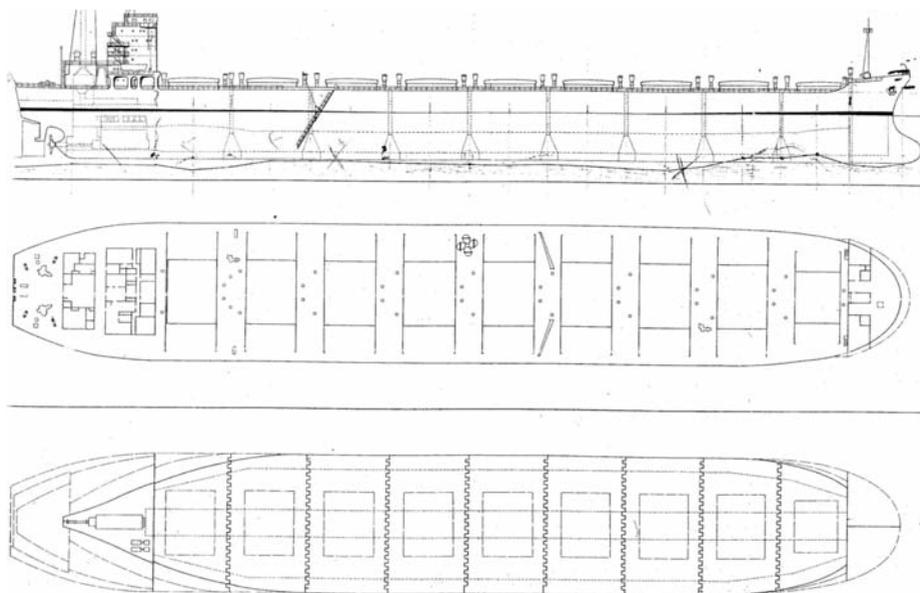
(2) La fuente documental más completa y ordenada que se ha manejado para esta investigación está en las actuaciones judiciales contenidas en la voluminosa (11 tomos) causa instruida, primero por el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón (Diligencias Previas 43/86 y Procedimiento Abreviado 252/1989), y posteriormente, por el Juzgado de lo Penal n.º 2 de la misma plaza (P.A. 481/92). Agradezco al juez decano de Gijón, magistrado Sr. Laborda, a la magistrada del Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón Dña. Belén García Iglesias, a la magistrada del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Gijón, Dña. María León Escobedo, al secretario judicial D. Francisco Manuel Castellano Navarro y al personal de este último Juzgado, la total colaboración prestada y las facilidades recibidas para la realización de este trabajo. En la actualidad, la documentación de referencia se ha remitido al Archivo Histórico Provincial de Asturias (antiguo de Oviedo).

(3) En este Archivo, hay dos carpetas/cajas (Refs. 11.188-1 y 11.189-1) que, con un índice aproximativo de su contenido, contienen numerosos documentos sobre el caso, con especial atención, lógicamente, a los documentos del Ayuntamiento de Gijón sobre el asunto. También hay en otras dependencias municipales, documentación que se puede consultar a través del Archivo. Agradezco al archivero municipal, D. Eduardo Núñez Fernández y al personal del centro su colaboración.

(4) En el Archivo de la Comandancia de Marina se guardan dos cajas con numerosas carpetillas de documentos sobre el naufragio del *Castillo de Salas*, especialmente, desde la perspectiva interna de la autoridad de marina. Debo agradecer, las facilidades y amabilidad del comandante naval de Asturias, capitán de navío D. Juan Manuel Beceiro Martínez, del segundo comandante naval de dicha región marítima, capitán de corbeta D. Enrique Castaño y del resto del personal de la dependencia por el buen trato y la asistencia recibida.

escritos, debo añadir un buen número de informes y dictámenes periciales inéditos citados a pie de página, que son también imprescindibles para el conocimiento del asunto.

Como se verá, metodológicamente se ha preferido abusar de la transcripción literal de numerosos documentos, en aras de una mayor objetividad, lo que no ha impedido construir una interpretación estructural de los hechos a la luz de las instituciones del Derecho marítimo y del marco jurídico general. Y tampoco se efectúa una calificación exhaustiva de las variadas cuestiones legales que, sucesivamente, van asomando en el devenir del caso pues, transcurridos tantos años, el estudio doctrinal detallado de los elementos jurídicos del supuesto viene a perder una cierta parte de su interés. En esa línea, también se ha prescindido de contemplar otros aspectos menores (abandono del barco, expedientes sancionadores regionales, abordaje de pescadores al precio, falta de cobertura del aval de asegurador a la responsabilidad del práctico, retrasos y deficiencias en el procedimiento judicial, etc.), que no dejan de tener cierta trascendencia.



Plano del *Castillo de Salas* editado por la Empresa Nacional Elcano, en el que se marcan los puntos de encalladura.

Archivo de la Comandancia Militar de Marina de Gijón.

Por tanto, en este texto sólo se esboza una panorámica general de algunas de las cuestiones vinculadas con el caso, ya que, en puridad, habría que proceder a un examen mucho más nítido y completo del que aquí se ofrece, apurando las fuentes documentales mencionadas e indagando en los archivos de

diversas entidades que tuvieron participación en los hechos (D.G.M.M., Elcano, Ensidesa, Musini, Capitanía Marítima de Gijón, Administración Autonómica...) para tener una perspectiva más certera del famoso y sepultado naufragio y sus secuelas. En mi opinión, la pérdida del barco con su carga y sus circunstancias permite un denso trabajo monográfico que queda por hacer y, pienso, sería de utilidad, aunque fuese sólo por contribuir a esclarecer unos acaecimientos náuticos que causaron una fuerte impresión colectiva en la localidad.

En resumen, en esta aportación se contempla la llegada a las inmediaciones del puerto de Gijón del buque *Castillo de Salas*, la prestación del servicio de practicaje para el fondeo del buque, su desplazamiento hacia la costa por la acción del viento y las corrientes marinas a causa del garreo del ancla y su posterior varada a unos pocos cientos de metros del litoral. Tras fallidas tentativas de desembarrancamiento inmediato, que fracasan, se plantea el salvamento de la nave con su carga, que también se ve frustrado por la rotura en dos secciones de la nave. Atendemos entonces al contrato de reflotamiento de la proa y al hundimiento de la misma en alta mar, desechado su traslado a puerto. Luego viene el análisis del contrato de remoción de la sección de popa y la extracción de combustibles. Materia que vuelve a tratarse cuando, quince años después, ante la aparición de restos de fueloil en las playas locales, se vuelve a contratar la extracción de lo que quedó de la popa (la zapatilla) y de los carburantes que contenía, en el fondo marino.

También se observa en la investigación las actuaciones judiciales, contencioso-administrativa y de orden penal, que se sustanciaron a causa del siniestro y sus derivaciones. En el primer aspecto, se recoge la falta de competencias en el caso de la Administración asturiana para dirigir las operaciones, ausencia ratificada por el Tribunal Supremo, al suscitarse la cuestión con ocasión del parcial vertido voluntario de carbón al mar para aligerar el peso de la proa y poder reflotarla. En todo caso, la sentencia definitiva se dictó cuando, en la práctica, hacía un lustro que los hechos se habían adelantado al fallo. En este apartado, también se recuerda, someramente, el régimen de hecho y actuaciones de la denominada Comisión de Seguimiento en relación con el derrame voluntario de carbón al mar y sus efectos contaminantes sobre el medio marino.

En el procedimiento penal se llegó a pedir la apertura de juicio oral contra capitán y práctico; pero, con la derogación de la normativa penal marítima especial, quedaron sobreseídas las actuaciones. El capitán estuvo bajo procedimiento judicial cinco años, y en ese plazo sólo declaró ante el juez instructor de la Comandancia de Marina poco después de la varada, y nunca llegó a hacerlo ante la jurisdicción penal ordinaria. Otro tanto ocurrió con el práctico, para acabar ambos, un lustro después de los hechos, exonerados por un cambio legislativo y un tecnicismo, pues el delito de daños por negligencia profesional del Derecho penal común nunca fue invocado por las acusaciones. Por su parte, las autoridades marítimas, el D.G.M.M., el comandante militar de Marina y el presidente de la empresa pública Elcano, que sí declararon ante

los tribunales, vieron cómo eran, asimismo, sobreesidas las actuaciones, en la que ni siquiera se apreció la apertura de juicio oral contra ellas. En resumen, no hubo responsabilidad penal alguna.

La razonada sensación de futilidad de los procedimientos judiciales apuntados se corrobora cuando se observa que en el campo de la responsabilidad civil hubo acuerdo general, pues todos los perjudicados aceptaron los convenios de indemnización que se produjeron con los aseguradores. En este sentido, indagamos en el texto, en la medida de lo posible, la solución económica de lo acontecido a través de la distribución de los riesgos en el campo de los seguros marítimos.

Varada y naufragio del buque *Castillo de Salas*

Practicaje y fondeo del barco

El naufragio del buque *Castillo de Salas* se produjo porque, estando fondeado, a la espera de atraque, en el antepuerto de El Musel de Gijón, tras garrear su ancla y desplazarse de su lugar de fondeo encalló a 750 metros del litoral, en el bajo de La Moral. Más tarde, después de verter por la borda cerca de 20.000 toneladas de la carga para aligerar la proa, se reflató ésta y fue hundida, posteriormente, en alta mar. A ello siguió, en dos fases separadas, temporalmente, por una década, el desguace y remoción de la sección de popa. La secuencia que observamos en este apartado trata de narrar, a través de un peritaje, solicitado a instancia judicial, junto con las declaraciones ante la autoridad de Marina de capitán, tripulantes y prácticos, la cronología de los hechos producidos y deducidos así como la valoración técnico-náutica de los mismos concluida por el experto.

En apretada síntesis, según el relato del Informe pericial del capitán de la marina mercante y profesor de la Escuela Superior de la Marina Civil de Tenerife, SANZ QUEVEDO (5), a las ocho horas de la mañana del sábado 11 de

(5) «Informe sobre accidente marítimo. Fondeo, garreo y varada del bulkcarrier *Castillo de Salas* en la concha del puerto de Gijón, el día 11 de enero de 1986», Santa Cruz de Tenerife, 22.11.1988. Este dictamen técnico sobre las maniobras del *Castillo de Salas* es el único conocido en la materia, por lo que, a falta de sentencia judicial y de cualquier otra información contrastada —de las muchas que produjo en el suceso—, parece válido aceptar el pormenor de los hechos náuticos objeto de investigación. Además, dicho texto contempla las declaraciones del capitán, primer y tercer oficial de puente, jefe y segundo de máquinas, prácticos, de fondeo y post-emergencia, producidas en el Procedimiento Previo núm. 42 de 1986, instruido en averiguación de las causas que motivaron el embarrancamiento del buque *Castillo de Salas* iniciadas el 15 de enero de 1986 (cuatro días después del siniestro) por la Comandancia Militar de Marina de Gijón, por medio de un juez instructor (juez militar eventual, teniente de navío (R.N.A.)). Por último, disponemos del relato del capitán sobre la varada inicial y el posterior abandono del buque al tiempo de su rotura en dos, recogido en la sección de acaecimientos del diario de navegación del *Castillo de Salas*. Desconozco si hubo protesta de mar del capitán, aunque no he encontrado mención alguna en los archivos consultados.

enero de 1986, encontrándose el *Castillo de Salas* a 1.426 m de la punta del dique Príncipe de Asturias del puerto de Gijón, con viento flojo y mar tendida, embarca a bordo el práctico, procediéndose a continuación con máquina y timón hacia el fondeadero habitual elegido para buques de gran porte, con sonda de 23 a 28 m. y fondo arenoso. A las 8,40 h, estando el buque en la posición asignada de fondeo, desembarca el práctico después de indicarle al capitán que fondeara con seis grilletes de cadena, buque parado. A las 8,45 se fondea el ancla de estribor, dejando seis grilletes de la misma en el agua y se manda parar máquinas quedando el buque a 1,25 millas de la costa. No obstante, el práctico, desde su embarcación presencié el fondeo y estimó que la distancia real del litoral era un poco superior.

Durante la hora y media siguiente, aunque la velocidad del viento aumenta hasta 41 km/h, fuerza 6, ello no impide el normal desembarco del buque a una embarcación del jefe de máquinas, el 2.º oficial de puente y dos alumnos en prácticas. En ese intervalo, los tripulantes de servicio no advierten variación alguna en la nave o respecto a su situación, hasta que entre las 10.00 y las 10.15 h un fuerte cabeceo del buque, acompañado de chubascos y lluvia, alertó al 3.º oficial de guardia, y al capitán y al 1.º oficial, que habían subido al puente, los cuales comprobaron que el barco se había desplazado de su posición inicial de fondeo al ser arrastrado por el viento y las olas en dirección a la costa. Ante la peligrosa situación, el capitán ordena que la sala de máquinas esté lista para maniobrar, se comunica con prácticos y remolcadores por si es necesaria su intervención, y se ordena fondear el ancla de babor. No obstante, se produce un movimiento brusco del buque, seguramente un golpe de la quilla contra el fondo, que inicia la varada del barco.

A las 10.30 h comienza la tentativa de sacar el barco de la encalladura con la toma de un cable de remolque del remolcador portuario *Torres*, que con un práctico a bordo, distinto del que realizó el fondeo anterior, fue el primero en llegar en auxilio del barco. Después, se escucha de nuevo la popa del buque golpear contra el fondo, al tiempo que se recibe aviso en el puente de que la sala de máquinas estaba inundada y fuera de servicio (6). Como consecuencia de estos golpes contra el fondo, se produce la inundación de otros compartimentos de la parte de popa del buque que queda desde entonces, prácticamente, inmovilizada. Poco después, se iza a bordo el ancla de estribor fondeada, inicialmente, por no hacer presa en el fondo (la de babor no fue recuperada), y se producen intentos del *Torres* y de otros remolcadores del puerto por tirar y empujar el barco para desvararlo, sin resultado alguno, hasta que a las 22.00, próxima la bajamar, desisten definitivamente.

Dicen las principales Conclusiones del Dictamen SANZ QUEVEDO:

(6) Según SANZ QUEVEDO, que recoge la declaración del jefe de máquinas, debió desgarrarse la práctica totalidad del fondo del forro exterior del buque situado debajo de la máquina, así como el doble fondo del tanque de agua de refrigeración de los pistones, lugar por el que seguramente entró el agua de mar que inundó la cámara de máquinas.

El práctico encargado del fondeo del *Castillo de Salas* desembarcó injustificadamente del mismo antes de realizar dicha maniobra (Conclusión 1).

Este «comportamiento insólito del práctico (...) al desembarcar apresuradamente del buque antes de llevar a cabo el fondeo correspondiente» lo explica aquél (7) del siguiente modo: «Una vez lista la maniobra de FONDEO y situado en el punto asignado, desembarco del buque de acuerdo con el capitán, una vez que le indiqué que fondeara con seis grilletes de cadena, buque parado, siendo dicho desembarco motivado para aprovechar el socaire que en ese momento hacía el barco de la mar tendida que recalaba del noroeste. Presencié desde la embarcación el FONDEO del buque hasta el último momento» (8). Para el Dictamen esta justificación resulta insostenible, por las distintas direcciones de mar y viento que había en aquel momento y por el desembarco, poco después, de varios miembros de la tripulación en una embarcación sin dificultad alguna.

Cuando el práctico desembarcó del *Castillo de Salas*, si bien éste se hallaba tal vez en el lugar previsto para su fondeo, no estaba parado ni en condición de fondear (Conclusión 2).

Si el práctico desembarcó a las 08.40 h y el ancla de estribor dio fondo a las 08.45 h, ¿por qué esperó el capitán esos cinco minutos? Parece lógico pensar que lo hizo porque el barco no debía de estar completamente parado cuando llegó al punto de fondeo previsto (como se requiere el fondeo a los buques de gran tonelaje), con lo que la inercia que lleva el barco genera la suficiente energía para llegar a arrancar el ancla del lecho del mar y arrastrarla sin que ésta haga presa en el fondo. Esto se demuestra con la indicación que hizo el práctico al capitán antes de desembarcar, al decirle que fondeara con seis grilletes, buque parado. Si el *Castillo de Salas* hubiera estado detenido, el práctico hubiese omitido el segundo inciso de la observación, por innecesario. Además, por el diario de navegación se demuestra que el barco utilizó sus máquinas, durante una parte al menos, de los mencionados cinco minutos, lo que, lógicamente, se hizo para tratar de detener completamente el navío, claro está porque aún estaba en movimiento (9).

El capitán del *Castillo de Salas* fondeó el buque en un lugar distinto al que previamente se le había asignado para ello (Conclusión 4).

En cuanto a la toma del fondeadero, a tenor de la carta náutica 13-B del puerto de Gijón utilizada a bordo, el punto asignado está situado sobre un

(7) V. la escueta declaración del práctico del puerto de Gijón de servicio en la maniobra de 1 de febrero de 1986, ante el juez instructor de la Comandancia Militar de Marina de la localidad.

(8) El capitán, en declaración de 20 de enero de 1986 ante el mencionado Instructor da la misma versión: «A las 8 h. embarca práctico... Una vez en la posición de fondeo, aprovechando el socaire del viento, el práctico me pide autorización para desembarcar a su lancha y desde la misma darme las instrucciones pertinentes, autorización que le concedo...». Y continúa: «Bajo las instrucciones del práctico ordeno dar fondo al ancla de estribor ...se filan hasta seis grilletes de cadena en el agua ...y doy fin a la faena de fondeo. A 8,55 h. Listo de Maquinas».

(9) En definitiva, el perito concluye (n.º 3) que si dicho práctico no hubiese desembarcado, tal vez no se hubiese producido el fallo de la posterior operación de fondeo.

fondo de arena con una sonda mayor, de 20 metros; pero a 210 metros del mismo se encuentran dos rocas separadas en que la sonda baja a 18,50 y 18,70 metros, respectivamente. Una de esas rocas parece ser el extremo de una restinga de piedra, señalada por bajos recogidos en las cartas, sobre la que la sonda disminuye peligrosamente. Pues bien, en uno de ellos, que se encuentra a 350 metros del círculo de borneo, hay una sonda de 13,5 metros, medida inferior al calado del *Castillo de Salas*.

El Informe deduce que el posicionamiento del buque, en el punto previamente asignado al fondeo, fue incorrecto puesto que el barco llegó al mismo manteniendo aún cierta velocidad, en lugar de hacerlo con velocidad cero. Además, el práctico desembarcó del buque cuando éste aún no estaba en condiciones de dejar caer el ancla. Por tanto, la posición en la que efectivamente se dio fondo con el ancla tuvo que ser distinta de la previamente asignada para fondeo; eso sin olvidar que el práctico, en sus declaraciones, nunca aclara cuál era la posición exacta de tal punto asignado de fondeo. Esto se corrobora en la posterior declaración del segundo práctico (10), el que atendió los intentos de desencalladura, el cual desde el remolcador *Torres*, en el que se dirigía hacia el barco, ya fuera de la bocana del puerto, pudo «comprobar que el buque se encontraba muy al sur, probablemente sobre el bajo de la Moral o en sus cercanías pero sin poder comprobar este extremo, debido a que a causa del fuerte chubasco y viento, no era posible situarse por tierra, pues prácticamente no se divisaba nada».

El lugar donde el capitán dio fondo con el ancla de estribor era inadecuado y peligroso (Conclusión 5).

El perito náutico entiende sobre este aspecto que el punto donde se fondeó el ancla de estribor «nunca debió ser tenido como un lugar idóneo ni seguro para el fondeo del mismo, y sí debió ser considerado como un fondeadero inadecuado y peligroso. Por ello, el haber fondeado en ese lugar a un buque del tonelaje del *Castillo de Salas* constituye al menos una clara imprudencia».

Sin embargo, la declaración del práctico de fondeo dice lo contrario:

« Que la zona elegida por la Corporación de Prácticos, de la cual soy Práctico Mayor, como zona idónea y segura para buques de gran porte, sobre todo cuando las circunstancias meteorológicas reinantes son del Cuarto Cuadrante, condiciones de tiempo que se desarrollaban en dicho día. No se tienen conocimientos en la Corporación, de falta de seguridad en dicho fondeadero en cuanto a garreos ni anomalías en encepados de anclas o falta de firmeza en el fondo. En condiciones de tiempo con vientos duros del Noroeste al Este, fuerzas superiores a siete y mar gruesa, queda al criterio de los capitanes de los buques los que determinan el dejar el fondeadero como medida de seguridad. No tengo conocimiento de un hecho similar en esta zona del puerto de Gijón».

(10) Declaración del práctico de atención a la varada de 3 de febrero de 1986 ante el juez instructor de Marina.

El caso es que tres años después de la varada del *Castillo de Salas* se produjo una nueva encalladura en el mismo lugar: El OBO *Vakis Tsakiroglou*, de 65.459 T.R.B. y pabellón chipriota, cargado con 89.505 toneladas de mineral de hierro, fondeado en las proximidades del puerto de El Musel con un calado de 13,75 m, al sobrevenir condiciones meteorológicas adversas garrea a consecuencia del mar y viento reinantes; y, aunque se intenta abandonar el fondeadero, no se consigue pues el motor principal no arranca, con el resultado de que el barco queda varado sobre un fondo de piedra al norte del cerro de Santa Catalina, a unos 700 metros de la costa. Pues bien; la pericial náutica en este siniestro (11) concluyó «que el lugar de fondeo del ancla de babor no debió ser considerado como seguro y apropiado para un buque de estas características, sino como peligroso teniendo en cuenta la existencia de otras zonas que no presentan estos riesgos». Después de esta segunda varada, se alejó de la costa, considerablemente, la zona de fondeo de los buques a la espera de atraque en el puerto de Gijón, a fin de darles un mayor margen de maniobra en caso de emergencia.

El ancla de estribor había sido instalada en el barco después de su entrada en servicio, reemplazando, probablemente, a la original, perdida con anterioridad (Conclusión 9).

Respecto a las anclas del barco, las reglas de la sociedad de clasificación Lloyd's Register of Shipping exigen que este buque esté equipado con dos anclas sin cepo ordinarias, una a babor y otra a estribor, con un peso de 14.100 kg cada una o en su defecto sin cepo de la clase Gran Fuerza de Fijación con un peso de 10.575 kg. El ancla de estribor original fue sustituida en 1983 por otra que, según el certificado de prueba del Lloyd's, era ordinaria, pero pesaba 3.450 kg menos que el mínimo exigido por la clasificadora, por lo que el ancla de estribor del *Castillo de Salas*, que fue la inicialmente fondeada, no era reglamentaria. Por el contrario, el ancla de babor, según su certificado, aunque pesaba 10.589 kg era de la clase Gran Fuerza de Fijación, con lo que cumplía los requisitos de la clasificadora.

Que el peso del dicho ancla fuese menor, en casi tres toneladas y media, que el reglamentario facilitó, sin duda, su desprendimiento del lecho marino (Conclusión 11).

Pero este hecho, a juicio del perito, no debe ser considerado, en ningún caso, como la causa original del accidente, puesto que dicha ancla de peso inferior, si el buque hubiese estado parado cuando se lanzó al mar, habría sido capaz de aguantar el barco tal como estaba cargado. En suma, la causa que explica que el ancla de estribor no hiciese presa en el fondo y se produjese el garreo posterior hay que buscarla en el error de dar fondo con el ancla al buque cuando éste aún conservaba cierta arrancada.

(11) V. GARCÍA MÉNDEZ y FERNÁNDEZ RICO, capitanes de la Marina mercante y profesores de la Escuela Superior de la Marina civil de Gijón: Informe pericial. Embarrancamiento del *Vakis Tsakiroglou*, febrero, 1990.

La longitud filada de la cadena de la mencionada ancla no debió influir en su desprendimiento del fondo (Conclusión 12).

Por lo que se refiere a las cadenas de las anclas, sus certificados demuestran que eran aparentemente reglamentarias; y, en cuanto a la cadena filada —seis grilletes o 165 metros en el agua—, hay que considerarla correcta, por lo que no debió influir de ningún modo en el arrastre o desprendimiento del ancla susodicha (12).

La derrota que según el capitán siguió el buque desde la posición de fondeo inicial hasta la de varada, contraviene las leyes de la naturaleza y es, por lo tanto, imposible (Conclusión 15).

El capitán del barco manifestó que la derrota que llevó el navío desde el fondeo hasta la varada fue rectilínea en dirección al cerro de Santa Catalina, lo cual para el perito no resulta verosímil, porque no hay corriente marina alguna que desplazase el barco hasta el lugar donde encalló (13). Añade este último: «El buque no permaneció en la posición de fondeo inicial sino que continuó avanzando hacia al oeste debido a la arrancada que poseía, desprendiendo el ancla del fondo o impidiendo que ésta hiciera presa en él... Cuando el buque quedó parado, debió iniciar, entonces, el verdadero garreo impulsado por el viento y las olas» (14).

El 3.^{er} oficial de cubierta, que estaba de guardia, no advirtió que el fondeo había fallado y que el *Castillo de Salas* se desplazaba desde su posición inicial hasta que éste entró en la zona de bajos (Conclusión 18).

Y continúa el perito: «De este modo el *Castillo de Salas* fue saliendo de una zona de sonda casi constante de 23 metros, con fondo de arena, por la que se había desplazado hasta entonces y entró de pronto, por un punto próximo a la Roca La Moral, en la zona de bajos situada sobre la restinga de piedra (...) en la que debió encontrar olas más altas y más cortas a causa de la disminución de la sonda del mar sobre la misma, que pasó a ser de unos 14 metros solamente» produciéndose entonces un fuerte cabeceo del buque que alertó al 3.^{er} oficial, del peligro inminente en que se hallaba la nave; y aunque se pidió ayuda urgente a prácticos y se fondeó el ancla de babor, no se llegó a tiempo de arrancar el motor principal y dar máquina avante a causa de la inundación de la sala de máquinas producida por los golpes que la popa del buque ya había dado contra el rocoso fondo del mar.

Si el citado 3.^{er} oficial hubiese mantenido una vigilancia adecuada sobre la posición ocupada por el buque, se hubiese podido evitar fácilmente la encalladura del *Castillo de Salas* (Conclusión 19).

(12) Insiste el experto: Ni la acción del viento ni la de las olas que actuaron sobre el *Castillo de Salas* antes de su encalladura, fueron suficientes para desprender del fondo del mar el ancla fondeada. Posiblemente, fue el propio buque el que, debido a su probable arrancada en el instante del fondeo, arrastró consigo el ancla de estribor fondeada (Conclusiones 13 y 14).

(13) Corporación de Prácticos del Puerto de Gijón.—Informe sobre corrientes marinas en la concha de Gijón, de 25 de marzo de 1988.

(14) El capitán no conoció la trayectoria seguida por el buque, desde la posición inicial hasta la de varada, y tampoco sabía dónde se encontraba la nave cuando su popa empezó a golpear contra las rocas (Conclusiones 16 y 17).

En su defensa, el tercer oficial (15) —que ya había presenciado la maniobra de fondeo del barco, con anterioridad, en cinco ocasiones— manifestó que «comprobó por radar la situación en que había caído el ancla», que al tener seis grilletes de cadena en el agua «se volvió a tomar otra situación por radar», que como no estaba estabilizada la situación del buque con relación al viento y la mar tendida, volvió a tomar otra situación, y que tomó situaciones anotándolas en la carta «cada cuarto de hora». También dice que envió a un marinero a comprobar si el ancla garreaba, el cual le informó que estaba «sin novedad», lo cual le confirmó el contramaestre (16).

En definitiva, el Dictamen que hemos venido contemplando considera causas probables del accidente:

«Primera: El desprendimiento del ancla de estribor del fondo del mar, por la tracción que el *Castillo de Salas* ejerció sobre la misma a causa de la arrancada que debía poseer el buque en el instante del fondeo de ésta. Contribuyó a ese desprendimiento el que el peso de la referida ancla fuese menor que el mínimo reglamentario correspondiente, y

«Segunda: La falta de vigilancia adecuada de la posición del buque, a partir del instante en que se dio la orden de LISTOS DE MÁQUINA».

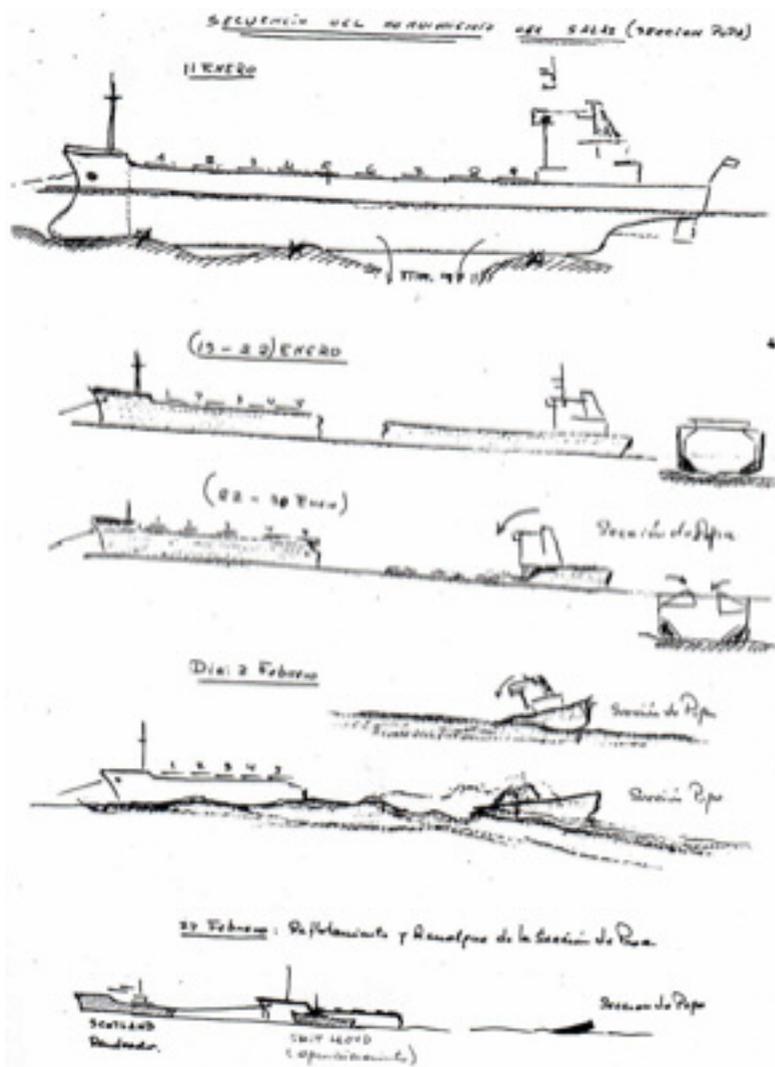
Varada y naufragio de la nave

Para este apartado, que comprende desde el momento de la encalladura del barco, a las 10.30 del día 11 de enero de 1986, hasta el instante de la rotura en dos de la nave, el día 15 de mismo mes, seguimos sustancialmente, junto con otras referencias, lo recogido en el Informe del ingeniero naval Cañedo-Argüelles (17), que narra brevemente los acontecimientos principales de esas jornadas. De este modo, se recuerda la llegada del navío a El Musel, el fondeo en espera de atraque para su descarga, el posible garreo derivado de la rotura del ancla de estribor que tenía dada, y la correspondiente deriva hasta el embarrancamiento del barco a unos 700 metros al NNE del cerro de Santa Catalina, frente a la playa de San Lorenzo de Gijón, quedando desde ese instante prácticamente inmovilizado.

(15) Declaración ante el juez instructor de la Comandancia de Marina de Gijón.

(16) Debieron de transcurrir muy pocos minutos desde que el tercer oficial se aperció de que el buque estaba garreando y cabeceando fuertemente sobre unos bajos hasta que su popa comenzó a golpear contra las rocas (Conclusión 20).

(17) CAÑEDO-ARGÜELLES VELASCO, ingeniero jefe de la inspección de buques mercantes de Asturias.—Informe sobre embarrancamiento del buque *Castillo de Salas* y sus consecuencias, Gijón, 16.01.86. Dicho dictamen se alimenta de los datos obtenidos en varios reconocimientos: la estimación de calados por tripulantes; un estudio de Elcano con Astilleros Españoles; el reconocimiento parcial de costados y bodegas hecho por Smit y Elcano; el reconocimiento parcial submarino efectuado por buceadores de Smit y Subsea, y el reconocimiento general del buque efectuado por el subdirector general de Sevimar en compañía del propio Cañedo.



Dibujo sin firma de la secuencia del hundimiento del *Castillo de Salas*.
 Archivo de la Comandancia Militar de Marina de Gijón.

En dichos momentos de la encalladura, el Informe del ingeniero naval y demás estimaciones calculan que el buque tenía un calado medio aproximado de 13,70 m, esto es, 18,56 m a proa y 13,43 a popa. En cuanto al concreto lugar de embarrancada, se considera que el buque está varado y apoyado sobre dos partes básicas, una a la altura de la bodega n.º 1 y banda estribor, y otro sobre la bodega n.º 9, por lo que el barco está sometido a esfuerzos de torsión y flexión muy importantes. El Informe de la Inspección Naval detecta la producción de «averías con vías de agua e inundación del rasel de proa,

tanques de doble fondo de las bodegas 1, 2 y 3, túnel central del doble fondo, tanque 8 de fuel y posiblemente bodega 1». Por lo que se refiere al cargamento y combustibles, calcula que el *Castillo de Salas* en el instante de la varada iba a plena carga, con unas 99.000 toneladas de carbón repartidos en nueve bodegas, 1.000 toneladas de fuel-oil en doble fondo, la mayor parte, unas 200 toneladas de diésel-oil y otras 40 de aceite también en doble fondo con una parte menor en tanques de sedimentación (18).

Como quiera que durante la tarde, y al día siguiente, con las pleamares, se intenta el reflote del buque con remolcadores portuarios sin éxito alguno, se inician entonces, los trabajos con vistas a un eventual reflotamiento, organizándose el acopio y preparativos para el embarque de materiales y equipos. Ese mismo día 12, personal del armador y técnicos de la empresa de salvamento Smit Tak International suben a bordo y efectúan un reconocimiento parcial del costado y bodegas del buque con vistas a reflotarlo. Y aunque no se hace, a causa del mal tiempo, un reconocimiento submarino del casco, se detectan diversas vías de agua en las bodegas n.º 1, 2, 3 y pique de proa, no observándose derrames al exterior. En la jornada siguiente, día 13, se realiza, con visibilidad muy escasa por el mal tiempo —que impide la inspección de estribor—, un reconocimiento submarino de la banda de babor por buceadores de Smit, comprobándose la inundación del rasel de proa y vías de agua en varias bodegas en la parte de babor (19).

El día 14 embarcan en el patrullero de la Armada *Mouro* el subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la D.G.M.M., el propio ingeniero mencionado y otros técnicos, para hacer un reconocimiento general del buque en el que no se detectan, en la obra muerta, averías, pliegues o grietas salvo en el rasel de proa, aunque sí las había —según el informe de los buzos— en la obra viva de babor. Este tercer informe, de 14 de enero de 1986, «señalaba varias averías importantes desde la proa hasta la popa, con desgarramientos del forro en los fondos y pantoques, una de las cuales afectaba al tanque de fuel-oil n.º 8, sin que se presentara derrame debido a la alta densidad de éste». Tras la inspección desde el *Mouro*, se propone que se hagan planes sobre aligeramiento de la carga —unas 20.000 toneladas de carbón (20) que se confía en alijar si el tiempo lo permite—, reflotamiento del buque y prevención de la contaminación extrayendo el combustible de los tanques. Es decir, a

(18) En cuanto a su capacidad total de almacenamiento de combustibles para su autoconsumo, el *Castillo de Salas* tenía 8 tanques de fuel-oil con 4.789 toneladas de cabida; 4 tanques de diésel-oil con 483 toneladas, y 8 tanques de aceite con 189 toneladas. En total, máximo de 5.461 toneladas teóricas.

(19) A fin de dar calefacción a los tanques de fuel para su achique, se embarca material diverso en la barcaza *Tonina II*; al día siguiente, 14 de enero, arriba a Gijón, por vía aérea, personal de Smit, y al puerto de El Musel, el remolcador *Scotland*, operado también por Smit.

(20) En el informe técnico de 13 de enero de 1986, sobre la situación actual de la carga con inundaciones incluidas efectuado por Elcano en colaboración con Astilleros Españoles, a la vista de los calados del barco, ya se adelantaba que el buque tendría que descargar unas 15 o 20.000 toneladas de carbón para salir de la varada.

los tres días de la varada, antes incluso de la rotura del buque ya se habla de aligerar 20.000 toneladas de carbón, que al final fue lo que se hizo.

En la jornada del día 15, debido al mal estado de la mar, con oleaje de hasta ocho metros, a causa de la mala posición de apoyo del buque, primero se agrietó y luego se partió en dos secciones, aproximadamente a la mitad de su eslora, entre las bodegas 5 y 6, inundándose, también, la cámara de máquinas y derramándose al mar unas 20.000 toneladas de carbón procedentes de las bodegas 6 y 7 y algunos derrames de hidrocarburos no muy intensos. Ante la situación de evidente peligro para las vidas humanas, el capitán ordena a la tripulación y técnicos de salvamento de Smit a bordo que preparaban el rescate, el abandono de la nave, que, ante la tardanza de los medios aéreos de rescate, se hace por la popa a través del remolcador *Scotland*, el único que pudo, por el mal tiempo, acercarse al costado del buque. A consecuencia de la rotura del buque aparecen manchas de fuel vertidas por los respiraderos que se combaten con dispersantes por el *Mouro* y más tarde por el *Remolcanosa V*.



Restos del carbón del *Castillo de Salas* en el arenal de la playa San Lorenzo de Gijón.
(www.elcomerciodigital.com)

La rotura y naufragio efectivo del buque es más evidente al día siguiente, 16, en el reconocimiento hecho desde el remolcador *Jove*: «Las dos partes se encontraban separadas unos 30 m y desalineadas unos 18 m, la mar remontaba la cubierta y entraba libremente en las bodegas 6 y 7, que habían perdido sus tapas de escotillas, y en las que había unas 20.000 toneladas de carbón, gran parte del cual se había vaciado. Por otra parte, se apreciaba otra grieta muy abierta en la parte de babor, al pie del puente, en el forro del costado, zona de proa de la cámara de máquinas. Hay algunas manchas en el mar de derrames

de hidrocarburos, no excesivamente extensas por el momento...». A continuación, Smit expone su plan para alijar el buque, tanto de combustibles mediante calentamiento y trasvase a otros buques, como del carbón mediante bombeo, dado que es de tipo menudo y puede fluidificarse con agua.

En suma, el informe de la inspección de buques recoge el ambiente técnico inicial sobre el barco, basado en un reconocimiento elemental de la nave siniestrada (exterior y parcial de la obra viva y de la obra muerta) y acuciado por el mal estado de la mar y el tiempo. El inspector acepta el plan de Smit de alijar tanto el combustible como el carbón a otros buques para prevenir la contaminación (21), lo que se considera objetivo prioritario, si bien cinco días después de la varada «es imposible predecir no sólo el éxito sino, en el caso de lograrse, la duración de estos trabajos de descarga del buque y posible intento de recuperación».



Rotura del buque *Castillo de Salas* en dos secciones. (www.elcomerciodigital.com)
Hundimiento del Castillo de Salas. Secuelas del mayor desastre ecológico en la bahía de Gijón.
Cronología del desastre en fotos. 15 de enero de 1986.
(Agradezco la autorización para reproducir ésta y las siguientes fotografías a D. Julio Maese Guisasola, director general del diario *El Comercio* de Gijón.

Salvamento del buque

El contrato de salvamento para reflotar el carguero

En el complejo siniestro que sufrió el *Castillo de Salas* merece la pena detenerse en la operación de salvamento, que fue relativamente larga y muy

(21) Aunque Elcano fleta los buques *Marcoverde* y *Puerto de Cartagena* como barcos receptores del carbón a extraer de la sección de proa, al final, los descartará por inadecuados para la operación.

costosa, y se materializó en distintas actividades que, sucesivamente, fue ejecutando la compañía holandesa de salvamento marítimo Smit Tak (22): al inicial propósito de desvarar el buque y salvarlo con toda su carga, le sigue, con la rotura en dos de la nave, el salvamento de la tripulación, el reflotamiento de la proa y la extracción de combustibles de la popa; hay un aligeramiento parcial del cargamento como medida previa a la desencalladura; por último, tenemos el remolque final de la proa y su traslado hasta alta mar para su hundimiento. Estos son, a grandes rasgos, los servicios de salvamento que Smit Tak prestó desde el 12 de enero de 1986, día siguiente a la varada en el que se persona a bordo gente de Smit, hasta el 23 de febrero del mismo año, jornada en la que se hunde voluntariamente la proa reflotada.

A este fin, tenemos el *Daily hire standard agreement rendering salvage services*, firmado el 14 de enero de 1986 entre el armador Elcano y un agente de (Centramares, S.A.) de la acreditada compañía Smit Tak International ocean towage and salvage company, a tenor del cual el salvador se compromete a utilizar sus mejores esfuerzos para reflotar el buque (después, sólo la proa) con su carga (después, no toda) y entregarlo al armador en sitio seguro a determinar, a cambio de un precio diario por el alquiler de sus servicios. Estamos ante un arrendamiento de servicios en el que el pago del alquiler por jornada se devenga con independencia del resultado. No es, por tanto, un acuerdo *no cure, no pay*, aunque se previese que, en caso de éxito de la operación, el armador pagaría un premio de medio millón de dólares al salvador, configurado como bonus de carácter accesorio y eventual, pues la prestación económica principal es el devengo, por día de calendario o de trabajo, de la renta.

El contrato se compone de un texto principal que recoge las estipulaciones de las partes y su régimen jurídico excepto el lugar de celebración, al que se añaden, en fechas sucesivas, hasta cinco *addendas (schedules)* (23) que forman parte integral del Acuerdo y que recogen las cuestiones de las variables tarifas y gastos a pagar por el armador, así como los medios que el salvador se compromete a aportar a cambio. Se trata de un contrato, sometido al Derecho inglés y con eventual arbitraje en Londres, que, básicamente, recoge una amplia gama de obligaciones para el armador y el pago de un gravoso

(22) Según nota informativa facilitada en rueda de prensa de 5 de febrero de 1986 hubo propuestas de la también holandesa Wijnmüller y de la británica United Towing, pero «las empresas directamente implicadas, es decir, Elcano y Musini ...ambas y de común acuerdo decidieron en primera instancia acudir a... Smit Tak International», lo que la D.G.M.M. estimó «una elección acertada».

(23) La primera coincide con la fecha de firma del contrato principal. La segunda se fecha al día siguiente y se debe a que la nueva obligación de extraer el fuel (1.200 t) tiene un alquiler separado y acumulativo al de reflotamiento. La tercera *schedule* es de 21 de enero, y en ella se reconoce la fractura en dos del barco con nuevas tarifas por aligerar carbón, extraer el combustible y reflotar sólo la proa. La cuarta *addenda*, de 30 de enero, autoriza el alijamiento o echazón de la carga y vuelve a modificar el precio del día de alquiler de servicios. Por último, en la quinta cédula, de 2 de febrero, se pacta la cuantía del *hire* diario por otro remolcador que se contrata para llevar la proa a aguas profundas, a 40 millas de la costa, para proceder a su hundimiento.

precio diario a cambio de la prestación de esfuerzos y medios de una acreditada compañía internacional de salvamento marítimo para reflotar el buque/proa. Lógicamente, cuando el buque y su carga están en peligro de pérdida, cuando hay que prevenir la contaminación de carburantes o cuando hay que reflotar la nave, el armador tiene una posición negociadora muy débil frente a las pretensiones del salvador, a las que por razones obvias de urgencia acabará, más tarde o más temprano, allanándose. Es la costumbre marítima en uno de sus aspectos más descarnados.

Si atendemos al régimen obligacional del contrato, tenemos que Smit acepta desplegar sus mejores esfuerzos para reflotar el buque de la posición en donde está, por medio del equipo y personal especificado en aquél, y entregarlo a Elcano en un lugar accesible en seguridad, mutuamente convenido con el armador y aprobado por la autoridad competente (esto es, la D.G.M.M.). No se dice expresamente cuál es plazo del contrato, pues por razones técnicas y meteorológicas su duración es indeterminada. De todos modos, los premios previstos por día de trabajo adelantado dan a entender un término inicial, salvo mal tiempo, de 28 días, pues si se sobrepasa esa fecha no hay bonificación económica, pero si se acortan las operaciones del día 14 al 28, hay un tanto alzado adicional por día adelantado.

Por su parte, el armador se obliga, en determinadas condiciones de pago, a abonar el alquiler diario por los servicios recibidos más determinados gastos, a suministrar dos oficiales y el servicio del buque y sus equipos, a obtener fianzas y cauciones, a asistir ante autoridades, a conseguir permisos y autorizaciones de la Administración y a la aceptación en 5 días de las cosas salvadas. En el plano de la responsabilidad civil el armador se compromete a indemnizar los posibles daños que pueda causar la operación a Smit, la cual no se hará responsable de ningún daño o pérdida que suceda al buque, a la carga, al armador o a terceros durante la operación. Asimismo, Elcano se obliga a acordar con Smit entre otras cuestiones, los métodos y procedimientos técnicos de la operación así como el lugar de entrega del buque o su sección, que podrá ser en puerto o hundido en alta mar. Como se ve, Smit mantiene contractual y materialmente el control de la operación.

Sobre el monto económico de la tarifa diaria por la prestación de servicios, al principio, se fija en 30.000 dólares por día de calendario salvo mal tiempo que Smit cobrará por aportar sus esfuerzos con el remolcador *Scotland*, el equipamiento portátil de salvamento (generadores, bombas, etc. trasladados por vía aérea) y una tripulación de salvamento. A ello debe añadirse todos los gastos de viajes, fletes aéreos, alquiler de transportes locales, costes de carga y descarga, consumibles... a su precio actual más un incremento del 15 por 100. En caso de que el reflotamiento tenga éxito se prevé un premio (bonus) de 500.000 dólares, pero con la rotura en dos de la nave dicha recompensa será suprimida. Y si se culmina la operación después del día 14 desde el inicio de los trabajos y antes de veintiocho días contados desde el comienzo de las operaciones, cuando los equipos están a bordo, se abonará desde dicho día un plus adicional de 35.000 dólares por jornada de adelanto.

Como quiera que Elcano pide a Smit Tak equipo y personal (dos técnicos) adicional para el bombeo desde los tanques del buque de las 1.200 toneladas de combustible que, se calcula, aún permanecen a bordo, su extracción y transporte a muelle, se añade, en la 2.^a addenda, al alquiler diario inicial, una segunda retribución de 15.000 dólares al día por los esfuerzos para extraer el fuel. A continuación, en la 3.^a addenda se reconoce que el barco se ha partido en dos, con lo que ya no es posible reflotarlo entero, por lo que renueva el Acuerdo, que ahora consiste en descargar parte del cargamento de la sección de proa, reflotarla y entregarla al armador en un lugar a convenir. En cuanto a la popa, Smit se limitará a extraer el combustible, dejándola donde está. Hay una reordenación de tarifas, pues desde el día 21 de enero el armador pagará 24.000 dólares al día por el reflotamiento y 9.000 dólares diarios por la extracción del combustible. Lógicamente, se suprime el premio por el éxito de un salvamento integral, que ha devenido imposible.

El 30 de enero se añade la 4.^a *Schedule* que, tras mencionar, nítidamente, que para aligerar el peso de la sección de proa habrá que alijar parte del carbón a otras embarcaciones (gabarras) o proceder a la echazón al mar del mismo, establece nuevos alquileres diarios (22.000 dólares por día de trabajo y 15.500 dólares por día en *stand-by*) que incluyen, además de los trabajos de trasvase/vertido, las actividades de extracción de combustible en un todo conjunto. Por último, la 5.^a Cédula de 2 de febrero añade un nuevo alquiler de 10.000 florines holandeses diarios con un mínimo de cinco días, por contar con los servicios del remolcador *Smith Lloyd 117* para conducir la proa reflotada desde el lugar de varada hasta el sitio elegido por la autoridad para su hundimiento voluntario.

A la vista de estos honorarios, resulta imposible averiguar el monto del coste de los servicios de salvamento de Smith en los cuarenta y tres días que duró el operativo sin conocer a fondo la negociación y facturación realmente producida, que lógicamente es confidencial, por más que, a tenor de las tarifas indicadas, pese a su mutabilidad y difícil seguimiento, se pueda derivar cierta estimación entre el precio de los alquileres diarios de los servicios más los gastos originados (24) por aligerar 20.000 toneladas de carbón, sacar del pecio parte del combustible, reflotar la sección de proa y hundirla en una fosa marina alejada de la costa (25).

(24) Serán de cuenta del armador todos los gastos incurridos por Smit durante las operaciones tales como costes de transporte de equipo y personal; gastos de embarque; tarifas portuarias y de practica; asistencia de helicóptero; remolcadores adicionales; gastos de agencia, autorizaciones y garantías; gastos de equipos, materiales y repuestos e impuestos no holandeses. Pues bien, todos esos gastos, y los que sean necesarios e imprevistos serán reembolsados a Smit con un plus del 15 por 100 sobre su precio.

En cuanto a las condiciones de pago, se conviene que las facturas presentadas por Smit serán pagaderas por Elcano en un banco de Rotterdam en el plazo máximo de siete días tras su presentación. Transcurrido dicho periodo sin haberse producido el pago, Smit podrá dar por terminado el contrato y reclamar las sumas pendientes, para lo que, en garantía de la deuda, la compañía de salvamento tiene un derecho de retención sobre cualquier propiedad salvada.

(25) RODRÍGUEZ AGUILAR menciona como facturación global de las operaciones de Smit la cifra de 1.300 millones de pesetas, que fueron pagados por Musini.

Reflotamiento y hundimiento de la sección de proa

Una vez que el barco se ha partido en dos, prácticamente por la mitad, se consume el naufragio, con lo que se abandona la idea del salvamento del buque con su carga y se plantea la extracción de los restos de la nave. En general, hay coincidencia en que debe procederse, primero, a la extracción de los combustibles y, posteriormente, al reflotamiento de las secciones del pecio. Debido al peligro contaminante de los carburantes del buque sumergidos en la popa, el planteamiento es calentarlos para hacerlos más fluidos y bombearlos a barcazas, gánguiles y remolcadores. En eso todos están de acuerdo. Pero, respecto al reflotamiento de la sección de proa, los dictámenes técnicos no son unánimes, especialmente en lo que se refiere al eventual e inminente colapso estructural de la sección —opinión mayoritaria— frente a quien no considera tan inmediata su destrucción por el mar. Y derivada de la existencia o no de tal urgencia, se vuelve a discrepar sobre la perentoriedad del aligeramiento, vital para unos y no tan urgente para otro. En el fondo, lo que subyace es la justificación o no del vertido del carbón directamente al mar ante el riesgo y lentitud de trasvasarlo a otros buques.



Sección de proa varada del *Castillo de Salas* vista desde el cerro Santa Catalina.
(www.elcomerciodigital.com)

Sumariamente, los hechos acaecidos se resumen en la discrepancia relativa de los técnicos sobre el estado en que se encuentra la proa, la pobrísima extracción de combustibles efectuada, el aligeramiento del carbón y su vertido, en su mayor parte, al mar, el propio reflotamiento de la sección y, por último, su remolque a alta mar para su hundimiento voluntario.

El primer aspecto puede observarse en cuatro informes técnicos emitidos por ingenieros navales sobre el estado de la sección de proa (26), con vistas a su reflotamiento, de los cuales, tres son coincidentes, y uno discrepante: los tres primeros, (Inspección de Buques, Lloyd's Register y Comismar), son sustancialmente similares, hasta el punto de que las mediciones de grietas, fisuras y deformaciones son las mismas. El reconocimiento de la sección de proa la hacen los peritos citados sobre la obra muerta o parte visible de la sección —no se inspecciona ni la estructura interior, por causa de la inundación, ni la obra viva por el exterior—, en la que observan grietas y deformaciones de variada longitud y anchura sobre la cubierta, desplazamiento de las tapas de escotillas, rasel en comunicación con el mar, desgarramientos progresivos en el lugar de rotura del buque... Tras una pormenorizada medida de las averías, llegan a las siguientes Conclusiones:

Dice CAÑEDO:

«La estructura está muy seriamente afectada»; «el colapso de la estructura...puede ser rápido y acelerarse aún más si se producen temporales»; «Mi opinión es pues, que de haber alguna probabilidad de reflotar la parte del buque (cosa siempre problemática por los fallos observados y la posible inundación de las bodegas que aún resisten), la operación debería hacerse con la máxima urgencia y con igual carácter el aligeramiento de la carga de carbón precisa para librar al buque del embarrancamiento».

Por su parte, dictamina el inspector de Comismar:

«La estructura de la sección de proa del buque se encuentra seriamente dañada en sus elementos esenciales»; «el agrietamiento de los elementos estructurales de cubierta... se agrava de manera continua»; «La integridad de dicha sección se encuentra seriamente en peligro, pudiendo

(26) CAÑEDO-ARGÜELLES: Informe sobre las averías observadas en el buque *Castillo de Salas* en el reconocimiento efectuado el 8 de febrero de 1986 por la mañana, de acuerdo con las órdenes recibidas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones a través del comandante militar de Marina; DELGADO MACÍAS.: Informe de D. Carlos Delgado Macías, ingeniero naval, inspector del Comisariado Español Marítimo sobre reconocimiento de la sección de proa del buque *Castillo de Salas*, embarrancada a la entrada del puerto de Gijón y separada del resto del buque después de haberse partido a la altura de la sección maestra y haberse hundido totalmente la sección de popa del mismo, Gijón, 8.02.86, a petición de Musini y Elcano; ITURRE, Inspector del Lloyd's Register of Shipping.-Reconocimiento de la sección de proa, Gijón, 8.02.86, a requerimiento de Elcano; y en sentido discrepante de los tres anteriores, PARGA LÓPEZ.: *Castillo de Salas*. Reconocimiento de la sección de proa, Madrid, 9.02.86, emitido a petición del consejero del Interior del Principado de Asturias.

producirse la rotura de la misma en el momento en que empeoren las condiciones de la mar. Por tanto, pensamos que es totalmente necesario que se proceda a la descarga rápida de parte de la carga de las bodegas para poder intentar el salvamento de la sección, pues la rotura y el colapso de la estructura puede producirse en cualquier momento».

Y en igual sentido, el ingeniero del Lloyd's manifiesta:

«Dado el estado avanzado de fisuración existente en la cubierta principal, babor y estribor, de proa a popa, el colapsamiento de esta sección del buque es inminente».

En resumen, para dichos peritos, el colapso de la estructura puede producirse de forma rápida, inminente o en el momento en que empeoren las condiciones del mar. Pero lo cierto es que la sección se hundió voluntariamente lejos de la costa asturiana cuarenta días después. Y, en segundo lugar, los informes recomiendan la descarga urgente o rápida de parte de la carga de las bodegas, para librar al buque del embarrancamiento e intentar el salvamento de la sección, pero ninguno dice que el alijo del carbón se haga a buques o se vierta directamente al mar.

Por el contrario, el Informe PARGA, solicitado por el Principado de Asturias, se basa en considerar que el barco está bien varado, por lo que no es tan inmediata la necesidad de salvamento, con lo que habría tiempo para efectuar el alijo del carbón, no directamente al mar, sino a otros buques, evitándose de esta manera el vertido de la carga al fondo marino y sus consecuencias sobre el medio ambiente. A su juicio

«la sección de proa se encontraba antes de iniciar los trabajos de bombeo, bien varada y anclada tal como pronostiqué la primera vez que se me pidió opinión sobre este asunto, ya que aguantó perfectamente los dos temporales sucesivos que se produjeron en la segunda quincena de enero. No tenían por tanto, a mi juicio, justificación las prisas y precipitaciones en la operaciones de salvamento por causa de una hipotética rotura y fragmentación de la sección de la sección de proa con la única consecuencia de que parte de las 54.800 toneladas (bodegas 1 y 3 inundadas, la 4 y 5 estancas y la 2, dudosa) de carbón fuesen a la mar. Por otro lado, y paradójicamente, se ha tardado lo indecible en tomar una decisión que finalmente se ha demostrado apresurada y desafortunada».

Fundamentalmente, dos son las cuestiones principales para el informe: primero, el dictamen duda de la viabilidad del reflatamiento de la proa alijando 20.000 toneladas de carbón; y en segundo lugar, se opone al vertido de carbón a la mar, al entender que los problemas de estabilidad que se han expuesto para hacerlo a otros buques podrán ser solucionados.

En cuanto al primer aspecto, es decir, bombear 20.000 toneladas de carbón mediante inyección de agua a presión, trasvasándolo por tuberías a gánguiles

o a otros buques, o lanzándolo directamente al mar a fin de aligerar el peso de la nave e intentar reflotarla, el perito dice:

«Nadie puede garantizar que, dado el desconocimiento en que se encuentra el estado de la estructura, no aparezca una vía de agua en las bodegas consideradas intactas o estancas al tratar de reflotar la sección de proa, o lo que sería peor, que se produjese la vía de agua cuando se estuviere remolcando».

Y concluye en este punto:

«Dudo mucho, dicho sea con el debido respeto, que dadas las circunstancias, se pueda reflotar la sección de proa descargando 20.000 toneladas»; «La propuesta de reflotación descargando una 20.000 toneladas es, por las razones apuntadas, completamente irreal». No acertó en este punto.

El segundo elemento básico del peritaje comentado reside en que no se puede descartar por razones técnicas el trasvase del carbón del *Castillo de Salas* a otros barcos, en lugar de arrojarlo, cómodamente, al agua. En este sentido, aunque se ha dicho que no se podía hacer la descarga a otros buques por la falta de estabilidad derivada de la condición semilíquida de la carga, este informe entiende que este problema se puede superar

«utilizando un buque a carga parcial, algo menos de 50 por 100, y dejando vacías la mitad de las bodegas. Emplear un 30.000 TPM para cargar 15.000». En suma, «el lanzar carbón directamente al mar es inadmisibile toda vez que el riesgo que se trata de evitar consiste precisamente en que el carbón se derrame por rotura de lo que resta del buque». Y acaba: «A mi juicio, el procedimiento correcto consiste en descargar la mayor cantidad de carbón posible tal como se expuso en 7.3 y después tratar de reflotar el casco o desguazarlo in situ».

Al final, se impuso —en teoría— un criterio intermedio, consistente en que, una vez fluidificado el carbón con agua dentro de las bodegas, se trasvasaría a otros barcos abarloados o, en caso de mal tiempo, se vertería directamente al mar. En la práctica, desde el 4 hasta el 21 de febrero de 1986, días en los que hubo muchas jornadas baldías por mal tiempo, se efectuó un vertido (27), estimado en unas 20.000 toneladas de carbón, en su mayor parte directamente a las aguas del litoral.

Una vez aligerada de peso la sección de proa, que, seguramente aún contiene alrededor de 25.000 toneladas de coque en sus bodegas, tras un ensayo fallido, el 22 de febrero de dicho año se produce el reflotamiento de dicha sección, 42 días después de su varada. Una vez a flote, es remolcado por el *Scotland*, ayudado por el *Smith Lloyd 117*, ambos remolcadores de la empresa Smit Tak, y se plantea qué hacer con la sección rescatada. Así, se descarta su traslado al puerto de El Musel, por el riesgo que para el tráfico portuario podría suponer su eventual varada o

(27) La cuestión de la contaminación por vertidos de carbón al mar se trata más ampliamente infra en el apartado: La contaminación por vertidos de carbón al mar.

hundimiento en la maniobra de acceso y atraque. También se rechaza el sorprendente intento sobrevenido de la compañía de salvamento de comprar la sección con su valiosa carga, pues en base al contrato de salvamento firmado el armador tiene derecho a decidir el destino final de la sección una vez que haya sido reflotada. En definitiva, se impuso el criterio de la D.G.M.M., y a media tarde del día 23 de febrero, tras abrir las válvulas de fondo de tanques y bodegas, los restos de la sección de proa del granelero se hunden, definitivamente, a 4.600 metros de profundidad en una fosa marina a 39 millas del cabo Peñas.

Extracción del pecio

El contrato para la remoción de la sección de popa y la extracción de combustibles

El episodio sobre la demolición y extracción de los restos de la sección de popa hundida, que conlleva la extracción de los carburantes que aún alberga, es uno de los más desafortunados de este caso, por su larga duración, su defectuosa ejecución y supervisión y su alto coste para las arcas públicas. Cronológicamente, hay dos fases plenamente diferenciadas. La primera, que comienza después del hundimiento definitivo de la sección de proa lejos de la costa, abarca de febrero a octubre de 1986, meses en los que se procede a la extracción parcial de la popa y los combustibles. Quince años después se inicia la segunda fase, con la extracción de «los restos de los restos de los combustibles» entre agosto y septiembre de 2001, y la extracción de «los restos de los restos de la popa» (la zapatilla) entre septiembre de 2002 y julio de 2003, en que se acaba de una vez el desguace de la popa y se elimina el peligro de contaminación de los carburantes del buque sobre el litoral gijonés.



Sección de popa semisumergida del *Castillo de Salas*. (www.elcomerciodigital.com)



Hundimiento de la sección de popa.
(www.elcomerciodigital.com)

Como en la Comandancia Militar de Marina de Gijón se había abierto el Expediente núm. 3/86 «a consecuencia del embarrancamiento del buque *Castillo de Salas* en lo concerniente a la Extracción de los restos y contaminación», la autoridad de marina, en base a la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas (arts. 23, 26,1 y 53 L.A.S. de 1962) (28), requiere al naviero la extracción de los restos naufragados, lo cual se plasma en el contrato suscrito entre Elcano y el contratista Fondomar, donde se explicita que la Comandancia de Marina «ha exigido a los armadores que remuevan o contraten la remoción de la mencionada sección de popa del *Castillo de Salas*» (29).

(28) Art. 23: «... la extracción de cosas hundidas en aguas jurisdiccionales españolas, requerirá el permiso de la autoridad de Marina, quien fijará el plazo para realizarlas y a las normas a que debe ajustarse». Por su parte, añade el art. 26,1: «Cuando se trate de cosas hundidas fuera de puerto que puedan constituir un peligro o incomodidad para la navegación o la pesca la autoridad de Marina señalará a los propietarios un plazo prudencial para que las extraigan». Y por último, reza el art. 53 en el mismo sentido: «La Autoridad de Marina... señalará el plazo en que debe efectuarse la operación, quedando obligados los extractores a dar cuenta de iniciación y término de los trabajos y a facilitar durante ellos su inspección y vigilancia».

(29) Para este apartado tenemos el contrato, otorgado en Madrid el 6 de mayo de 1986, entre la Empresa Nacional Elcano de la Marina mercante, S.A., y el contratista Fondomar, S.L.; la oferta inicial de Fondomar, de 14 de marzo, concretada en el Estudio sobre «Las operaciones

Obedeciendo la orden recibida, Elcano procede a negociar la remoción con Fondomar que plantea en su Estudio, en primer lugar, la situación actual de los restos: «Los restos del buque *Castillo de Salas*, correspondientes a la mitad de la popa, se encuentran hundidos frente a las costas de Gijón, situados aproximadamente a 0,35 millas de distancia de la Punta del Cuervo... El estado actual de los restos es de fragmentación del mencionado cuerpo de popa, con el puente del buque desmembrado, así como partidos otros diversos bloques del cuerpo principal, y todo ello sumergido a cota aproximada de -14 m...». Dichos restos contienen, aparte de los diferentes equipos y maquinaria diversa propia del buque aun no perdida, una cierta cantidad de carbón y fuel-oil, además de algunos otros productos líquidos correspondientes a la Cámara de Máquinas del buque.

Respecto al carbón que todavía permanece en las bodegas, el Estudio considera que solo deben quedar unas 5.000 toneladas en la bodega n.º 9, pues las demás están destrozadas tras el naufragio. Y respecto al «fuel-oil que aun puede existir a bordo es muy difícilmente evaluable... El fueloil aun contenido en los tanques, si bien no debe ser en cantidad considerable, dado el estado actual de destrozo estructural del buque, y por tanto de dichos tanques, no podrá ser cuantificado realmente hasta tanto no se proceda a la labor de extracción, insuflando agua caliente a presión...». En resumen, no saben cuando fueloil queda en la popa.

Sobre el objetivo fundamental de los trabajos dice el Estudio:

«Los trabajos de remoción de estos restos, previstos y ordenados por la Comandancia de Marina, tienen por objeto la retirada de toda la estructura del buque aun existente en la zona del siniestro, incluyendo el carbón y fuel contenidos a bordo, y siempre teniendo en consideración como objetivo fundamental el evitar daños al entorno...El objetivo de la operación consiste en la retirada de los mencionados restos (estructura y productos transportados) del lugar del siniestro, y su traslado, bien a tierra para su inmediata evacuación, bien a un lugar abrigado...»

A continuación, se prevé en el estudio-oferta de Fondomar la extracción de combustibles y aceites (prioridad absoluta) hasta el agotamiento de los tanques y el corte de bloques del buque, su extracción y traslado a muelle. Luego continua con la descripción de los medios flotantes, la maquinaria, equipos y personal que piensa emplear en la operación (30), cuyo plazo

a llevar a cabo por Fondomar, S.L. con el fin de remover y recuperar los restos del carguero *Castillo de Salas*, y visada el 28 de abril de 1986 por el Colegio Oficial de Ingenieros Navales»; por último, el importante Acta de conformidad de 14 de octubre de 1986 emitido por la Comandancia de Marina de Gijón sobre la remoción de los restos de la popa del barco por el contratista de la remoción.

(30) Respecto a las unidades navales se recogen una grúa flotante de 350 tm, una cabria-puente grúa, un barco auxiliar de 20 tm, una barcaza de 1.000 tm, una gabarra de 500 tm,

previsto de ejecución se fija en seis meses con un presupuesto total de 118.475.000 pesetas (31).

Tras dichas negociaciones y ofertas llegamos así al contrato de 6 de mayo de 1986 firmado en Madrid entre el armador Elcano y el contratista Fondomar para la remoción de la sección de popa del *Castillo de Salas*. En dicho acuerdo privado se conviene que el propietario de los restos, Elcano, transfiera la propiedad de los mismos al contratista por el precio de un dólar americano, para que éste proceda en menos de 300 días a la remoción de los restos a cambio del pago de 156 millones de pesetas, si tienen éxito en la operación. Sería una venta de restos para desguace, pues el fin último del pacto es la remoción de lo que queda de la popa a fin de eliminar su peligrosidad para el tráfico marítimo y para el medio ambiente marino.

No estamos ante un contrato de salvamento marítimo en sentido estricto, pues la cláusula *no cure, no pay* (si no se salva, no se paga) sólo opera a efectos de remuneración del contratista. En un contrato estándar de salvamento, el armador nunca cede la propiedad de los bienes objeto de salvamento, como ha ocurrido en este caso, ya que concluida con éxito la asistencia, el salvador tendrá un derecho de retención o embargo preventivo de los bienes salvados para garantía del pago de la remuneración, pero si el naviero afianza tal pago, el salvador debe entregar la posesión de la nave a su dueño. A mayor abundamiento, tampoco hay un contrato de salvamento por no darse en este caso el requisito fundamental de esta figura, como es la situación de peligro grave para el buque. Aquí, tenemos un acuerdo para el desguace y extracción de los restos de la popa de un buque siniestrado; es decir ni hay buque, pues lo que queda hundido son restos de un barco naufragado, los cuales tienen un tratamiento jurídico distinto, ni hay asistencia paliativa o salvadora pues el siniestro ya se ha producido con la varada, el naufragio y la contaminación de la costa adyacente.

También resulta llamativa la venta, a precio simbólico, de los restos de la popa por el armador al contratista. Es evidente, que Elcano desea desembarazarse de un patrimonio destruido que solo puede generar costes, daños y responsabilidades. Y para ello procede a dicha venta, gracias a la cual «la propiedad y el riesgo de los restos pasarán incondicional e irrevocablemente a los contratistas a la firma del presente contrato “como está, donde está”, hayan completado con éxito o no la remoción de los restos», dice la condición 3.- b) del contrato. Como se ve, la transmisión del dominio y responsabilidades de la

barcos auxiliares para los equipos de buceo, barcos auxiliares de remolque y lanchas auxiliares fuera borda; en cuanto a los equipos se mencionan monoboyas de extracción de hidrocarburos, flotadores de maniobras neumáticas, compresores, bombas, cámara de descompresión, equipos en muelle, grúas y camiones cisterna. Para recursos humanos, se proveerán 15 buceadores profesionales expertos, 1 camarista, 35 tripulantes y operarios en embarcaciones y otras 14 personas en trabajos en tierra.

(31) Desglosado, aproximadamente, en 36 millones en mano de obra propia, 31 millones en maquinaria y equipos propios, 18 millones en otros pagos a terceros, 12 millones de materiales y consumos, 7 millones en seguros y 6 millones en gastos generales.

popa hundida se consume, incluso aunque no se complete la remoción: si los contratistas incumpliesen su obligación «de tener totalmente concluida la remoción de los restos dentro del plazo máximo de 300 días... los armadores estarán facultados... para la cancelación del contrato», lo que «no afectará a la venta de los restos a los contratistas» (Cláusula 6 del pacto). En resumen, ni siquiera estamos ante una venta bajo condición resolutoria pues si la remoción fracasa, Elcano no tendrá que pagar el precio, pero se habrá librado de la propiedad de un pecio muy problemático (32).

Conviene advertir que hay grandes diferencias entre lo dicho en el Estudio-oferta de Fondomar y lo efectivamente recogido en el contrato, pues en éste último se produce un aligeramiento extraordinario de las obligaciones del contratista que se limitará a la mera remoción de los restos, pero sin la especificación de trabajos a realizar. Esto se ve cuando en el prólogo del contrato se dice: «Siendo así que los contratistas han presentado una oferta con fecha 14 de marzo de 1986 para la remoción de la mencionada sección de popa del buque *Castillo de Salas*, que posteriormente han ido definiendo y puntualizando hasta concretarla en el estudio presentado el día 28 de abril de 1986, con el visado del Colegio de Ingenieros Navales». Parece que se sientan las bases técnicas y económicas conforme a las cuales se desarrollarán los trabajos de remoción. Sin embargo, en el contrato se excluye expresamente que la especificación de hecho, el Estudio Fondomar, tenga más validez que la meramente informativa: «Oferta significará la oferta hecha por los contratistas de fecha 14 de marzo de 1986 y sus posteriores modificaciones (copia de la cual se adjunta como Apéndice, únicamente con fines informativos ya que no forma parte de este contrato)».

En suma, el contratista cumple el contrato si logra la remoción de los restos. Pero aunque el contrato tiene un apartado de Definiciones, casualmente, no define la principal tarea del pacto, esto es la remoción. La precisión es importante porque remover los restos de la popa es más simple que trocearla en bloques, en condiciones de trabajo submarinas, extraerlos y transportarlos a muelle en tierra. En realidad, el contrato nunca habla de extracción sino de remoción de «los restos de la sección de popa del *Castillo de Salas* y todo lo transportado en ella» (Definición 1 a) del contrato). Pero no dice que el contratista se comprometa a desguazar los restos de la popa en su totalidad, los extraiga y los deposite en puerto. Y tampoco dice que deberá proceder al agotamiento de los tanques de combustible y su extracción a buque y a tierra. De hecho, como años después se comprobará, tan solo se hizo una remoción parcial de la popa y de los carburantes que contenía.

(32) Hay que sobreentender que no se ha producido el abandono del buque a los aseguradores, pues quien firma el contrato es el armador propietario, que presumiblemente cobrará la suma asegurada por la pérdida de la nave, sin necesidad de que el asegurador, Musini, haya hecho aceptación de aquel. De esta manera, ni el propietario ni el asegurador tendrán más responsabilidades en el futuro derivadas de la extracción o remoción de los restos. Es una medida empresarial prudente que deja en eventual descubierto a quien sufra daños tras la extracción, esto es, la costa gijonesa.

Ciertamente, aunque no es firmante del contrato, la Comandancia de Marina de Gijón va a tener, por mandato legal, que asumir una labor inspectora y supervisora de los trabajos y del contrato que las partes ratifican en el acuerdo. Así, se pone como condición que «las propuestas de los contratistas descritas en la oferta (que hemos visto no forman parte del contrato) y presentadas a la Comandancia de Marina habrán de ser expresamente aprobadas por la Comandancia de Marina». De este modo, los contratistas «removerán a su costa y gastos, los restos de su posición presente a un lugar o lugares aprobados por la Comandancia de Marina». Además, se establece que, «los contratistas se obligan a someter a ... la Comandancia de Marina, la información relativa al desarrollo de los trabajos y al plan para su realización», y que «los contratistas deberán... facilitar todo razonable acceso a los restos, mientras dure la ejecución de este contrato, a la Comandancia de Marina...». En realidad, estas previsiones contractuales son superfluas pues vienen obligadas por la ley de salvamentos de 1962.

Como corolario de estas facultades de la autoridad de marina en la remoción, se le atribuye la responsabilidad por el cumplimiento del contrato, al decirse: «Cuando la Comandancia de Marina haya certificado por escrito que los armadores y los contratistas han cumplido con la orden de remover los restos... La mencionada certificación de la Comandancia de Marina hará prueba concluyente de que los contratistas han terminado con sus obligaciones contractuales». Precisamente, así ocurrió con el Acta de 14 de octubre de 1986 de dicha Comandancia que certificó como satisfactorios unos trabajos que no lo fueron. Volveremos sobre este asunto.

Dulcificado el rigor específico para el contratista de la obra submarina, el contrato recoge el elenco de sus obligaciones: así, además de las obligaciones comprometidas ya vistas se añade que los contratistas deberán obtener por su cuenta las autorizaciones y licencias necesarias, deberán actuar con la debida diligencia en todo momento, y deberán informar a la autoridad de marina y a los armadores de sus trabajos, que podrán ser inspeccionados en todo momento por éstos. También tienen que pagar los contratistas los impuestos, gastos de agencia, aduanas, tarifas de puerto y los demás de la operación así como deben obtener y mantener en vigor pólizas de seguro «contra cualesquiera responsabilidades que puedan surgir en razón a las operaciones contempladas en este contrato, hasta una suma asegurada máxima de USA 10 millones de dólares por accidente en relación a los restos».

En contraprestación, el armador se compromete a pagar al contratista un precio por la remoción de la popa sobre la base del principio *no cure, no pay*, es decir, el pago se debe cuando se tenga un resultado útil de tal forma que si no se salva no se paga precio alguno. En principio, la cantidad que será pagada por los armadores a los contratistas «por el cumplimiento y la terminación de este contrato será la siguiente: ciento cincuenta y seis millones de pesetas, cantidad que comprende el total y definitivo precio del mismo» (Cl. 7. Pago). El precio de la obra hay que ponerlo en relación con el tiempo de ejecución del contrato, que se fija «un plazo máximo de 300 días naturales desde la

firma de este contrato», iniciándose la operación de remoción en el término de 10 días desde dicha firma, es decir, el 16 de mayo de 1986.

Ahora bien, «si los contratistas cumplen y terminan este contrato dentro de los 180 días naturales de(sde) su firma, los armadores pagarán a los contratistas una cantidad extra de un 20 por 100 sobre la cantidad fijada a pagar». Y aunque el contrato contemplaba otros plazos eventuales, al final Fondomar acabó la obra antes de dichos seis meses y cobró el incremento previsto: en total, 187 millones de pesetas. Como luego veremos, Fondomar facturó como obra terminada y completa lo que solo fue una remoción parcial de la popa y una eliminación menor de sus combustibles. En suma, se primó la incompetencia.



Restos de fuel-oil del *Castillo de Salas* en una escalera de acceso a la playa de San Lorenzo de Gijón. (www.elcomerciodigital.com)

Y al fin llegamos a las cláusulas de responsabilidades e indemnizaciones del contrato, que con el paso del tiempo, se mostrarán como mera estipulaciones piadosas de difícil cumplimiento. Así, se recoge el supuesto de responsabilidad contractual ante armadores por negligencia del contratista durante la realización de los servicios, que no se planteó, y la posibilidad de que los contratistas contaminen con sus trabajos. Dice el contrato: «Los contratistas se obligan asimismo a que cualquier polución causada durante las operaciones de remoción será limpiada por ellos mismos a la entera satisfacción de la Comandancia de Marina». Ciertamente, la contaminación no se manifestó durante las operaciones, sino bastantes años después, cuando la sociedad de responsabili-

dad limitada del contratista Fondomar ya estaba disuelta y cuando, probablemente, su responsabilidad ya habría prescrito.

En conclusión, el contrato de remoción entre Elcano y Fondomar, libera al armador de responsabilidades, supone una suculenta y rápida ganancia para un contratista arriesgado, y descarga la responsabilidad de su buen cumplimiento en la Administración marítima, que carece de medios materiales y de coerción para desempeñar su tarea. Cuando años después de finalizada la remoción afloró el combustible no extraído, el Ministerio de Fomento, en tanto que Administración marítima, tuvo que pagar la extracción de carburantes y el desguace de los restos no extraídos de la popa.

¿Cómo ocurrió esto? ¿Cuál fue el trabajo efectivamente realizado por el contratista? Por lo que sabemos (33), Fondomar empleó seis meses en la operación, desde mediados de mayo hasta mediados de octubre de 1986, tiempo que dedicó a trabajos de corte submarino de los restos de la popa en piezas o bloques que, normalmente, se trasladan a tierra, salvo en algún caso en que se dejan hundidos.

Se sobreentiende que los carburantes del barco ya habían sido extraídos con anterioridad entre enero y febrero de 1986, como comunica Fondomar a la Comandancia: «Meses atrás habían sido retiradas las últimas toneladas de fuel. En el total de la operación se han extraído unas 180 toneladas residuales de fuel repartido por todos los rincones de tanques de doble fondo, con total éxito, y se ha hecho en la pasada semana la limpieza de los restos de este producto de los tanques almacén del buque». Se da entender que no quedan carburantes en los restos. Pero según el armador (34) en los tanques de carburante había al tiempo de la varada, en total, 1.339,4 toneladas (1.214,4 de fuel, 94 de diesel, y 40,7 de aceites). Luego si se extrajeron 180 toneladas, a las que habría que añadir otra cantidad indeterminada por los escapes derivados del accidente que acabaron en la costa, tenemos todavía una gran cantidad de toneladas de combustibles que quedaron en la sección de popa del barco, las cuales volvieron aflorar a la superficie marina años después.

Pero a mediados de septiembre de 1986, el contratista plantea no desguazar la denominada zapatilla del buque —parte del casco por debajo del motor, subdividida por numerosos tanques de aceites y combustibles pesados— y «donar (en beneficio público) una enorme parte de dicho doble fondo, habiendo retirado previamente la parte de la zapatilla correspondiente a tanques de fuel-oil, por el peligro que representarían...», pero de no formalizarse esta

(33) Comunicaciones de Fondomar a la Comandancia de Marina de 31 de agosto, 12, y 15 de septiembre de 1986; Informe Pericial, a instancia de la Comandancia Militar de Marina de Asturias, sobre «los trabajos de buceo para comprobar, *in situ*, elementos que pudieran quedar procedentes de los restos del buque *Castillo de Salas*», Gijón, 14 de octubre de 1986; Acta de conformidad de la Comandancia Militar de Marina de Gijón-Asturias, sobre la remoción hecha por Fondomar, también, de 14 de octubre de 1986.

(34) V. folio 1.235, vol. IV del procedimiento penal instruido en el Juzgado de lo Penal n.º 3 de Gijón que recoge en un documento sin firma, fechado en Gijón, el 11 de enero de 1986, la distribución de combustibles y aceites en los tanques del barco una vez varado.

cesión, «procederíamos de inmediato a los trabajos de extracción de esta parte de la estructura, que ya está preparada para todo ello, pudiendo ser retirada en un plazo de seis o siete días». Parece decir que o hace la donación o hace la extracción de la zapatilla. Sin embargo, al final plantea la posibilidad de que organismos públicos sufragan en alguna proporción «la reducción de ingresos que para esta empresa supone esta decisión, toda vez que el peso total en acero que se deja de comercializar supera los dos mil toneladas, con un importe superior a cuarenta millones de pesetas». En suma, Fondomar pretende desembarazarse de los restos submarinos que ha comprado, y que no ha desguazado pese a estar comprometido a ello, endosándoselos a las administraciones públicas con una cortina de humo ecológica (un arrecife artificial para vida marina de la zona).

Sobre este punto, es seguro que la zapatilla se quedó donde estaba con el carburante que albergaba hasta que fue definitivamente extraída en su totalidad en 2003. Seguramente, debería haberse obligado al contratista a proceder a la extracción completa de los restos de la popa, sin excepciones. También, la autoridad de marina debería haber vigilado constantemente la actuación del contratista y no limitarse a un control documental, en un exceso de buena fe, paliada por la falta de medios especializados. Probablemente, la misma buena fe que induce al Principado de Asturias a interesarse en la adquisición de la zapatilla del barco como *biotopo* o criadero de especies marinas, cuando, a la larga, se manifestará como un serio foco contaminante de fuel hacia las playas y costas de la zona.



Extracción por el buque grúa *Cormorant* de restos de la popa del *Castillo de Salas*.
(www.elcomerciodigital.com)

La defectuosa eliminación de los restos de la popa, que implicó la falta de extracción definitiva de los carburantes remanentes en la misma, fue aceptada administrativamente, con el acta de conformidad emitida por la Comandancia de Marina de Gijón, sobre la base de un informe pericial hecho por buceadores de la Armada, ambos documentos de fecha 14 de octubre de 1986. Las conclusiones del referido informe efectuado por un alférez de navío y un subteniente buzo, ambos del Cuerpo General de la Armada consignan que:

«Primero.—Quedan depositados en el fondo del mar una sección del doble fondo del buque, correspondiente a la cámara de máquinas, semienterrado en una extensión aproximada de 15 x 10 metros. En la parte más elevada, se aprecia una sonda referida a la bajamar de 10 metros.

Se comprueba la existencia de otra sección de doble fondo del buque denominada zapatilla a unos 20 metros de separación de la primera en dirección NW con unas dimensiones de 80 metros x 40 metros enterrada en el fondo rocoso y abundante arena con una altura en sus puntos máximos de 2 metros dando sondas entre 10? y 13 metros referidos a la bajamar.

Segundo.—Que los mencionados restos no representan en modo alguno alteraciones de las condiciones marinas de la zona, que puedan afectar a la navegación y a la pesca...

Tercero.—No se observa elemento alguno que pueda dar origen a contaminación de las aguas del mar».

Según el Informe de los buceadores de la Armada queda, por tanto, sumergido, parte del doble fondo de la sala de máquinas y toda la zapatilla del barco, que previamente Fondomar había evaluado en 2.000 toneladas, y que al final serían más de 3.000. Hay que entender que el contratista extrajo el resto pero no parece haberse cuantificado en ninguna parte la cantidad precisa de chatarra sacada del barco. Y tampoco sabemos cuánto carburante quedó en estos restos no removidos, si bien el contratista dice que sacó 180 toneladas de residuos de fuel tiempo atrás.

En cualquier caso, la Autoridad de Marina con el dictamen de los buzos dicta la famosa Acta de conformidad en la que hace constar:

«1.—Que la remoción de los restos pertenecientes al buque siniestrado *Castillo de Salas* ha sido realizado a satisfacción de esta Autoridad Militar de Marina siguiendo sus órdenes y directrices por la empresa Fondomar, S.L., no quedando más restos que una parte del doble fondo designado como zapatilla que se encuentra en trámite de cesión por la mencionada empresa contratista a la Administración española, para beneficio público, de acuerdo con la solicitud efectuada por las Autoridades Regionales del Principado de Asturias... así como elementos sueltos del buque, de pequeño tamaño, (hélice, eje de cola, etc.) depositados en el fondo del mar, que representan interés económico para la empresa contratista, por lo que en su día serán retirados, contando con buenas

condiciones meteorológicas y a su particular conveniencia, no representando en modo alguno, alteración de las condiciones marinas de la zona que puedan afectar a la navegación, pesca ni contaminación de las aguas ni alteración de sondas».

2.—Que han quedado cumplidas, de esta forma, las órdenes y directrices emanadas de esta Comandancia Militar de Marina dirigidas al armador del buque, en el momento del siniestro, Empresa Nacional Elcano y a la contratista de los trabajos Fondomar, S.L. dentro de los plazos exigidos».

En conclusión, en esta primera fase de la remoción de la popa hundida y sus combustibles, el armador se deshace del pecio, que encarga a otro para que lo remueva, bajo la supervisión de un tercero, la autoridad de marina. En la práctica, el contratista hace un desguace parcial de los restos y hace una extracción más bien pequeña (por lo que luego se padeció) de los combustibles que almacenaba la popa. Este incumplimiento del contratista va a ser amparado con la certificación de fin de obra dada por la Comandancia de Marina —en parte, inducida a error por un informe pericial exterior e incompleto— y por el visto bueno del armador, implícitamente manifestado con el pago del precio y de la prima de los trabajos (35).

La extracción de los restos «de los restos» del pecio

Llegamos así, a la segunda fase de lo que se conoció como la extracción «de los restos de los restos» tanto de la sección de popa como de los combustibles del carguero, yacentes en el fondo del mar, tras la remoción efectuada en 1986. Este segundo periodo, de reparación del trabajo mal hecho antaño, comienza en el verano de 2001 —olvidado hacía tiempo el naufragio del *Castillo de Salas*— cuando aparecen, a mediados de julio, manchas de fuel en la playa de Gijón, y termina dos años después, en julio de 2003, con la retirada definitiva de la zapatilla del barco, previa la extracción completa de los combustibles que aún contenía (36). Durante esos años, primero entre septiembre y octubre de 2001 se extrae casi todo el carburante; después, entre

(35) Al pago final del precio se llega tras la siguiente evolución: en la oferta de abril de Fondomar se piden 118 millones de pesetas por hacer la obra en 180 días; en el contrato en mayo, se aumenta el precio y el plazo de ejecución, pactándose de base 155 millones en 300 días; en la realidad, el contratista hizo el trabajo en menos de 180 días y cobró 187 millones de pesetas. Complementariamente, como ya hemos visto, a medida que aumenta el precio y plazo de ejecución de la obra, en una relación inversamente proporcional, disminuye la cantidad de trabajo a realizar desde la oferta inicial hasta el fin de la obra.

(36) De momento, para este episodio, carecemos de documentos oficiales, por lo que seguimos las crónicas del diario *El Comercio de Gijón* entre mayo de 2001 y mayo de 2002, obtenidas en internet del extra digital «Hundimiento del *Castillo de Salas*. Secuelas del mayor desastre ecológico en la bahía de Gijón»; también, las pags. 231-234 de la versión de RODRÍGUEZ AGUILAR; la presentación, eminentemente gráfica, de LÓPEZ GAMALLO, de Sasemar, «*Castillo de Salas*. 1986-2003».

abril y mayo de 2002 se limpian los restos de fuel (por tercera vez), y por último, entre octubre y el verano de 2003 se desguaza y traslada a puerto la zapatilla restante de la popa.

Respecto a la segunda extracción de carburante, que inaugura esta segunda fase, el problema surge a mediados de julio de 2001 cuando una gran mancha de «galipote» aparece en la playa de Gijón seguida de otras posteriores en el puerto deportivo y en las orillas del cerro de Santa Catalina; tiempo después, la empresa Sea Sub Service, encargada habitual de la limpieza de las balizas de la Autoridad Portuaria, desciende a los restos y observa una densa mancha negra de hidrocarburo con espesores que varían entre los 10 y los 30 cm., que pegada a las paredes del doble fondo del barco va dejando salir bolas de fuel que acaban en la arena de San Lorenzo (37). Un nuevo reconocimiento se hace por buzos de Salvamento Marítimo en el lugar en el que se hundió el barco, a unos 500 metros de la costa, que confirma que en la zona de la zapatilla fluye, por la acción de las corrientes y las mareas, que hacen el efecto de succión, fuel envejecido a la superficie.

Se inicia, a continuación, el día 3 de septiembre, en una operación dirigida por el Ministerio de Fomento, las labores de extracción con bombas neumáticas del fuel contenido en los tanques de doble fondo de consumo n.ºs 7 y 8 de babor y estribor por técnicos de la Capitanía Marítima de Gijón, efectivos de Sasemar y buceadores de la empresa Tecnosub, contratada por Sasemar para la limpieza de los restos de los tanques. También colaboran buzos de la autoridad Portuaria, personal de la Compañía Logística de Hidrocarburos, (C.L.H.) y de la empresa municipal Emulsa para la limpieza de las manchas que llegan a tierra. En los trabajos se comprueba que *los pasos de hombre* de acceso a los tanques estaban desprendidos por lo que los tanques estaban totalmente comunicados con el exterior; asimismo, se presentan grandes dificultades para aspirar en barridos con bombas neumáticas la superficie interior de las paredes de los tanques a las que está adherido el fuel. Por otra parte, también se sellan con masillas los orificios de los tanques por donde se escapaba el carburante.

Según la nota oficial del Ministerio de Fomento de 28 de octubre de 2001 sobre conclusión de los trabajos de limpieza, la cantidad de restos de fuel extraído fue de 305.700 litros (el 88 por 100 de lo que se estimó, después, permanecía en el buque) (38), lo que causó estupor por cuanto se pensaba que la mayoría de fuel se había sacado del mar, con anterioridad, en la extracción hecha entre el 11 de enero y finales de febrero de 1986 cuando se dijo que se habían transvasado unas 800 toneladas de combustible del *Castillo de Salas* a los remolcadores *Scotland* y *Smit Lloyd 117*. Esto implicaría que en la primera

(37) La empresa entrega el video filmado a la autoridad portuaria y al Ayuntamiento, acompañado de un informe escrito que obra en la causa penal.

(38) De hecho, se sacan de un solo tanque de la zapatilla 9.700 litros, si bien hay que entender que el líquido extraído tras la decantación correspondiente se reduce a la quinta parte los litros de restos de fuel separado del agua, que al fin se envían a la empresa de residuos Cogersa para su tratamiento.

extracción se dejó una gran cantidad de metros cúbicos de combustible en los restos de la nave hundida.

Al final, según parece, el coste de la extracción del remanente de combustible en la sección de popa fue de 821.000 euros. Y todavía queda trocear los restos de la zapatilla, que tiene una superficie de 1.800 metros cuadrados, y sacarlos a flote. No obstante, antes debe procederse a la última recuperación de combustible de lo que aún permanece en ella (39), con lo que entre febrero y abril de 2002, se hace una postrera y definitiva extracción del fuel acumulado en los techos de los tanques recuperándose 19.150 litros de fuel-oil.

Por fin, llegamos al último episodio de la extracción, interminable, del *Castillo de Salas* que va desde abril de 2002 hasta mayo de 2003, fecha de la extracción de la última pieza de la zapatilla izada a tierra. Inicialmente, se hacen estudios técnicos por la D.G.M.M. y Sasemar (asesorados por dos expertos del Instituto Oceanográfico de París) que aconsejan reflotar las 3.000 toneladas de la zapatilla yacente —de entre 70 metros de largo y 30 de ancho—, transportarla a 42 millas mar adentro y hundirla a 3.000 metros de profundidad en el lugar en el que se sumergió en 1986 los restos de la proa reflotada, previa extracción del remanente del fuel que se aloja en recovecos y techos de los tanques, y que ascenderán a algo menos de 20 toneladas de restos de combustible cuando se acometa la tarea.

En mayo de 2002, el Ministerio de Fomento convoca un concurso público para el reflotamiento de la zapatilla y su traslado y hundimiento mar adentro, o bien para su desguace submarino, izado y traslado a tierra de los restos, que ambas opciones son admitidas en la especificación de la oferta. Presentadas varias compañías, Smit Tak, Titan Maritime, Tecnosub y Wijsmüller Salvage, el contrato de remoción de los restos, de 14 de agosto de 2002, se adjudica, en tramitación urgente y por el procedimiento negociado, a Titan Maritime (U.K.) Ltd. por tres millones de euros fijándose un plazo de ejecución límite para la remoción en 30 de junio de 2003. Firmado el contrato, la empresa comienza en septiembre de 2002 la fase preparatoria de la operación en la que se estudia el estado actual de los restos, los pesos, y se toman otros datos necesarios para la remoción (40). Esta fase, que se efectúa en quince días, permitirá hacer un estudio de ingeniería que proyecte el izado de los restos del barco, los puntos de fijación y la fabricación de los mecanismos necesarios para la operación, así como los medios de su posterior traslado para su hundimiento.

Al final, se prefirió cortar en trozos los restos en el mismo fondo en diez grandes piezas —la primera en junio de 2003 de 320 toneladas de peso— que

(39) Ya se advertía en la anterior recuperación de fuel, según la nota del Ministerio de Fomento de 28 de octubre de 2001, que «no se puede descartar que se produzca algún pequeño escape de restos de hidrocarburo que se encuentren en lugares inaccesibles o de riesgo excesivo para la seguridad de las personas».

(40) En dichos trabajos previos participan el remolcador de nacionalidad belga *Union Beaver*, que sirve de base de operaciones, y un equipo humano de 9 buceadores, 2 coordinadores más los tripulantes del remolcador.

serían levantadas por la cabria holandesa *Cormorant*, depositadas en la pontona *Me Uno* (también colaboran los remolcadores portuarios *Sella* y *Fonda*, la embarcación *Salvamar Rigel* y el remolcador *Alonso de Chaves*, ambos de Sasemar) y transportadas a muelle, donde serían troceados por la empresa HMD Recuperaciones. Por fin, el 10 de julio de 2003 se extrajo la última pieza, de 450 toneladas de peso, de las diez que se sacaron, cuyo peso en total fue de 3.255 toneladas.

En fin, tenemos que se reflató la sección de proa y se extrajo algo de combustible en febrero de 1986. En octubre del mismo año, previa extracción de más carburante, se sacó del mar la sección de popa. En 2001 se volvió a extraer más restos de fuel-oil que se apuraron otra vez en 2002, para por fin, en 2003 acabar de izar los restos de la zapatilla del barco. Puede concluirse, en consecuencia, que la remoción de los combustibles y la popa del *Castillo de Salas* fue una operación ruinosa desde el punto de vista económico y muy deficiente desde la perspectiva técnica y medioambiental.

La ausencia de competencias de la Administración autonómica en el siniestro

La contaminación por vertidos de carbón al mar en relación a la comisión de seguimiento

Para ubicarnos, brevemente, sobre el origen de las discrepancias jurídicas entre la Administración Central del Estado y la Administración autonómica, hay que recordar que tras el accidente inicial del barco, es decir, la varada, cuando todavía se piensa que es posible técnicamente recuperar el buque y su carga, en las primeras reuniones informales de autoridades y técnicos, todos convienen en intentar el salvamento de la nave y evitar los escapes contaminantes del combustible del barco. En segundo lugar, cuando se produce la fractura del casco en dos secciones, que conlleva el vertido del carbón de dos bodegas al mar, se crea una comisión de seguimiento del siniestro que tratará, desde la perspectiva de la protección pública de las costas y de la lucha contra la contaminación, de solucionar el grave problema planteado.

Aunque al principio había consenso en el seno de la comisión sobre las medidas a tomar, enseguida surgen diferencias a la hora de afrontar la forma en que se debe llevar a cabo el reflatamiento de la proa (la popa se deja para después), pues mientras la mayoría de los informes técnicos, a la vista del inminente colapso estructural de la sección, agravado por el mal tiempo, recomiendan el aligeramiento inmediato de 15 o 20.000 toneladas del carbón, un dictamen minoritario, encargado por el Principado de Asturias, entendiendo que el estado estructural del buque no es tan grave, no considera tan urgente dicho aligeramiento y, en todo caso, rechaza radicalmente el vertido voluntario del mineral al fondo del mar, por los efectos perturbadores en el medio ambiente que implica, debiendo hacerse siempre el vertido a otros buques.

Aquí estriba el desacuerdo fundamental: el salvador ejecuta, para aligerar rápidamente la nave, un vertido de carbón al mar con el consentimiento del armador, de la D.G.M.M. y, en general, con el consenso resignado de la comisión de seguimiento. A esto se opone, claramente, la Administración del Principado, el Ayuntamiento de Gijón y el clamor de la opinión pública gijonesa. Para paralizar el vertido, la autonomía ordena al armador, reiteradamente, que le presente un plan de reflotamiento que excluya el vertido del carbón al mar, en base a sus competencias sobre la protección del medio ambiente de las aguas interiores de su territorio. Como quiera que sus indicaciones fueron ignoradas de hecho, y recurridas por el armador en vía contenciosa fallaron los tribunales, primero la Audiencia Provincial de Oviedo y luego el Tribunal Supremo, que el Principado de Asturias no tenía competencias para dirigir el reflotamiento del buque, ya que tanto el salvamento como la extracción marítima son materias propias de la Administración estatal.

Una cuestión previa consiste en averiguar cuánto carbón se ha vertido al mar, aunque sea *grosso modo*. Está claro que la totalidad del cargamento, entre vertidos accidentales y voluntarios, se ha perdido en el fondo del mar, salvo lo recuperado de las playas gijonesas por la limpieza municipal y la recogida al menudeo por los propios de la localidad. Aunque al principio del siniestro, con la varada, sólo hay vías de agua en alguna bodega pero sin derrame, la fractura del navío en dos partes arroja al agua, siempre en números redondos, unas 20.000 toneladas de carbón de las bodegas 6 y 7 de la sección de popa. Una semana y pico después, se hunde definitivamente la popa y se pierden otras 20.000 toneladas de las bodegas 8 y 9 de la popa. En los días siguientes, para reflotar la proa se vierten, voluntariamente, (aunque forzados por las circunstancias), algo menos de otras tantas 20.000 toneladas, que son las que van a ser objeto de polémica administrativa y judicial. Es decir, en total, entre 60 y 70.000 toneladas en las inmediaciones de la playa de San Lorenzo. El resto del cargamento, hasta 30.000 toneladas de hulla se arrojará al fondo, en alta mar, poco después. Total, alrededor de 100.000 toneladas de carga perdidas.

Sobre estas bases, desde la perspectiva institucional, puede recordarse que la Comisión de Seguimiento constituida tras el naufragio del *Castillo de Salas* tiene sus antecedentes en las reuniones que, de forma improvisada, se suceden tras la varada del buque, los días 13 y 14 de enero (41), cuando se piensa que todavía es posible el salvamento de la nave con su carga. De este modo (42), el día 16, jornada siguiente a la rotura en dos del barco, tras la llegada de altos

(41) El lunes 13 de enero de 1986 es convocada por el comandante militar de Marina una reunión con representantes de Elcano, prácticos de Gijón y el director del puerto de El Musel al objeto de prever y evitar posibles derrames de hidrocarburos y carbón así como estudiar el posible reflotamiento del buque. Y el día siguiente, nueva reunión de los mencionados más el subdirector general de Sevimar, representantes de las casas consignataria y aseguradora, Consejerías del Principado de Asturias, técnicos de la compañía de salvamento contratada y otros.

(42) Según informe CANEDO I, declaraciones judiciales del D.G.M.M., y del C.M.M. ante el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón. Las notas de prensa informativas de la Comisión de

cargos de Madrid a Gijón, la Comandancia Militar de Marina emite la siguiente nota de prensa:

«En una reunión, celebrada esta mañana en la Comandancia Militar de Marina de Gijón, presidida por el Director General de la Marina Mercante, y con asistencia de representantes del Ayuntamiento de Gijón y de la Delegación del Gobierno, el Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, y el Consejero de Interior y Administración Territorial del Principado de Asturias, además del Presidente y altos cargos de la empresa Nacional Elcano, representantes de la entidad aseguradora y técnicos de Smit Tak, se estudiaron y analizaron las nuevas circunstancias que significaban la rotura del casco del *Castillo de Salas*, así como las medidas a tomar para evitar la contaminación en su origen».

En esta reunión, en la que la compañía de salvamento Smit propone calentar el combustible para trasvasarlo a otro buque, y fluidificar el carbón, que es muy menudo, para aligerar el navío, se produce la creación oficial de la Comisión de Seguimiento:

«Al objeto de prever cualquier nuevo riesgo y mantener informadas a las autoridades, se acordó en dicha reunión formar una Comisión de Seguimiento que, presidida por el Comandante de Marina, esté formada por representantes del Principado de Asturias, Ayuntamiento y Delegación del Gobierno, así como de la empresa armadora y aseguradora... La intención de la Comisión es mantener perfectamente informada a la opinión pública de cuantas novedades puedan producirse a través de los oportunos comunicados de prensa».

Sobre el régimen jurídico de la mencionada Comisión de Seguimiento, resulta ilustrativa la declaración judicial del D.G.M.M. de 16 de enero de 1989, justo tres años después, ante el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón (43), el cual, tras confirmar la fecha de creación de aquella, manifiesta que no recuerda a instancias de qué persona u organismo se creó la Comisión, «aunque era un criterio de la marina mercante el actuar de manera colegiada y coordinada con las diferentes entidades que tuvieran algo que ver en cualquier tema». En lo que afecta al nombre del ente creado, dice que «se denominó de seguimiento como se podía haber llamado de cualquier otra manera»; y en cuanto al objeto de la Comisión afirma que «aparte de las labores meramente informativas tenía otras funciones como la de coordinar y aportar cualquier ayuda que fuera necesaria reuniéndose por dicha causa diariamente».

Seguimiento de 16, 18, 21 y 30 de enero de 1986 son reproducidas por RODRÍGUEZ AGUILAR en su trabajo.

(43) También se encuentra copia en el Archivo de la Comandancia de Marina de Gijón.

Por lo que refiere a la composición de la Comisión, relata que la presidencia, normalmente, correspondía a la Dirección General de la Marina Mercante, y que sus miembros eran: Delegación del Gobierno, Principado de Asturias, Ayuntamiento de Gijón, compañías armadora y aseguradora, representante del Lloyd's, Inspección General de Buques, Comandancia de Marina y alguna otra entidad (cualquier persona con interés en el tema). Concretamente, las entidades estaban representadas por personas físicas (que fueron diversas según las diferentes reuniones), previamente nombradas por cada institución participante. Por último, dice que el portavoz de la Comisión de Seguimiento era el representante del Ayuntamiento de Gijón, el concejal Sr. E.B.

En la cuestión de la naturaleza, misión y forma de actuar de la Comisión de Seguimiento, acepta el declarante que «no está previsto en la ley la creación de dicha Comisión ni se efectuó ningún tipo de normas ni estatutos para el desarrollo y funcionamiento de la Comisión», ya que «la Comisión de Seguimiento era de carácter operativo, en la cual se informaba de las diferentes decisiones y actuaciones que se debían efectuar, todo ello de forma genérica, no tomando decisiones por escrito ya que no tenía carácter legal sino operativo y teniendo como finalidad que las autoridades representadas tanto de carácter público como técnico, tuvieran conocimiento de la situación real y posibles soluciones a tomar. Una vez discutida y adoptada por la Comisión una decisión ésta se llevaba a cabo por la entidad u organismo que legalmente le correspondía».

En lo atinente a la adopción de acuerdos, «se tomaron multitud de decisiones... adoptadas de buena fe por los estamentos pensando que eran de su competencia». En este sentido, en «la Comisión de Seguimiento se discutían previamente todas operaciones aunque de una manera genérica particularizándose en muchos casos pero no en todos». Y respecto a las decisiones tomadas «la tónica general de la comisión era el consenso (...) en la Comisión existían discusiones pero no había fricciones». Por último, dice que las actas de la Comisión de Seguimiento se pueden encontrar en la Comandancia de Marina o en la D.G.M.M., pero no recuerda quién era la persona que levantaba tales actas y no recuerda si las firmaban (44).

(44) En líneas generales, aunque con mayor brevedad, la declaración del comandante militar de Marina en el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón, de 16 de mayo de 1989, tras advertir que actuaba como delegado periférico y a las órdenes del D.G.M.M., es básicamente coincidente con la del titular de ésta: «La comisión de Seguimiento tenía un carácter meramente operativo, tenía un aspecto más bien formal y no legal, los planes técnicos eran expuestos y se discutían por los técnicos que formaban dicha comisión y por las personas interesadas y que eran representantes de otras autoridades que no eran técnicos y se llegaba a un consenso, a veces a través de discusiones que nunca llegaron a ser fricciones, y era acordado a través de consenso el plan mejor, los detalles técnicos y matices del plan los llevaba a cabo la empresa contratada de esta forma no se grababa y no constan actas, lo único que hay son informes diarios y eran detallados y redactados por el Sr. Bayón concejal del Ayuntamiento, nunca se levantaron actas sino informes, redactados por el Sr. Bayón firmándose por los miembros de la Comisión ...el contenido de los informes era el resumen de los trabajos realizados durante el día y los que se realizaban al día siguiente ...normalmente, se reunía diariamente ...las decisiones se tomaban por consenso, ejecutando las decisiones tomadas la empresa que tenía que hacerlo».

Es decir, se forma una agrupación de hecho compuesta por representantes institucionales de distintas administraciones, compañías mercantiles de propiedad —en este caso públicas— y otros técnicos de procedencia dispar. Quien informaba no puede ser otro que la D.G.M.M., que es quien tiene la competencia y la responsabilidad administrativa en la materia. Lo que parece es que la D.G.M.M. marcaba la pauta. Es lógico que el armador, su asegurador y la Administración marítima competente se pongan de acuerdo previamente, y luego lleven la cuestión concreta a la Comisión, que, razonablemente, acepta las decisiones con marchamo técnico, salvo el vertido directo de carbón al mar. De este modo, se ensancha el ámbito de consenso que se requiere en un asunto grave, en el que concurre la fuerte presión del sentir gijonés, atizada, de un lado, de un cierto tremendismo propio del carácter local, y de otro, de la presencia político-sindical de variado signo alrededor del siniestro, que todavía perdurará casi quince años después, con ocasión de la extracción definitiva de los restos del famoso barco.

La comisión de seguimiento, seguramente, sirvió para diluir actuaciones y responsabilidades, y envolver en el consenso institucional las decisiones tomadas por la D.G.M.M y el armador con el refrendo de la aseguradora. Otra cosa es que, probablemente, la actuación coordinada de naviero y Administración, sin veladuras, sea lo más operativo.

En resumen, tenemos que al inicio del siniestro, con la varada, hay reuniones informales de autoridades náuticas específicas. Después, con el naufragio del barco, se forma la comisión de seguimiento, de la que se desmarca el Gobierno regional que se opone al vertido directo del carbón por la borda a la mar para aligerar el peso de la sección e intentar su reflotamiento. Tras el dictamen mayoritario de los ingenieros navales consultados, por las razones de urgencia apuntadas, la comisión confirma el derrame de la hulla al agua. Es entonces cuando viene la ruptura institucional, por discrepancias de las autoridades regionales con los vertidos de carbón al fondo marino. De esta manera, la operación de reflotamiento de la proa queda, totalmente, en manos de la D.G.M.M., el armador, el salvador, y el asegurador, que son los que deciden. Todos ellos aceptan, desde el principio, que ante el mal tiempo y con la lentitud que requiere el trasvase del carbón a otros barcos, lo más rápido es verter de 15 a 20.000 toneladas de la carga al mar, ya que el carbón no tiene efecto contaminante alguno salvo el estético. En este punto, constándole al Principado la negativa a la convocatoria de la comisión de seguimiento (45) para tratar sobre los vertidos, adopta la Resolución de 21 de febrero de 1986 que dinamita tal comisión.

Sin embargo, en este punto, la cuestión capital, no es la estructura de un entramado comunitario institucional que se articuló más política que jurídicamente, sino determinar si el carbón vertido es una sustancia peligrosa, nociva o contaminante del medio marino. A este respecto, a los pocos días, del sinies-

(45) Parece entonces que la Comisión de Seguimiento duró desde el 16 de enero hasta el 16 de febrero de 1986.

tro ya se disponía de informes sumarios técnicos sobre la morbilidad del coque coquizable en el medio ambiente marino. El Instituto Español de Oceanografía en télex de 17 de enero de 1986 dice literalmente:

«Al efecto del carbón en las condiciones de la carga del *Castillo de Salas* puede no tener efectos tóxicos sobre el medio o los seres marinos. El lugar donde caiga esa carga se verá privado de vida bentónica por acción mecánica del carbón, en tanto se recubra con sedimento natural y se recolonice la zona.

El polvo y las partículas pueden ser arrastrados a la costa, donde producirán un efecto meramente antiestético que desaparecerá cuando la abrasión reduzca los gránulos y los incorpore a la masa de sedimento.

Estudios realizados por este Instituto y otros organismos homólogos extranjeros demuestran que los efectos de un accidente de estas características sobre la pesca son inapreciables de manera inmediata, y nulos a corto plazo.

A veces puede detectarse un ligero aumento de metales pesados en los sedimentos, que no se incorporan a las especies marinas de interés comercial o lo hacen en cantidad muy inferior a los límites peligrosos» (46).

Y por su parte, el Centre d'étude et de recherche des carbonnages de France en télex de 23 de enero de 1986 confirma que el carbón vertido reposará sobre el fondo, que el polvo de la hulla puede producir una opacidad temporal del agua pero que no hay riesgo de extensión de la polución. Asimismo, notifica que no existen efectos tóxicos notables del carbón para medio marino aunque pueda tener un impacto físico sobre la fauna y la flora marinas eventualmente presentes en el suceso. En conclusión, para el Centro francés, en el accidente presente parece que hay «poco riesgo de polución grave». Poco más se puede añadir.

El litigio sobre competencias entre la naviera y la Administración asturiana

Como ya hemos visto, se produce una divergencia grave entre el armador, la Administración del Estado y la Autonómica a la hora de resolver la forma de remover el pecio con sus carburantes y su cargamento, siendo la cuestión

(46) En un posterior Informe de junio de 1986 emitido, de nuevo, por el Instituto Español de Oceanografía, a petición de la D.G.M.M., sobre las posibles consecuencias y alcance de la contaminación producida por el carbón se concluye que se ha producido una selección granulométrica, a partir del punto de emisión, de tal forma que los tamaños gruesos quedan en la costa y los finos permanecen en zonas lejanas y dispersas; también se asevera que la «mayor parte del carbón parece haber sido transportado a favor de depresiones mar afuera»; y, en síntesis, se considera que «quedan depósitos irregulares de carbón principalmente rellenando las zonas deprimidas entre las rocas, con espesores que oscilan entre 10 y 30 cm máximo».

clave el vertido directo de carbón al mar, más rápido y factible que su traslado a otras embarcaciones, a juicio de la primera que acepta el planteamiento técnico del salvador, aprobado también por el armador y su asegurador. Como la Administración regional (y el Ayuntamiento de Gijón) manifiesta, sin éxito, su desacuerdo con el vertido en la Comisión de Seguimiento, unilateralmente, el Consejo Rector de la Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias publica la Resolución de 21 de febrero de 1986, seguida de otras dos resoluciones más de 14 de marzo y de 11 de junio de del mismo año, que sintéticamente, exigen que los planes para el reflotamiento de la proa y la extracción de los combustibles se sometan a la previa aprobación de la Agencia de Medio Ambiente del Principado, que el aligeramiento de la carga contaminante debe hacerse a buques y no al mar, y por último, que dicha Agencia regional compruebe e inspeccione los trabajos de rescate y salvamento de la nave. No se cumplió ninguno de los cuatro puntos.

La base legal invocada por el Principado para sostener su competencia en la materia se localiza en el considerando Octavo de la Resolución de 21 de febrero:

«Que el Principado de Asturias, conforme a lo previsto en el art. 10.1.h) de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 7/1981, de 30 de diciembre, tienen atribuida competencia exclusiva en materia de protección de los ecosistemas en los que se desarrollen la actividades de pesca en aguas interiores, marisqueo, acuicultura y alguicultura, y asimismo en el art. 12.a) y b) del mismo Estatuto se asumen las funciones ejecutivas en materia de protección del medio ambiente y de ejecución dentro de su ámbito territorial de los Tratados internacionales en lo que se refiere a las materias propias de su competencia» (47).

Lo que el Principado pretende es que se hagan planes de reflotamiento de la sección de proa y extracción de los combustibles «que contemplen las medidas de prevención de posibles daños al ecosistema marino y a los recursos de la zona, especialmente los de las aguas interiores» y que se tomen «las medidas necesarias para minimizar los riesgos de contaminación». También solicita que «se evite en lo sucesivo el vertido directo de dicha carga contaminante al mar, debiendo realizarse el aligeramiento mediante procedimientos que eviten la contaminación». Oponiéndose a esta Resolución, tanto la D.G.M.M. como la naviera Elcano interponen sendos recursos de súplica (de 11 y 10 de marzo, respectivamente) a fin de que se anulen los acuerdos tomados por el Principado.

(47) También se invoca en la disposición el Convenio de Oslo de 15 de febrero de 1972, para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, (ratificado el 19 de febrero de 1973), el Convenio de Londres de 29 de diciembre de 1972, sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias, (ratificado el 13 de julio de 1974) y la Ley 21/1977, de 1 de abril, de aplicación de sanciones en casos de contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves.

El inicial recurso de la Administración estatal ante la Administración regional sostiene que tanto la normativa interna como la internacional (48) consideran a la D.G.M.M. como la autoridad competente en los trabajos de salvamento y recuperación de un buque de bandera española cual es el *Castillo de Salas*, trabajos que solo pueden calificarse como *salvamento marítimo*, que es competencia atribuida a la Administración central del estado que no ha sido transferida a la comunidad autónoma asturiana, por lo que en sentido estricto, no se plantea conflicto de competencia alguno. En segundo lugar, los recurrentes entienden que, aun admitiendo la competencia exclusiva del Principado para la protección de los ecosistemas en lo que afecta a las pesca y el marisqueo en aguas interiores, el cargamento de carbón siderúrgico estibado en las bodegas del barco «no tiene propiedades contaminantes sino únicamente impregnantes y antiestéticas susceptibles de limpiarse como demuestran los resultados posteriores en la playa afectada» por lo que es discutible la aplicación de la competencia autonómica en lo que atañe a la protección del medio ambiente.

Por su parte, Elcano, en un recurso más densamente fundamentado que el anterior, manifiesta que aunque conserva la titularidad de los restos del buque siniestrado (hasta mayo de 1986) «su voluntad estuvo en todo momento... superada por la facultad decisoria de la suprema autoridad competente del estado: la D.G.M.M. del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones». La naviera coincide plenamente con el planteamiento jurídico de la Administración del Estado (de la que en última instancia depende) en la calificación de salvamento marítimo y en la competencia exclusiva del estado en esta materia, con exclusión de la eventual concurrencia de facultades de la Administración regional:

«La Administración Autonómica de Asturias no ha recibido aún transferencia de funciones ejecutivas y servicios de protección del medio ambiente que le permitan intervenir, directamente, en las labores de salvamento marítimo con incidencia ambiental para el litoral asturiano» (49).

En tercer lugar, la Resolución del Principado sobre el reflotamiento de la proa, inicialmente, también se dirige a la aseguradora Musini, la cual responde que «carece de interés alguno, directo o indirecto en el referido

(48) Arts. 14, 23 y 26 de la Ley 60/62 sobre auxilios y salvamentos; arts. 8, 9 y 11 de la Ley de costas de 26 de abril de 1969; art. 3,5 de la Ley de Protección de las costas españolas de 10 de marzo de 1980; art. 7 Convenio de Oslo de 1972; art. 5 de la O.M. de 26 de marzo de 1976 en desarrollo de los Convenios de Oslo y de Londres Y Regla 15, Cap. V del Convenio SEVIMAR 1974/78.

(49) Lo que subyace en el plano operacional es descrito, creo que acertadamente, por el recurso de Elcano cuando dice: «...una actividad tan difícil y precisa, como el salvamento de nave cargada requiere una única dirección técnica y operativa, y no es susceptible de interferencias ni demoras, para aprobaciones de proyectos como señala la Resolución en su parte dispositiva, que resten viabilidad a la ejecución de las medidas salvadoras. Respetuosamente, dudamos del realismo del planteamiento dibujado por la Agencia de Medio Ambiente...».

expediente (plan de actuaciones para la remoción de restos) al haber sido transferida la propiedad y los riesgos sobre los restos del reseñado buque, por su anterior propietaria la E.N. Elcano de la Marina Mercante, S.A., a Fondomar, S.L., resultando con ello que mi representada incluso carece en el momento presente de la calidad de mera aseguradora del buque, que hasta entonces, le correspondió. En su consecuencia, Musini no ostenta la condición de interesado...» (50). Al final, en este punto, se le reconoció la razón a la aseguradora pública que quedó desligada del proceso judicial, salvo como avalista.

Por fin, la cuestión se clarifica con los fallos judiciales de la Audiencia Territorial de Oviedo (sentencia de la sala contencioso administrativo de 30 de septiembre de 1988) (51) y del Tribunal Supremo (sentencia de 12 de junio de 1990) (52), que, plenamente coincidentes, resuelven que la Administración astur no puede exigir un plan de actuación a la D.G.M.M., al armador y al asegurador, en una materia que no es de su competencia administrativa por más que se produzca un supuesto de vertido contaminante en las aguas interiores. Dice, con más detalle la Audiencia:

Primero.—Por el Acuerdo de 14 de marzo de 1986 (el propiamente recurrido judicialmente en el pleito), la Agencia de Medio Ambiente asturiana da un plazo de quince días al armador y a la D.G.M.M. para que presenten «un plan de actuaciones referentes a las operaciones de desguace y extracción de los restos y del fuel del buque siniestrado», a lo que Elcano se opone alegando, de un lado, indefensión pues en ningún momento se le dio audiencia para intervenir en el expediente, y de otro, no hallarse obligado frente a la autoridad autonómica al carecer ésta de competencia en las operaciones de salvamento marítimo aunque concurra la competencia regional sobre protección del ecosistema en aguas interiores.

Segundo.—La Audiencia niega que haya habido indefensión pues Elcano tenía pleno conocimiento de la Resolución que le fue notificada; Elcano sabía la discrepancia de la Administración Autonómica expuesta en la Comisión de Seguimiento de la que Elcano formaba parte; por último, «no puede invocar indefensión quien se valió de cuantos trámites eran necesarios para alcanzar esta jurisdicción».

Tercero.—el 16 de enero, tras alguna reunión previa, se creó la Comisión de Seguimiento presidida por el D.G.M.M. e integrada por la Comandancia de Marina, la Delegación del Gobierno en Asturias, el Ayuntamiento de Gijón y la Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias, en la que esta última expresó reiteradamente sus discrepancias sobre la forma de actuar. Comoquiera que se venían efectuando vertidos del carbón al mar para el reflota-

(50) Escritos de Musini dirigidos al consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Principado de Asturias, de 5 de junio y 17 de julio de 1986.

(51) Agradezco al personal del Registro del Tribunal Superior de Justicia de Asturias la copia de la misma.

(52) S.T.S. (Sala de lo contencioso, sección 1.^a) de 12 de junio de 1990. (Id Cendoj 28079130011990101341).

miento del buque, el Consejo Rector de dicha Agencia, el 21 de febrero dictó una resolución en la que tras reconocer que el salvamento y recuperación de la nave se venía realizando por Smit Tak International bajo la dirección de la Comandancia de Marina y la D.G.M.M., acordó que se adoptara un plan de actuaciones para el traslado de los restos del buque y la extracción del combustible evitando en lo sucesivo el vertido directo de la carga al mar. Esta resolución fue recurrida por Elcano, Musini y la D.G.M.M.

Aparece entonces una nueva resolución de dicho Consejo Rector de 14 de marzo de 1986 que ante la falta de resultado de la anterior pues no ha sido presentado dicho plan de actuaciones, se vuelve a dar un plazo de quince días para que se presente el plan de actuaciones respecto al desguace y extracción de los restos del buque así como a la extracción del fuel con el fin de proteger el ecosistema marítimo, resolución también recurrida por la Abogacía del Estado, en representación de la Delegación del Gobierno en Asturias, y por la naviera del buque.

Continúa el fallo: en abril y mayo de 1986 tras las inspecciones realizadas al buque siniestrado se informó a la Agencia de Medio Ambiente «que no existían materiales contaminantes importantes, que los tanques de fuel se hallaban vacíos aunque presentaban restos adosados a las paredes, que el motor principal se hallaba sumergido a unos dos metros del nivel de flotación constituyendo un riesgo para la navegación...». Este informe motivó una nueva Resolución el 11 de junio de 1986 en la que la Agencia de Medio Ambiente reconoce que la empresa Fondomar, S.L. (en nombre de la naviera Elcano «que le había enajenado los restos del buque y se entendía por ello desligada de sus obligaciones»), presentó el plan de actuaciones requerido, acordando entonces autorizar únicamente la extracción de los restos del buque que la autoridad marítima considerase que constituirían un peligro para la seguridad del tráfico marítimo. No obstante, Fondomar extrajo los restos del buque hasta su práctica totalidad mediante autorizaciones de la Comandancia de Marina y de la Delegación del Gobierno, lo que motivó que la referida Agencia de Medio Ambiente iniciase diligencias informativas para incoar en su caso, expediente sancionador contra Fondomar. Al fin, concluyen «prácticamente» las operaciones de extracción de los restos del buque tras proceder los días 23 a 26 de septiembre, mediante la oportuna autorización y consentimiento de la propia Agencia de Medio Ambiente a la voladura con empleo de explosivos del motor principal del buque.

Cuarto.—«La solución que se adopte... escasa o nula trascendencia puede tener pues en la fecha que se interpuso el recurso, el 20 de abril de 1987, la situación que había motivado el acuerdo había desaparecido, aunque algunos de sus efectos sigan manifestándose en la actualidad». Además, el propio recurrente (Elcano) se había desligado del asunto —según sus propias manifestaciones— subrogando en su lugar a la entidad Fondomar.

Quinto.—En este fundamento jurídico el Tribunal distingue cuatro actividades desplegadas tras el embarrancamiento y hundimiento del *Castillo de Salas*: salvamento del buque, protección de la navegación marítima, protec-

ción del ecosistema y protección del medio ambiente. Las dos primeras son competencia del estado según reconoce la Administración autonómica asturiana. Pero respecto a las dos últimas, tal Administración regional entiende que son de su competencia si se produce una incidencia de contaminación. La Audiencia parece aceptar que la protección del ecosistema puede ser competencia de la autonomía en atención a lo dispuesto en el art. 148 de la Constitución española (53) y en el art. 10.1. h) del Estatuto de Autonomía de Asturias aprobado por la Ley Orgánica 7/81 de 30 de diciembre (54).

Este punto, va a ser más matizado por el T.S., que acepta sustancialmente los fundamentos de derecho de la sentencia apelada, al establecer que «la competencia exclusiva de la Administración autonómica en relación con la protección de los ecosistemas reconocida en el art. 10.1. h) del Estatuto no enerva ni anula la estatal, o por mejor decir la de la Administración central en orden al salvamento del buque y a la protección de la navegación marítima, prevista en el art. 26 de la Ley de 24 de diciembre de 1962...».

Pero —prosigue la Audiencia y confirma expresamente el T.S.— respecto a la protección del medio ambiente, aunque el art. 12 a) del Estatuto de Autonomía atribuye al Principado de Asturias la competencia (55) conforme a lo dispuesto en el art. 149,3 de la Constitución (56) dicha protección viene limitada por los términos que establezcan las leyes y reglamentos que dicte el estado en desarrollo de su legislación; y en concreto, en este caso, en conformidad con lo dispuesto en los reales decretos sobre traspasos de funciones y servicios del estado, de 16 de noviembre y 14 de diciembre de 1983, se ha transferido a la autonomía asturiana la materia de estudios de ordenación del territorio y medio ambiente, y la concesión de beneficios fiscales en materia de protección del medio ambiente, reservándose el estado las demás facultades.

Sobre este planteamiento razona la sentencia de la Audiencia:

«todo naufragio y en especial el examinado, dado el lugar en el que ocurrió, incide en la seguridad del tráfico marítimo y en la posible conta-

(53) Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 9.^a La gestión en materia de protección del medio ambiente.

(54) El Principado de Asturias tiene la competencia exclusiva en las materias que a continuación se señalan: Pesca en aguas interiores, fluviales y lacustres, marisqueo, acuicultura, así como el desarrollo de cualquier otra forma de cultivo industrial. Caza. Protección de los ecosistemas en los que se desarrollan dichas actividades.

(55) Corresponde al Principado de Asturias, en los términos que establezcan las leyes y normas reglamentarias que en desarrollo de su legislación dicte el estado, la función ejecutiva en las siguientes materias: a) Protección del medio ambiente, incluidos los vertidos industriales y contaminantes en ríos, lagos y aguas territoriales.

(56) Las materias no atribuidas expresamente al estado por esta Constitución podrán corresponder a las comunidades autónomas en virtud de sus respectivos estatutos. La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de autonomía corresponderá al estado, cuyas normas prevalecerán en caso de conflicto sobre las de las comunidades autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de estas...

minación del medio ambiente, medidas que deben afrontarse con las operaciones del salvamento con las que se trata de extraer la carga y los restos del buque o navío siniestrado y de dejar libre de obstáculos la superficie marítima, competencia exclusiva del estado no transferida al Principado de Asturias quien a través del Consejo Rector de la Agencia de Medio Ambiente se arrogaba de forma exclusiva atribuciones al exigir un Plan de actuaciones para el desguace y extracción de los restos del buque, cuando por el contrario en atención a la trascendencia e importancia de los trabajos a realizar se había creado una Comisión de Seguimiento en la que se debían tratar y discutir todas las operaciones a realizar, aunando los esfuerzos de todos los intervinientes, Comisión en la que se hallaba integrada la Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias por lo que no se alcanzan a comprender los motivos que le indujeron a exigir, a los demás órganos integrantes de la Comisión y a las empresas naviera y aseguradora del buque siniestrado un Plan de actuaciones, cuando como miembro de la Comisión de Seguimiento debía de conocerlo o en todo caso exigírselo a dicha Comisión pero no a quienes se limitaban a obrar siguiendo las instrucciones de otros organismos administrativos que en definitiva eran los competentes para ello».

El Tribunal Supremo comparte con la Audiencia, su consideración sobre las funciones coordinadoras de la Comisión de Seguimiento, máxime cuando se está en presencia de competencias concurrentes, y recuerda también que la Administración regional intervenía en ella. Por último, el Alto Tribunal acepta que la naviera se limitó a obrar conforme a los órganos competentes de la Administración Central del Estado con lo que se desestima el recurso del Principado y se anulan los acuerdos de referencia por no ser ajustados a Derecho.

El Principado se equivoca, formalmente, pues en el plano jurídico, solo tiene la competencia ejecutiva de la legislación del estado sobre protección al medio ambiente que este le haya transferido (estudios y bonificaciones fiscales) pero no toda la competencia, y mucho menos con carácter de exclusiva. Otra cosa es que la Administración asturiana no esté conforme con el vertido al mar del carbón, en lo que, en mi opinión, llevaba razón. Incluso, la posterior necesidad de proceder años después a la extracción de «los restos de los restos» del buque y de su combustible demuestran que la desconfianza de la autoridad autonómica estaba justificada.

En resumen, a causa de la preocupación y presión popular que el largo siniestro produjo se dictaron actos administrativos erróneos que fueron revocados por los tribunales. Resulta curioso que, judicialmente, ni la D.G.M.M., ni la Comandancia de Marina de Gijón, ni el naviero, ni el capitán, ni el práctico, sufriesen condena alguna, mientras que el Principado ha sido el único interviniente que ha cosechado una desautorización expresa y reiterada de los Tribunales. También resulta llamativa la naturaleza jurídica de la Comisión de Seguimiento que los tribunales se abstienen de valorar, jurídicamente, dándole el valor que de hecho le dieron sus integrantes.

La exoneración penal de capitán, práctico y autoridades

En lo que se refiere a la imputación penal del suceso, al principio, se iniciaron actuaciones por la Comandancia Militar de Marina de Gijón que, siguiendo un procedimiento especial de la jurisdicción de marina, nombra a un alférez de navío, juez instructor del Expediente núm. 3/86 seguido a consecuencia del embarrancamiento del buque *Castillo de Salas*, el cual toma declaración testifical entre el 20 de enero y el 5 de febrero de 1986 al capitán, al primer y tercer oficiales de cubierta, al jefe y al primer oficial de máquinas, al contramaestre, a un marinero y a un engrasador, todos de la tripulación; también declaran el práctico del fondeo, y otro práctico y el patrón del remolcador portuario *Torres*, que intervinieron después.

Posteriormente, las actuaciones se envían al Juzgado Marítimo Permanente n.º 6 de Ferrol, que no despliega labor instructora y se inhibe, por ser competente la jurisdicción penal ordinaria, por lo que tras orden del almirante, capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, las remite, el 2 de mayo de 1986, al Juzgado de Instrucción de Gijón (57).

En tal jurisdicción penal, se habían abierto, el 31 de enero de 1986 las Diligencias Previas 43/86 por el Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón a consecuencia de las denuncias de varios particulares (vecinos de la localidad, a título individual o colectivo; la Cofradía de Pescadores de Gijón en representación de más de 48 embarcaciones y 160 pescadores; la empresa cetárea El Rinconín dedicada a la compraventa de mariscos mantenida con aguas de la bahía...). Por su parte, el 12 de febrero, dos ciudadanos, con notoria significación político-sindical, en ejercicio de la acción popular, interponen querrela criminal, a causa del derrame voluntario de carbón al mar, por el presunto delito del art. 347-bis del Código Penal (58) contra la naviera, su consignataria, su aseguradora y la compañía de salvamento. Cinco meses más tarde, el Ayuntamiento de Gijón se persona en las actuaciones para la defensa de los intereses municipales.

Tal querrela se basa en que —a su juicio— ha habido retrasos en el rescate por falta de acuerdo económico sobre el contrato de salvamento, en que la

(57) Agradezco esta información, por vía telefónica, de 15 de septiembre de 2008, al capitán auditor y juez marítimo permanente número 6 de Ferrol, que me indica que no se conserva copia en Ferrol del Expediente de embarrancamiento 3/86 abierto por la Comandancia de Marina de Gijón.

(58) «Será castigado con la pena de arresto mayor y multa de 50.000 a 1.000.000 de pesetas el que, contraviniendo las Leyes y los Reglamentos protectores del medio ambiente, provocare o realizare directa o indirectamente emisiones o vertidos de cualquier clase en la atmósfera, el suelo o las aguas terrestres o marítimas, que pongan en peligro grave la salud de las personas o puedan perjudicar gravemente las condiciones de vida animal, bosques, espacios naturales o plantaciones útiles».

También se invoca la aplicación del art. 3.º-1 de la Ley 7/1980, de 10 de marzo sobre la protección de las costas españolas en relación con el Convenio Internacional de Londres sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias de 29 de diciembre de 1972, ratificado por España y desarrollado por O.M. de 26 de mayo de 1976.

extracción del combustible se hizo con lentitud pasmosa y que se ha producido el vertido de la carga contaminante directamente al mar, por el contratista de salvamento del armador, con la aquiescencia de la Comisión de Seguimiento y de la D.G.M.M. En este sentido, los querellantes recogen la información de la Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma asturiana en la que se constata que la contaminación producida por el accidente afectaba ya a las playas del Arbeyal, S. Lorenzo, El Rinconín, Peña Rubia y Estaño. Y citan para probar el carácter contaminante de los hidrocarburos y del carbón el télex del Instituto Español Oceanográfico ya visto, que justamente dice lo contrario de lo que le hacen decir los querellantes al reproducirlo, maliciosamente, de forma parcial. En todo caso, la querrela se admite a trámite por Auto de 12 de marzo de 1986.

El presidente del Consejo de Administración de Elcano responde en declaración de 14 de abril de 1986 que «se ha limitado a actuar siguiendo en todo momento las directrices establecidas por la autoridad de Marina competente (Comandancia de Marina de Gijón) y por la Dirección General de la Marina Mercante...; que no se ha regateado esfuerzo ni coste económico alguno ni por la empresa que preside ni por la aseguradora Musini, bastando decir al respecto que la empresa elegida para la realización de los trabajos, Smit Tak, es una de las firmas líder a nivel mundial en esta especialidad, con un costo aproximado de 45.000 dólares/día, es decir, 6.750.000 de pesetas». Por otro lado, niega retrasos en el trabajo salvo los justificados por mal tiempo o para impedir escapes de hidrocarburos; recuerda las tareas realizadas (embarque de materiales y equipos, contratación de remolcadores y embarcaciones, extracción del fuel); y explica el vertido parcial de carbón al mar, por razones de urgencia y por la falta de efectos tóxicos sobre las personas, la pesca y el medio ambiente marino como dictaminó el I.O.E.

Y por su parte, el subdirector técnico de Musini en declaración de igual fecha y línea argumental coincidente con la anterior, lo primero que manifiesta, es que dado su condición de mera aseguradora del *Castillo de Salas* «es totalmente ajena a los hechos que motivaron el embarrancamiento del referido buque, así como a las decisiones tomadas con respecto a las operaciones que posteriormente tuvieron lugar, habiéndose por ello limitado a sufragar los gastos derivados de la puesta en práctica de las medidas tendentes al salvamento, remoción de restos y prevención de la contaminación decididas por las autoridades competentes y puestas en práctica por la Empresa Nacional Elcano».

Sobre la imputación de los querellantes a la compañía de salvamento cuenta RODRÍGUEZ AGUILAR (pág. 209) que «con el fin de dejar clara su responsabilidad en las operaciones, Smit Tak solicitó, y le fue concedido por director territorial del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, un certificado que la eximía de responsabilidades por posibles vertidos de carbón a la mar». Por último, la acusación al consignatario del buque por daños de contaminación marina es, jurídicamente, un dislate.

Durante 1986, 1987 y 1988 se solicitan y reúnen documentos (diario de navegación, certificados del buque, rol, póliza de fletamento, pólizas de segu-

ro, contrato de salvamento...) dictámenes e informes (policiales, de prácticos, universitarios, de la Administración autonómica, peritajes navales...) que van construyendo lentamente el sumario. A los tres años del accidente, en 1989, declaran en el Juzgado, el director general de la marina mercante y el comandante de marina de Asturias; y el 17 de octubre de 1989 las antiguas Diligencias Previas 43/86 sobre el embarrancamiento, por Auto del Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón, para acomodarse a la legislación procesal promulgada, se determina que «procede tramitarlas por el Procedimiento Abreviado» con el n.º 252/1989.

Al fin, tras más de un año de paralización del procedimiento judicial de junio de 1989 a junio de 1990 (59), el 24 de julio de 1990, el Ministerio Fiscal pide apertura de juicio oral contra el capitán del *Castillo de Salas* y contra el práctico que lo fondeó por la comisión de un delito contra la integridad del buque contemplado en el art. 59 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955.

Poco después, el Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón, el 21 de marzo de 1991 acuerda dicha apertura de juicio oral contra capitán y práctico, y deniega el encausamiento del D.G.M.M., del C.M.M. y de la naviera, por la ausencia de delito ecológico contemplado en el art. 347 bis Cp., y del tercer oficial de cubierta del barco, lo cual es confirmado por el Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo (sección segunda) de 17 de mayo de 1991. En ese mismo año, se impone una fianza al asegurador de 2.000 millones de pesetas que Musini deposita excluyendo la responsabilidad civil del práctico. Por último, el 21 de diciembre de 1992, se declara el sobreseimiento de actuaciones penales contra capitán y práctico, y se dejan sin efecto las medidas cautelares tomadas toda vez que la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 va a derogar toda la L.P.D.M.M. de 1955.

Esta esquemática visión cronológica del procedimiento penal nos muestra, como ocurrió con el litigio contencioso administrativo del caso, su inutilidad práctica, pues al final prevaleció el arreglo extrajudicial entre naviero/aseguradores y perjudicados con indemnizaciones económicas pactadas de común acuerdo. Ello responde a que siempre que hay un accidente marítimo de cierta

(59) Al hacerse cargo de las actuaciones el Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón, por medio de un Auto de 10 de diciembre de 1990, dice que «procede resolver ...las distintas irregularidades constatadas en la postrera fase de tramitación de la causa, encauzando definitivamente el trámite y resolviendo las cuestiones que todavía penden». Estos vicios en la tramitación de la causa fueron: admisión irregular a trámite de un recurso de reforma; no conferir traslado ni notificar a las partes algunas actuaciones; traslados inadecuados en otros casos; nula actividad del procedimiento, «por causas que se desconocen» entre junio de 1989 y junio de 1990; otra «irregularidad de graves consecuencias» apareció en la resolución de 17 de octubre de 1989 del Juzgado de Instrucción n.º 3 de Gijón cuando «se acordó la continuación de la sustanciación de los autos como procedimiento abreviado, continuación esta que obviamente resultaba imposible de llevar a efecto puesto que el aludido procedimiento abreviado ni tan solo se había incoado». «Ante tal cúmulo de anomalías surgidas por infracción grave de normas procesales imperativas y básicas» se decreto la nulidad de actuaciones desde el 31 de junio de 1989 y se ordena continúe la causa con el n.º de registro que ya ostenta.

magnitud, con su trascendencia mediática, es pieza apetecible para la manipulación política, lo que se instrumenta jurídicamente incluso con la judicialización del evento. El pleito penal sobre el *Castillo de Salas* es un recorrido por sucesivas exoneraciones de responsabilidad, pues ni hubo delito ecológico en la actuación de autoridades y naviera en cuanto al vertido voluntario de carbón al mar, ni hubo delito de negligencia con resultado de naufragio a cargo de capitán y práctico. No hubo reproche penal para nadie. En definitiva, jurídicamente, los daños de contaminación del *Castillo de Salas* tanto como la pérdida del buque y de la carga, y los gastos de salvamento y extracción fueron cuestiones de responsabilidad civil, que incluso nunca plantearon reclamación ante los tribunales civiles. Es decir, toda la maquinaria política, sindical, social y judicial empleadas no han cambiado gran cosa las consecuencias del accidente, que, empresarialmente, se resolvió en los términos habituales del mercado marítimo.

Técnicamente, pueden sintetizarse las acusaciones en dos planos: de un lado, está la imputación del Ministerio Fiscal por la eventual imprudencia náutica de capitán y tercer oficial del buque, y del práctico en la maniobra de fondeo a consecuencia de lo cual se produce la varada de la nave; y de otra parte, se presenta la acusación popular contra autoridades marítimas y armador por el vertido del carbón al agua a los que acusa de la comisión de un delito contra el medio ambiente. En el primer caso, se va a producir una despenalización de la actuación de capitán y práctico que desembocará en el sobreseimiento de actuaciones, y en el segundo, los propios tribunales van a declarar que no concurren los presupuestos legales para atribuir a autoridades y armador delito ecológico alguno, el cual requiere la voluntariedad de la acción, sin que concorra un estado de necesidad de evitar un mal mayor, como aconteció en el caso.

Podemos ver con algo más de detenimiento el curso de la imputación penal a capitán y práctico: así, el Ministerio Fiscal, que pide el 24 de julio de 1990 la apertura de juicio oral contra capitán y práctico, siguiendo sustantivamente los acontecimientos según lo recogido en el dictamen de SANZ QUEVEDO, narra la llegada del barco a las inmediaciones del puerto y el embarque del práctico «quien indicó al capitán que siguiera con máquina y timón hasta el punto designado por él para fondear, ante la imposibilidad de atracar en el puerto. Alcanzado aquel sobre las 8,40 horas, según la estimación del práctico, éste, tras indicar al capitán que efectuara la maniobra con seis grilletes de cadena y buque parado, y sin aguardar a que tal operación se realizara, solicitó autorización del capitán para abandonar el barco, quien se la concedió, a pretexto de mejor poder desembarcar aprovechando el socaire...».

«Cinco minutos más tarde, el capitán dio simultáneamente la orden de dar fondo con el ancla de estribor y parar las máquinas, sin que ni él ni el práctico que ya había abandonado el barco hubieran comprobado su efectiva inmovilidad en el momento de echar el ancla. Así se hizo y a las 8,55 horas dio la orden de listo de máquinas, tras la que dando por concluida la operación de fondeo se retiró a su camarote... sin prestar mayor atención al correcto resul-

tado de la operación de fondeo ni exigirla a sus subordinados». Así las cosas, como «el buque conservase fuerza viva procedente de la impulsión de sus máquinas, ello originó que no dejara de desplazarse ...modificando su posición respecto a la prevista, y que, arrojada el ancla, ésta al tomar fondo, no fuera capaz de contrarrestar la inercia viva del buque en movimiento lo que originó su garreo» y traslado a «una zona en la que existían rocas y bajos de sonda inferior al calado del buque, en las que el *Castillo de Salas* terminó embarrancando, pasadas las 10 horas».

Al golpear el casco contra el fondo, el capitán ordena echar al agua el ancla de babor, que no logra detener la inercia del barco, y arrancar el motor principal, lo que no es posible porque la máquina está con vías de agua inundada. También resultan vanos los intentos de remolque inmediato por remolcadores portuarios. A consecuencia del accidente —continúa el Fiscal— se perdieron el barco y la carga, quedando esta última además depositada en buena parte en el lecho marino frente a la playa de Gijón, lo que ocasionó gastos de limpieza al Ayuntamiento por 31.878.767 de pesetas y otros daños, ya indemnizados por la aseguradora Musini a la Cofradía de Pescadores y una cetárea privada.

En definitiva, el Ministerio Público entiende que los hechos relatados constituyen un delito contra la integridad del buque del art. 59, párrafo 2.º de la L.P.D.M.M. de 22 de diciembre de 1955 (60), en su modalidad de naufragio o destrucción del buque por negligencia grave o imprudencia, y acusa, en concepto de autores del delito, al capitán del buque y al práctico del fondeo. Como el art. 59, p. 2.º castiga el naufragio por grave negligencia con pena de arresto mayor a prisión menor o inhabilitación para mando de buques, el Fiscal, opta por la segunda para el capitán al que pide la inhabilitación para el mando durante cuatro años (el art. 3 párrafo primero L.P.D.M.M. permite la privación de mando desde un mes y un día hasta seis años), y pide, en cambio, la pena de un año de prisión menor con accesorias para el práctico del servicio.

El planteamiento del Ministerio Público va a ser sustancialmente aceptado por el Auto del Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón de 21 de marzo de 1991 y por el Auto de la Audiencia Provincial de Oviedo (sección segunda) de 17 de mayo del mismo año, ambos totalmente coincidentes, en que procede la apertura de juicio oral contra capitán y práctico por naufragio negligente (art. 59 L.P.D.M.M.), no ha lugar dicho juicio contra el tercer oficial por el mismo delito y se deniega asimismo, instar juicio contra el presidente de Elcano, el D.G.M.M. y el C.M.M. de Gijón por la presunta comisión del denominado delito ecológico del art. 347 bis del Cp., instado por la acusación popular.

(60) «El abordaje, el naufragio o la destrucción de un buque realizado intencionadamente en la mar, aun con la anuencia de su propietario o armador, se castigará con la pena de presidio mayor a reclusión mayor.

Si el delito se cometiese por grave negligencia o imprudencia, la pena será de arresto mayor a prisión menor o inhabilitación para mando de buques».

Explicitada la acusación contra capitán y práctico podemos fijarnos en la exculpación del tercer oficial, (imputado por la acusación popular), la cual se produce, dice el Juzgado de Gijón, «toda vez que resulta suficientemente acreditado a lo largo de la instrucción que contra el mismo no se apuntan tampoco indicios de responsabilidad penal, ni estos se pueden desprender de la forma en que concurrieron los hechos denunciados». Y confirma la Audiencia:

«Hemos de convenir con el juez *a quo* que no se observan claros indicios acerca de su directa participación en la producción de los hechos, pues de lo actuado se desprende que su función era la de comprobar la posición del buque, siendo así que el siniestro acaeció presuntamente y el buque embarrancó a causa de no haber quedado fondeado indebidamente, y en palabras textuales de la acusación particular ahora recurrente, sin que inexplicablemente ni el práctico ni el capitán se apercibieran de ello, siendo así que de otra parte quien debió y no lo hizo fijar la posición del buque en cada momento debería haber sido el capitán, por lo que en este punto no cabe sino refrendar lo resuelto en el auto impugnado».

En lo que respecta a la acusación particular por delito ecológico, el Auto del Juzgado exime totalmente de responsabilidad al armador y a las autoridades administrativas y descarta la concurrencia del delito contra el medio ambiente respecto al vertido del carbón al mar producido con ocasión del salvamento del buque. Dice el Auto:

«Respecto a este último, delito contra el medio ambiente, aún cuando efectivamente se ocasionó el vertido en aguas marítimas no concurre en forma alguna el requisito de la contravención a las leyes o reglamentos protectores del medio ambiente, exigencia esta indispensable, a tenor del precepto citado para la tipificación penal de los hechos (se refiere al 347 bis), por lo que aun cuando se trata de un precepto configurado como norma penal “cuasi en blanco” dado que existen un gran cúmulo de normas administrativas que integran su contenido se reitera que, con elementos con los que se opera resultantes de la investigación, ni tan solo se atisba por vía indiciaria su conculcación y menos aun por las personas a quien la acción popular acusa como responsable de este delito, ni se desprenden estos indicios de las actuaciones instructoras practicadas, ni menos se refieren tampoco en el escrito de acusación conductas atentatorias a este precepto penal...».

A la misma conclusión exculpatoria llega la Audiencia Provincial de Oviedo en cuanto a la comisión del delito medioambiental del art. 347 bis Cp.:

«pues el tipo penal referido, introducido por la reforma de 1983 en Código Penal, exige la concurrencia de un elemento normativo, integrado por una contravención a los dispuesto en las leyes o reglamentos protec-

tores del medio ambiente, y en este sentido cabría preguntarnos si en tal presupuesto podría integrarse un supuesto como el presente, en el que tras diversos informes técnicos que así lo aconsejaron, por la Comisión de Salvamento, que no solo por tres de sus integrantes cuya acusación se pretende, hubo de acordarse con el único fin de paliar en lo posible los efectos del embarrancamiento, que ellos no había producido desde luego, esto es, que tales vertidos no se realizaron de un modo deliberado pero es que además fueron autorizados por los poderes públicos como mal menor, cuestión ésta contemplada por el Convenio de Londres de 1972, por lo que podemos concluir claramente que no se aprecia vulneración a la normativa protectora del medio ambiente, y en conclusión cabe asimismo sentar como ajustado a derecho lo resuelto en este extremo por el Instructor».

En resumen, el Ministerio Fiscal pide, y el Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón y la Audiencia Provincial de Oviedo decretan, juicio oral contra capitán y práctico, y exculpación del tercer oficial, del armador y de las autoridades marítimas imputadas por la acusación popular.

Sin embargo, la publicación en el B.O.E. de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 deroga la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 1955, y por tanto, la base legal de la acusación invocada desaparece con lo que procede el sobreseimiento de actuaciones contra capitán y práctico como determina el auto del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Gijón de 2 de diciembre de 1992 (P.A. n.º 481/92). Dice el magistrado en sus fundamentos jurídicos:

1.—A tenor del art. 24 del Código Penal «las leyes penales tienen efecto retroactivo en cuanto favorecen al reo de un delito o alta, aunque al publicarse aquellas hubiese recaído sentencia firme y el condenado estuviese cumpliendo la condena». Dicha retroactividad, en cuanto favorece al reo, constituye una exigencia de justicia al menos cuando se atiende a diferencias sustantivas. Además, del propio tenor del precepto referido basta con que la nueva ley haya sido publicada, lo cual significa tener en consideración una norma aún no vigente, razón por la cual el Tribunal Supremo vienen interpretando dicha publicación como entrada en vigor (sigue cita de sentencias T.S.).

2.—Con fecha 25 de noviembre de 1992 se ha publicado en el B.O.E. la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuya disposición derogatoria única, entre otras leyes, deroga la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 de diciembre de 1955, procediendo en conveniencia acordar el sobreseimiento libre de las presentes actuaciones...

El caso es que, posteriormente, la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo (S. n.º 1095/1994 de 27 de mayo (RJ/1994/4058), en un supuesto de abordaje

culpable en base al art. 59, p. 2.º L.P.D.M.M., muy similar al naufragio del *Castillo de Salas*, en el que se planteó la misma derogación sobrevenida de la ley penal marítima, estableció una doctrina totalmente contraria:

«Las leyes penales solo deben aprobarse, modificarse y derogarse por ley orgánica (art. 81 de la Constitución) por afectar a derechos fundamentales (sección 1.ª, capítulo 2.º de la Constitución). La ley 27/1992 (L.P.E.M.M.) es ley ordinaria por lo que no era apta constitucionalmente para regular cuestiones penales. Su contenido es reveladoramente administrativo y a ese contexto responde su regulación disciplinaria que es lógico derogue las normas de ese carácter que se contenían en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, Título II, pero excede de su rango normativo al extenderse a las normas penales, Título I. Pero lo cierto es que su disposición derogatoria omite distingos, y conduciría a un absurdo, que una ley ordinaria deje un tan extenso vacío legislativo sin que se sustituyan las figuras penales especiales marítimas por otras insertadas en el Código Penal.

Pero tal derogación total no conduce tampoco a la impunidad respecto a todos los hechos previstos en la ley derogada. Al suprimirse la norma especial, subsiste con aplicación a todos sus supuestos la norma general, es decir el Código Penal, si en él estuvieran tipificados los hechos aunque sin su especificidad. Pues bien, el delito de abordaje por imprudencia no es otra cosa que un delito de imprudencia con resultados de daños, cualificado por afectar a un buque en la mar».

En consecuencia, técnicamente, la exoneración judicial de capitán y práctico por falta de tipificación penal de su actuación, resulta discutible.

Seguros marítimos y convenios sobre el siniestro

Como hemos podido ver el siniestro del *Castillo de Salas* no produjo responsabilidad penal ni administrativa alguna por lo que el caso se resolvió, pecuniariamente, en el ámbito de la responsabilidad civil a través de indemnizaciones y acuerdos de los seguros marítimos en lo que se refiere a los daños producidos (buque, carga, efectos de tripulantes), a los perjuicios causados a terceros (Ayuntamiento de Gijón, Cofradía de Pescadores...) y a los gastos incurridos a causa del siniestro (reflotamiento proa, remoción popa). Se trata, de hacer un cálculo aproximativo, pues los datos de que se dispone, no son completos ni exactos, estimando los valores perdidos y sopesando, a la luz teórica de las pólizas, la posible distribución económica del siniestro (61).

(61) Lógicamente, la confidencialidad de las liquidaciones oficiales impide tener acceso a las fuentes documentales; a lo que hay que añadir la no conservación por las casas de seguros de los expedientes con más de seis años de antigüedad.

Sin mayores precisiones, puede adelantarse que el *Castillo de Salas* tenía las coberturas usuales del mundo del seguro marítimo por lo que estaba asegurado en póliza de casco-máquinas, con seguro adicional de desembolsos y cobertura indirecta de los riesgos de protección e indemnización en un club. El cargamento también navegaba, en póliza aparte, asegurado por el mismo asegurador del barco. Y hay que decir, que todos los perjudicados por el siniestro aceptaron a su satisfacción las indemnizaciones y compensaciones que el armador o sus aseguradores les abonaron. En definitiva, pese a tanto alboroto, en cinco años se saldaron las cuentas. Otra cosa fue, los posteriores gastos de extracción «de los restos de los restos» del combustible y de la popa efectuada en 2001-2003, que quedaron a completo cargo del Ministerio de Fomento. Claro que si pensamos que el barco, con hipoteca de construcción de una entidad financiera pública (B.C.I.), era propiedad de una empresa pública, que transportaba una carga, casi en su totalidad de otra empresa estatal, y que ambos, tanto barco (en coaseguro con entidades privadas) como cargamento estaban asegurados por la mutua estatal de seguros (salvo los riesgos de P & I), observamos, que son las arcas públicas las que han tenido que hacer frente a la mayor parte de los costes del siniestro.

Concretamente, el *Castillo de Salas* estaba asegurado por la Mutualidad de Seguros del Instituto Nacional de Industria (MUSINI) en lo que se refiere al seguro de casco-máquinas, a la cobertura adicional de guerra y huelgas, y a los riesgos de P&I, si bien estos últimos estaban reasegurados en el Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (Club Britannia). Veámoslos por separado.

En el seguro de daños del barco, siendo Elcano, como propietario de la nave, el asegurado, y Musini el asegurador, como es habitual en estos casos, el riesgo estaba distribuido, por medio del coaseguro, entre dicho asegurador con una participación del 45 por 100 y otras casas de seguros privados nacionales que se hacen cargo del resto (62), todos en régimen de responsabilidad mancomunada simple y actuando Musini como líder del riesgo.

En cuanto a los elementos formales del contrato de seguro del *Castillo de Salas* tenemos, en primer lugar, la póliza española de seguro de buques de 1934, a la que se añade, en las condiciones particulares, las Institute Time Clauses Hulls de 1-X-83 para el seguro de casco y máquinas, y las Institute Time Clauses-hulls Disbursements and Increased Value (Total Loss Only, including Excess liabilities) también de 1.10.83, para el seguro de desembolsos, aunque el contrato se somete a la ley y la jurisdicción arbitral española en caso de divergencias sobre las liquidaciones o arreglos que surjan. Curiosamente, la fecha de firma de las condiciones particulares del contrato es de 16

(62) Así son coaseguradores la Unión y el Fénix (17%), la Estrella (7,25%), Banco Vitalicio (6,5%), Nacional Hispánica (5%), Plus Ultra (4,75%), Caja de Seguros Reunidos (3%), Cervantes (1,80%), Aurora Polar, Bilbao y Unión Popular de Seguros (1,50%), Syrsa (0,85%), la Equitativa, Assicurazioni Generali, Chasyr 1879, Hércules Hispano, Mapfre y Unión Iberoamericana de Seguros (0,50%), Cesmar (0,45%), Ercos, Erpin, Hermes y Unión Levantina (0,20%), y por último, Multimar (0,10%).

de enero de 1986, es decir cuatro días después de la varada, y justamente el día de la rotura en dos del barco, si bien el ámbito temporal de la cobertura se pacta entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1986.

En sentido estricto, el aseguramiento del *Castillo de Salas* se hace dentro de una póliza anual de flota de la naviera Elcano que asegura colectivamente 11 buques, entre ellos el de nuestro siniestro (63). De este modo, se adjudica en el contrato un valor del casco-máquina de 2.550 millones de pesetas, el cual incluye los aparejos, pertrechos, estaciones de radar y T.S.H que lleve el buque y deja fuera los combustibles, víveres y enseres del mismo. Así mismo, se pacta un valor por la cobertura de desembolsos de 37 millones de pesetas por lo que la suma asegurada por el barco es de 2.587 millones de pesetas en caso de pérdida total.

En lo que se refiere a la pérdida definitiva del buque, tanto en la póliza española como en las condiciones inglesas (64) se asegura su cobertura, por lo que Musini y sus coaseguradores, cada uno en su proporción, tendrán que indemnizar el valor del casco-máquinas y el valor de desembolsos (65) al armador Elcano por la pérdida total del *Castillo de Salas*.

Una cuestión a considerar es si Elcano, que es quien contrata a la compañía de salvamento Smit Tak para el reflotamiento, primero de la nave y su carga, y luego sólo de la proa, puede ser indemnizada por el precio pagado al contratista del servicio, por la póliza de cascos convenida con Musini. En principio, la cobertura de contribución a la avería gruesa y salvamento (cl. 11 I.T.H.C) no sería aplicable al caso pues no ha habido resultado útil ya que tanto el barco como la carga se han perdido, con lo que los gastos de salvamento incurridos por el armador no son subsumibles en la avería gruesa ya que ésta tampoco se ha producido. No obstante, por medio de la cláusula 13.5 *sue and labour* (obligaciones del asegurado) de las I.T.H.C. de 1983 (66) parece lógico que el

(63) Son los *Castillos* (*de la Mota, de Manzanares, de Lopera, de Lorca, de Almansa, de Xátiva, de Javier, de Monterrey, de Ricote y de San Marcos*), la mayoría graneleros de entre 25.000 y 80.000 T.R.B., salvo los dos últimos que eran petroleros de 33.000 toneladas. En total, el alcance de la cobertura por la flota es de 25.321 millones de pesetas.

(64) Dice la primera: «La compañía toma a su cargo ...los siguientes accidentes: a) Pérdida total, abandono, contribución a la avería común y gastos de salvamento, debidos a naufragio, abordaje, empeño, varada o embarrancada del buque asegurado, incendio, temporal, echazón deliberada por salvamento común...» (art. 1a). Y ratifican las segundas: «El buque queda cubierto, sujeto a las estipulaciones de esta póliza, en todo momento...» (cláusula 1 I.T.H.C).

(65) Ya hemos visto que el casco-máquinas está valorado en 2.550 millones de pesetas. En cuanto a la cobertura de desembolsos, aunque lo habitual es llegar hasta el 25 por 100 del valor asegurado del casco-máquinas, en este caso, el valor de desembolsos era de unos exiguos 37 millones de pesetas; es de suponer que este descenso se haya compensado con un incremento de la cuarta parte en el valor del casco.

(66) «Cuando se admita una reclamación por pérdida total del buque dentro de esta póliza y se haya incurrido razonablemente en gastos para salvar o intentar salvar el buque y otros bienes y no existan recobros o los gastos excedan a los recobros, entonces esta póliza indemnizará la prorrata que le corresponda en tal proporción de los gastos o de los gastos que excedan de los recobros, según sea el caso, y que puedan considerarse como razonablemente incurridos en relación con el buque...».

asegurador se haga cargo de los gastos de salvamento reconocidos en esta cláusula, pues contratar el salvamento-reflotamiento del buque o sus partes además de razonable viene exigido en este caso por la autoridad y por la ley. En consecuencia, aunque los aseguradores de cascos hayan abonado al armador la totalidad de la suma asegurada por la pérdida del buque, tendrán que pagar una segunda cuantía por encima de aquella, que comprenda el costoso precio de los servicios de salvamento contratados por el armador, rompiéndose sí, por tal previsión contractual, el límite de indemnización previsto.

Por tanto, salvo error, puede pensarse que Musini, en este aspecto, indemnizó el 45 por 100 del valor del casco, del valor de desembolsos y de los gastos de reflotamiento de la proa, siendo el 55 por 100 restante cubierto por los coaseguradores privados supra mencionados.

Fuera del campo del seguro de daños, Elcano tenía suscrito, en las condiciones particulares de 25 de marzo de 1985, con Musini la cobertura de la Responsabilidad Civil y Riesgos de Protección e Indemnización (Clase 3.^a) junto a los de Flete, Demora y Defensa (Clase 6.^a) que pudieran derivarse para el armador del *Castillo de Salas* y otros siete barcos de la compañía naviera. Sirven de base para la prestación de dicho aseguramiento las condiciones de The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. Esto significa que Elcano, debido a que la legislación de aquel tiempo no permitía a un armador español asegurar directamente sus riesgos en el extranjero, cubre los riesgos de responsabilidad con el asegurador español Musini, que luego éste reasegura probablemente, en una proporción del 80 por 100 del riesgo, en el club de protección e indemnización.

En particular, sin entrar en mayores detalles, puede presuponerse que los costes de la primera remoción de la popa en 1986 junto con las indemnizaciones por contaminación pactadas con el Ayuntamiento de Gijón, la Cofradía de Pescadores de Gijón y la empresa Cetárea El Rinconín, serán asumidas por Elcano que, posteriormente, podrá pedir su reembolso al Britannia. En este sentido, para la primera cuestión, la regla 19 (13) (A) de las Reglas del Britannia (Clase 3.^a) establece la cobertura de las «responsabilidades en que un miembro pueda incurrir junto con costos y gastos incidentales a las mismas con respecto del izamiento, remoción, destrucción, señalización mediante luces o marcas de: los restos de un buque inscrito y de cualquier carga u otra propiedad que es o era transportada a bordo de dicho buque». Por tanto, los 187 millones de pesetas que Elcano pagó a Fondomar por la remoción inicial de la sección de popa, como están excluidos de los seguros de cascos, son cubiertos en un 80 por 100 por el seguro de P&I y en última instancia, recuperables del Britannia.

Por lo que se refiere a los efectos personales de los 38 tripulantes, perdidos en el naufragio del buque, en principio, su valor, pactado en convenio colectivo o estatutariamente, será abonado por el armador, que al final será reembolsado de su cuantía por el Club (Regla 19 (1) C (Clase 3.^a)).

En un apartado distinto, sobre los daños y perjuicios ocasionados por el escape al mar de los combustibles del buque a consecuencia del accidente, y

su llegada a las playas y litoral del concejo, así como el perjuicio ocasionado al medio marino con el vertimiento accidental y voluntario del carbón que constituía la carga del barco van a ser, primero, objeto de reclamación judicial ante los tribunales, y al final, causa de un acuerdo transaccional entre el Ayuntamiento y Elcano. De este modo, durante la tramitación del procedimiento penal, el Ministerio Fiscal, por Auto de 24 de julio de 1990 pide que los acusados, capitán y práctico, sean condenados al pago de las costas y a indemnizar *mancomunadamente y con solidaridad* (sic) entre sí al Ayuntamiento de Gijón por los perjuicios causados en 31.878.767 de pesetas, cuantía acreditada por el Ayuntamiento por los gastos de limpieza de las playas, cantidad que «se hará efectiva por la compañía aseguradora Musini en base a la póliza concertada con la empresa Elcano que responderá subsidiariamente de su pago».

Asimismo, pide el Ministerio Público que sean condenados a indemnizar el valor del cargamento a su dueño (siendo Ensidesa y Química del Nalón consignatarias de la carga) y el valor del buque a la naviera Elcano. En cuanto a los perjuicios sufridos por la Cofradía de Pescadores Virgen de la Soledad de Gijón y a la cetárea El Rinconín se reconoce que ya han sido indemnizadas por la aseguradora Musini.

En este punto, hay que recordar que la Corporación Municipal gijonesa se personó en las actuaciones judiciales ejercitando la acusación particular como titular de un interés directo y legítimo en los perjuicios que pudieran ocasionarse como consecuencia del siniestro. Tras consultas con los portavoces de los grupos municipales favorables a iniciar negociaciones, a la vista de las conclusiones provisionales del Ministerio Fiscal sobre el procedimiento penal, se inician gestiones de la Alcaldía con la Presidencia de Elcano tendentes a llegar a un acuerdo. Informado favorablemente el borrador de convenio por los asesores jurídicos intervinientes en la actuación judicial, visto el proyecto de convenio transaccional, el Ayuntamiento Pleno con los votos a favor de PSOE, CDS, PP y un independiente y el voto en contra de los tres concejales de IU aprueba «el convenio de referencia, conforme al texto que aparece unido al expediente de razón y que es adverado por el secretario general de este Ayuntamiento» (Acuerdo Plenario relativo a Convenio Transaccional entre el Ayuntamiento de Gijón y la Empresa Nacional Elcano con motivo del accidente marítimo del buque *Castillo de Salas* de 8 de marzo de 1991).

Aunque desconozco el contenido literal del Acuerdo —que no obtuve— parece de dominio público, que a cambio de recibir el Ayuntamiento gijonés, la suma de 175 millones de pesetas como indemnización total y definitiva, que satisface y liquida su reclamación, dicho Consistorio renuncia al ejercicio o mantenimiento de las acciones civiles o penales que de los hechos acaecidos pudieran derivarse contra el armador y su asegurador Musini. En su momento, fue objeto de discusión la conveniencia o no de la aceptación municipal de una indemnización pactada con el armador y su seguro, y la valoración del importe de la indemnización. En este sentido, teniendo en cuenta que la entrada en vigor de la L.P.E.M.M. en 1992 parecía suponer la derogación expresa de la L.P.D.M.M. de 1955, y en definitiva, la falta de tipificación penal de las

maniobras del capitán y el práctico del *Castillo de Salas*, solo quedaba la opción de recurrir a una larga y costosa reclamación en vía civil, o bien convenir una transacción, que fue lo que se hizo.

En cuanto a la distribución de los 175 millones de pesetas, según la prensa local, 95 millones se pagaron para la limpieza de las playas, de los cuales, 32 millones se destinaron a gastos efectivamente realizados, mientras que 63 millones irían a provisionar eventuales daños futuros de contaminación hasta diez años después de este Acuerdo. Los 80 millones restantes, entiendo, que responderían a indemnizar otros perjuicios en general (turísticos, de imagen, morales...). Sobre la ponderación de su importe total, tenemos que se pagan los gastos reales producidos, se prevé una partida del doble de dichos gastos para daños hasta diez años después, y se deja una sustanciosa suma como compensación global indemnizatoria de los perjuicios del siniestro.

Pero el caso es que, justamente, diez años después, en el verano de 2001 reaparecerán en la costa gijonesa restos de fuel del *Castillo de Salas*, que obligarán a realizar sendas operaciones de extracción de combustibles y de restos del barco por importe de alrededor de cuatro millones de euros que tuvo que pagar el Ministerio de Fomento. Si añadimos el precio de la remoción hecha en 1986, tenemos en total un mínimo de 5 millones de euros por la extracción definitiva de los restos del carguero.

Desde la perspectiva del seguro P. & I., la Regla 19 (12) (A) y (B) otorga la cobertura del Club a las responsabilidades en que pueda incurrir el asociado junto con los costes y gastos incidentales de las mismas provenientes de «un escape o descarga o amenaza de escape o descarga de petróleo o cualquier otra sustancia». De este modo, será recuperable «la responsabilidad por daños o compensación pagadera a cualquier persona originados por la polución», así como «los costos de cualquier medida razonablemente tomada con el propósito de prevenir, minimizar o limpiar cualquier polución». Por tanto, puede entenderse que a la postre, el Britannia acabará reembolsando alrededor del 80 por 100 del monto de la transacción convenida con el Consistorio gijonés.

Está claro que los daños de contaminación por carburantes del buque están contemplados en la Regla mencionada. Pero, quizá, haya que proceder con una interpretación amplia para entender el carbón como otra sustancia contaminante, ya que el coque siderúrgico, no produce una polución similar a la de los hidrocarburos en cuanto a su capacidad dañosa en el medio ambiente marino, si bien, todos reconocen que genera una contaminación estética, sobre todo en las playas de blanca arena fina como ocurre en este caso. Por ello, parece razonable un tratamiento conjunto que compense todos los daños de polución, provengan de la fuga de combustibles (67), del escape de carbón o de su vertido voluntario para el aligeramiento del barco.

(67) En una prolija nota informativa de autoridades y entidades concernidas, de 5 de febrero de 1986, (v. RODRÍGUEZ AGUILAR, cit. pp. 212-213) se dice en su punto 2b): «En cuanto a la parte de popa se intentará en principio la extracción del resto del combustible contenido en los tanques por medio de una conexión submarina a los mismos. Esta opción se presenta por razo-

Llegados a este punto hay que hacer un inciso para tener en cuenta las medidas cautelares que se imponen por el Juzgado de Gijón, una vez que la Audiencia Provincial de Oviedo confirma la apertura de juicio oral contra capitán y práctico, por Auto de 17 julio de 1991 en el que se requiere a ambos:

«para que en el plazo de 24 horas presten fianza por importe de dos mil millones de pesetas, en que se calcula la cuantía de responsabilidades civiles... fianza ésta que se exigirá a los responsables civiles, Cía Aseguradora Musini y entidad Elcano, a ésta última por importe de mil millones de pesetas» .

En cumplimiento del mandato judicial Musini, en base a la póliza de seguro de responsabilidad civil n.º 740.269, aunque estima no ajustada a Derecho la resolución, constituye fianza por importe de 2.000 millones de pesetas en única garantía de las posibles responsabilidades del capitán, y subsidiariamente, de Elcano a finales de septiembre de 2001. El documento de aval manejado, de 26 de octubre de 1991, matiza que la fianza de Musini garantiza hasta un límite por tal cuantía «las eventuales responsabilidades civiles que a la misma pudieran atribuirse derivadas de la embarrancada y posterior hundimiento del buque *Castillo de Salas*» en lo que se refiere a capitán y armador «sin que la misma deba entenderse a la responsabilidad civil que pudiera corresponder al práctico del puerto de Gijón».

Pero, como ya hemos visto al dictarse el 21 de diciembre de 1992 el Auto del Juzgado de lo Penal n.º 2 de Gijón que acuerda el sobreseimiento libre y archivo de actuaciones, quedan sin efecto las medidas cautelares acordadas durante la instrucción de la causa, por lo que se ordena devolver, el 13 de enero de 1993, el aval de 2.000 millones de pesetas a Musini.

En esta línea, desde la perspectiva del seguro de riesgos P&I, los costes de cualquier acción legal están cubiertos por la Regla 17 (1) (Clase 6.^a) por lo que los gastos legales incurridos por el armador tanto en el procedimiento penal contra capitán y práctico, como en el procedimiento contencioso-administrativo contra las resoluciones de la Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias, serían recobrables en la proporción convenida del Club.

Por último, en lo que concierne al seguro de la carga, su propietario, Ensidesa, la tiene asegurada con Musini y otros coaseguradores (68), mediante póliza flotante (n.º 610.164) que da cobertura a todas las expediciones consistentes en productos y/o manufacturados propios de la industria de la entidad

nes obvias como muy problemática y alternativamente se considera la posibilidad de una voladura controlada de los tanques... Todo lo anterior está igualmente avalado por la opinión del Club de Protección Britannia y del Tovalop».

(68) Musini cubre el 55 por 100; Fénix el 15 por 100; Vitalicio el 8 por 100; Nacional Hispánica el 7 por 100; Cervantes el 4,5 por 100; Plus Ultra el 2,5 por 100; Equitativa y La Estrella el 2 por 100; Bilbao, La Polar y Caser el 1 por 100; Aurora e Iberoamericana el 0,5 por 100.

Asegurada, que se transporten en buques de hierro o acero, ferrocarril y/o camión, en régimen de compras efectuadas por la misma. Como el cargamento es de carbón transportado bajo cubierta, las condiciones particulares de la póliza remiten a los riesgos de la cláusula inglesa «Coal Clauses (Extender Cover)». Y en cuanto al comienzo y duración de los riesgos, el seguro se entiende concertado bajo la fórmula de almacén/almacén.

El caso es que la pérdida del cargamento, responde a situaciones de hecho diversas, pues cuando el buque está partido en dos, se sacan de la sección de proa y se vierten al mar digamos 20.000 toneladas de coque de forma voluntaria, si bien justificada por el estado de necesidad de aligerar la sección para su reflotamiento y eliminación como peligro para el tráfico marítimo. El resto de carbón contenido aún en las bodegas de proa, pongamos unas 25.000 toneladas, se hundan también voluntariamente, más tarde, junto con la proa, también justificado por el riesgo de obstruir el tráfico portuario al entrar la sección en puerto, si se hubiese decidido atracarla. Las restantes 44.000 toneladas de carbón alojadas en la popa, van a ser las que se van a perder, directamente, a causa de un riesgo de la navegación. Con todo, parece razonable que se considere la pérdida total del cargamento como proveniente de varada y naufragio del buque, que son riesgos cubiertos en la póliza.

El carbón siderúrgico en grano objeto de cargamento ha sido comprado por Ensidesa (88.722 toneladas) y Química del Nalón (11.256 toneladas que presumiblemente navegan en la bodega n.º 2) a cuatro compañías americanas (69) para hacer el viaje de Norfolk a Gijón en el bulkcarrier *Castillo de Salas*, según parece fletado por Ensidesa en *time charter* a Elcano durante un año renovable, para el transporte a granel de sus cargamentos a su factoría. A efectos del seguro, la cantidad máxima garantizada por la póliza de facultades, y en cuya cifra se fija el máximo de responsabilidad de los aseguradores, es de 750 millones de pesetas por cada viaje, que en este caso alcanza a 99.722 toneladas (70). Al final, según recibo finiquito s/d que obra en la causa penal, Ensidesa declaró que fue indemnizada a plena satisfacción por Musini tras recibir 838.365.064 pesetas por 88.448.600 toneladas de carbón. Por su parte, Química del Nalón no se personó en las diligencias penales ni formuló acusación por la pérdida de 11.256 toneladas de coque.

Una vez que Musini indemnizó a Ensidesa, podría entenderse que esta mutua habrá recuperado en la proporción vista del Club Britannia lo pagado a la empresa siderúrgica (Regla 19, clase 3.^a), pero, a lo que parece, puede que

(69) Según el Manifiesto de la carga del barco, Consolidation Coal Sales Company, United Coal Company, Massey Coal Export Corporation y Castner, Currant & Bullit, Inc. son los cargadores del carbón consignado a Ensidesa, amparado en cinco conocimientos de embarque. La partida consignada a la orden de Química del Nalón en *bill of lading* independiente, fue comprada a la última compañía americana citada.

(70) A petición del Juzgado de Instrucción n.º 2 de Gijón, emite DELFÍN PUENTE, (ingeniero de minas) el Informe Técnico «Determinación del valor de la carga transportada por el buque *Castillo de Salas*» de 5 de julio de 1991, en el que concluye, que a su juicio, el valor total de la carga transportada por el *Castillo de Salas* asciende a 842.553.646 de pesetas.

se hubiese llegado a algún tipo de acuerdo privado entre el club y la Administración española, por la concurrencia de intereses estatales por parte del armador, del receptor de la carga y de su asegurador. En suma, el Britannia no reembolsó a Musini, sin más, por la carga asegurada (71).

(71) Agradezco al Sr. D. David Cave, de Tindall Riley Ltd., Londres, manager de Britannia Steam Ship Insurance Association, los comentarios realizados.

