

La Coruña

Accidente del buque griego «Aegean Sea»

En la madrugada del día 3 de diciembre de 1992, el buque «Aegean Sea» de bandera griega y procedente del puerto británico de Sullon Voe, embarrancó en las proximidades del puerto de La Coruña, lo que provocó unas horas después su rotura y el derrame al mar de parte de las 79.085 toneladas de petróleo crudo ligero «Brent Blend» que transportaba.

Poco después se produjeron varias explosiones y comenzó un incendio del crudo que estaba derramando en la superficie de las aguas, incendio que se prolongó durante 24 horas.

Las causas precisas que produjeron el accidente están siendo objeto de investigación, si bien debe señalarse que el estado de la mar en el momento del accidente hacía particularmente difícil cualquier maniobra de aproximación al puerto.

Tras recibirse la llamada de socorro quedó organizado de modo inmediato el dispositivo de respuestas de las operaciones de rescate de los tripulantes y lucha contra la marea negra. Para ello se aplicaron directrices previstas en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación Marina de 1989. En el Gobierno Civil de La Coruña se estableció un Centro de Coordinación Operativa para coordinar y dirigir las operaciones (CECOP).

El CECOP quedó constituido por representantes de las siguientes Administraciones y Organismos, bajo el mando único de la Gobernadora Civil:

- C.M.M. La Coruña (Ministerio de Defensa).
 - Protección Civil (Ministerio del Interior).
 - Servicio de Vigilancia Aduanera (Ministerio Economía y Hacienda).
 - Consellería de Pesca (Xunta de Galicia).
 - Protección Civil (Secretaría Xeral Xunta).
- Y las empresas : REPSOL; P. and I.; ITOPF; REMASA Y REMOLCANOSA.

La acción prioritaria fue la inmediata evacuación de las personas que se encontraban a bordo del «Aegean Sea». En una operación de alto riesgo para los equipos de rescate, fueron puestos a salvo todos los tripulantes y el práctico.

Finalizado con éxito el salvamento de todas las personas, se iniciaron de inmediato las operaciones para el control del fuego en el buque y la lucha contra la marea negra, con todos los medios que se estimaron precisos, terrestres, navales y aéreos, aplicándose las soluciones técnicas más adecuadas para



la lucha contra este tipo de siniestros. No se hizo uso de la ayuda internacional ofrecida, porque afortunadamente fueron suficientes los medios nacionales de que se dispuso desde el comienzo de las actuaciones.

Para la adecuada planificación y seguimiento de las operaciones se establecieron, en la sede del Gobierno Civil de La Coruña, dos Comisiones Técnicas: una de seguimiento de la lucha contra la contaminación y otra de la recuperación de la carga y combustible del buque. Ambas Comisiones, en reuniones diarias, revisaban las actuaciones

realizadas y establecían el Plan de Operaciones para optimizar el uso de los medios disponibles así como tomar decisiones sobre problemas que surgieran durante las actuaciones día a día.

El duro temporal que azotó las costas gallegas durante los días siguientes al accidente no permitió hasta el día 9 de diciembre inspeccionar los restos del buque, partido en dos mitades: la parte de proa, hasta la bodega número 7 hundida, y la parte de popa, separada unos 250 metros de la anterior, varada en una zona de peligroso acceso por

mar. Como resultado del primer reconocimiento, en la parte de popa se pudo comprobar que todavía quedaba una cierta cantidad de crudo en la bodega número 9 y de fuel-oil en los tanques de combustible. El día 15 de diciembre se finalizó la extracción de las 6.500 toneladas de crudo que quedaban en la bodega número 9. Seis días más tarde terminó la recuperación de las 2.160 toneladas de combustible. Posteriormente se inició una difícil y minuciosa extracción de residuos oleosos y productos contaminantes, quedando finalizada dicha extracción el día 30 de enero y habiéndose transbasado un total de 520 toneladas de residuos oleosos.

El día 6 de diciembre la Comisión Técnica de Seguimiento designó cinco zonas de marisma sensible, para protegerlas con barreras por su importante valor ecológico: El Pedrido, El Burgo, Miño, Pontedeume y las Pías. Una vez protegidas dichas marismas, se decidió defender también las marismas de Frouxeira, en Valdoviño, que forman parte del Convenio de Ramsar y las marismas de Baldaio, al sur de la zona inicialmente protegida.

Simultáneamente con el desarrollo de las operaciones antes citadas, se constituyó un grupo de trabajo sobre playas. Las medidas propuestas consistieron en la retirada manual de las arenas y materiales contaminados, para su posterior transporte a plantas autorizadas para el tratamiento de dichos residuos. En una segunda fase de este plan de choque, que comenzó el 25 de enero y que duró cuatro semanas, se limpiaron las rocas de las playas y se realizaron repasos manuales en todas las playas afectadas. Posteriormente fueron



removidas las capas de arena ya limpias para su oxigenación.

Además, en la zona de la Ría de Ferrol, que fue la más afectada, se están limpiando muelles y rocas desde el mar, habiendo comenzado la limpieza de los bancos marisqueiros el día 26 de enero de 1993.

Para el control de calidad del aire se dispuso de la red del cinturón industrial de La Coruña con siete estaciones fijas, a los que se añadieron, a partir del 5 de diciembre, dos unidades móviles situadas a 500 y 1.500 me-

tros del buque petrolero siniestrado. Los valores más altos de SO_2 , se registraron el día 6 de diciembre de 1992 con un máximo de 15 min. de $330\mu g/m^3$ y un valor medio diario de $129\mu g/m^3$ con velocidad del viento de 7 m/s y dirección de componente Oeste-Suroeste.

Un capítulo importante de estas actuaciones fue la estimación de las repercusiones del derrame de hidrocarburos sobre las poblaciones y ecosistemas de la zona afectada, y el estudio de su evolución y posterior recuperación. Con esta finalidad se aprobó un Programa Científico que indicará las actuaciones futuras y que consta de los siguientes capítulos:

- Distribución y evolución de hidrocarburos en el ecosistema.
- Efectos en el ecosistema pelágico.
- Efectos en el sistema bentónico submareal.
- Efectos de hidrocarburos sobre el mejillón.
- Efectos en el sistema intermareal.

En todas estas actuaciones hay que destacar la total coordinación que existió desde el primer momento entre las distintas Administraciones: Central, Autonómica y Local, así como entre los diversos Departamentos de la Administración Central, lo que permitió una actuación rápida y eficaz, con la tranquilidad absoluta de la población y la optimización de los recursos existentes.



Phar Lledó Real
Gobernadora Civil de La Coruña