

GRUPO DE RESCATE DE FAUNA Y APOYO AL VOLUNTARIADO

CONCLUSIONES



WWW.UNIDOSCONTRAELFUEL.ORG



Del 20 de abril al 11 de mayo de 2015

CONCLUSIONES

DEL GRUPO DE RESCATE DE FAUNA Y APOYO AL VOLUNTARIADO SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL OLEG NAYDENOV

La labor encomendada por el Gobierno de España y el Gobierno de Canarias al Grupo de Rescate de Fauna y Apoyo al Voluntariado (**GRFAV**), culmina hoy con la entrega de un operativo estructurado, activado y funcionando para que ambas administraciones gestionen a partir de ahora el 100% de la actividad. Las conclusiones emanadas tras 22 días de trabajo ininterrumpido, se dividen en dos apartados diferenciados pero complementarios.

En primera instancia (**Caso Oleg Naydenov**) se reflejan las valoraciones particulares de la respuesta otorgada a la atención de fauna y de voluntariado en el caso específico del actual derrame del pesquero Oleg Naydenov. Las descripciones relativas a este apartado se centran exclusivamente en el contexto de la labor encomendada al GRFAV, y excluye los restantes ámbitos temáticos del vertido como la gestión del incendio, el seguimiento del derrame fuera de la ZEE, sellado de fugas del buque, etc. En segundo término (**Conclusiones Generales**) se aportan una serie de recomendaciones a las administraciones competentes para poder hacer frente de manera más eficaz a futuras mareas negras, o mareas tóxicas, que eventualmente puedan afectar a las Islas Canarias.

Caso Oleg Naydenov

1.- **Los hechos constatados durante la presente crisis demuestran que Canarias no está preparada para responder y combatir de manera rápida, efectiva y coordinada, una marea negra o tóxica que alcance las costas de las islas, independientemente de su magnitud.**

2.- **El grado de eficacia de las decisiones adoptadas para combatir la llegada de fuel al litoral, no corresponde a la eficiencia requerida. La velocidad de las intervenciones tampoco se adecúa a la inmediatez que exigen las respuestas para retirar el hidrocarburo llegado a las costas.** La coordinación de los dos gobiernos con los ayuntamientos afectados no ha sido la apropiada, puesto que han obrado sin recibir protocolos precisos hasta transcurridos 7 días de la llegada del fuel a las costas y hasta que el GRFAV se reúne con los responsables de los 3 municipios para informarles adecuadamente (ver documento Anexo 8.1).

3.- **Hasta la activación del GRFAV, la ciudadanía no ha recibido en tiempo y forma la información básica sobre los efectos del derrame y sobre cómo intervenir ante éste. Muchas personas se han expuesto al hidrocarburo durante muchos días sin recibir indicaciones adecuadas, y sin los conocimientos y equipos de protección necesarios.**

4.- **Es imprescindible efectuar de forma urgente y detallada un inventario de todo el litoral costero afectado por el fuel del Oleg Naydenov, reflejando las coordenadas exactas de cada localización, volumen de fuel presente, tipo de costa (rasa, callao, arena, acantilado, etc.), accesos posibles por tierra y/o mar, a fin de elaborar un plan de choque para acometer la limpieza a fondo de estas costas, con apoyo de voluntariado.**

5.- **La integración de los Ministerios de Fomento, de Medio Ambiente y del Gobierno de Canarias para formar y certificar al voluntariado funciona, pero sería recomendable automatizar el sistema para evitar demoras prolongadas a los voluntarios entre la inscripción y el acceso al curso.**

7.- **La integración del voluntariado con el servicio de emergencias del 112 es operativa en esta primera fase, pero no es eficiente si no se ensaya adecuadamente, como se ha reiterado por parte del GRFAV.**

8.- **El embarque de científicos en los medios aéreos y navales dispuestos por las administraciones ha resultado positivo** para realizar observaciones de afección a la fauna en el medio marino.

9.- **El hidrocarburo que alcance el litoral debe ser extraído en el menor tiempo posible y sin interrupción hasta haber retirado la máxima cantidad de residuo. Las operaciones de limpieza y el reconocimiento sistemático de las costas afectadas por el fuel debe efectuarse con mucha más frecuencia y empleando más personal profesional, convenientemente formado y equipado, y desplegando mayor cantidad de recursos materiales y más apropiados, porque el esfuerzo ha sido y continúa siendo del todo insuficiente.** Consta que estos recursos están disponibles pero no han sido movilizados.

10.- Se ha retirado un volumen muy considerable de piedras (callaos) impregnadas de fuel de, al menos, la playa de Los Secos (Mogán), que ha sido trasladado progresivamente a una planta de procesamiento de Puerto Rico. El GRFAV considera que **la extracción de materiales geológicos de las playas contradice los protocolos de respuesta para la limpieza del fuel en este tipo de litorales**, al afectar la dinámica biológica y física de los hábitats costeros. La medida perjudica los organismos vivos de la franja intermareal, y puede alterar incluso los comportamientos de deposición natural de sustratos y las corrientes marinas con distorsiones en puntos muy distantes de la costa. **Se recomienda un seguimiento estricto de todas las piedras retiradas para proceder a su limpieza en correctas condiciones, y su posterior devolución a la playa donde se han retirado.**

11.- El GRFAV ha funcionado con serias deficiencias operativas; **el Grupo ha tenido que organizar su propia logística de oficina y desplazamientos, entre otros, y adelantar la práctica totalidad de los costes de su propio bolsillo.**

12.- **El GRFAV dispone de capacidad de decisión para organizar el sistema de voluntariado, pero no para movilizarlo. El Grupo ha solicitado la activación de voluntarios para realizar inspecciones costeras en busca de posible fauna afectada y zonas contaminadas, pero la medida no ha sido aceptada por las administraciones**

competentes. El GRFAV no ha sido incluido en los gabinetes de crisis, hecho que ha obstaculizado seriamente el necesario intercambio de información actualizada; no ha podido explicar y justificar numerosas propuestas de relevancia en el centro de toma de decisiones, ni conocer u opinar sobre las operaciones de retirada de fuel en las costas.

13.- Los reconocimientos costeros y las medidas de limpieza y de prevención de la contaminación deben reforzarse y prolongarse en el tiempo contemplando en todo momento un agravamiento de la situación. Mientras exista presencia de fuel en la superficie oceánica, en los fondos marinos o en la lámina de agua próxima a las costas de las islas, y hasta que la extracción de todo el fuel del pesquero haya sido certificada, la amenaza continuará latente y la capacidad de respuesta debe permanecer viva y mucho más preparada.

6.2. Peticiones trasladadas por el GRFAV a la Administración y resultados

Solicitud de refuerzo veterinario del Centro de Recuperación de Fauna Silvestre de Tafira:

- solicitada y **aceptada** el 23 de abril.

Solicitud de embarques de científicos en barcos y helicópteros para observación de fauna:

- solicitada y **aceptada** el 21 de abril.

Solicitud para que los partes informativos de Fomento incorporen de forma reiterada el mensaje a la ciudadanía de no actuar por su cuenta ante el fuel:

- solicitada y **aceptada** el 28 de abril.

Solicitud de inclusión en los partes oficiales de datos sobre voluntariado y fauna:

- solicitada y **aceptada** el 28 de abril.

Solicitud para disponer de un enlace con la administración del Estado para celebrar diariamente una reunión de coordinación:

- **sin respuesta** desde el 28 de abril.

Solicitud de incorporar un portavoz canario para la comunicación pública diaria de la evolución de la crisis:

- **sin respuesta** desde el 28 de abril.

Solicitudes para activar voluntarios inscritos y formados para recorrer las costas afectadas incrementando la probabilidad de encontrar fauna afectada y restos de fuel:

- **sin respuesta** desde el 2 de mayo.

Solicitud para que la administración proporcione información precisa al GRFAV sobre localización diaria del vertido, llegada de fuel a las costas, y actuaciones de limpieza emprendidas:

- **sin respuesta** desde el 28 abril.

CONCLUSIONES GENERALES

Como se describe en el apartado “**Accidentes anteriores**”, el archipiélago canario ha sido escenario de numerosos vertidos de hidrocarburos durante décadas, poniendo en serio riesgo la salud de las personas, del medio natural oceánico y costero, de la fauna, y de sectores productivos vitales como la pesca y el turismo. En los último 10 años, la frecuencia de derrames de hidrocarburos en el entorno marino de Canarias es de uno cada 255,5 días (8,5 meses). El riesgo permanece hoy día, como se ha podido constatar en recientes derrames como los acontecidos en Castillo del Romeral y El Cabrón en 2014, y el del Oleg Naydenov en 2015.

La amenaza de derrames en las islas, latente a causa de la elevada densidad de tráfico marítimo con sustancias tóxicas, se suma a la vulnerabilidad que padece el archipiélago por la ausencia de planes preventivos que reduzcan el grado de riesgo, y a la carencia de respuestas efectivas ante contaminaciones. Hay que destacar que el presente derrame no proviene de un buque dedicado al transporte de sustancias tóxicas, sino a un pesquero de 108 metros de eslora cuyo grueso del fuel vertido se ha alejado progresivamente de las islas; si se hubiera tratado de un buque de mayor envergadura, de un petrolero en condiciones ambientales más adversas o en otra localización, o si este pesquero se hubiera hundido en otro periodo del año o al norte de Gran Canaria, el grado de impacto en las islas habría podido ser muy superior. Ante esta evidencia, el GRFAV establece:

1.- Es imprescindible **consolidar con urgencia un sistema de respuesta altamente cualificado, técnicamente formado y dotado de los recursos materiales y protocolos necesarios, para reaccionar ante futuros casos de contaminación aguda en las Islas Canarias**. Estos sistemas existen en otros países desde hace décadas y están perfectamente articulados y dotados. El sistema debe integrar una estrecha y real coordinación entre todas las administraciones públicas competentes, otorgar un peso real y específico al voluntariado ciudadano, y atender a un programa preventivo que contemple de forma precisa mecanismos de respuesta ante escenarios de impacto de diferentes magnitudes, designando coordinadores municipales, insulares, provinciales, autonómicos y estatales para mejorar la eficacia de la acción. El sistema debe ser ensayado con periodicidad, especialmente durante la fase de consolidación.

2.- Debe **abordarse con urgencia una evaluación rigurosa sobre los índices de riesgo de derrames de hidrocarburos u otras sustancias al medio marino en las Islas Canarias, adoptando las medidas preventivas para reducirlo** (puertos refugios, operativos de extinción de incendios, protocolos de reacción ante supuestos accidentes, ensayos periódicos con sistemas de contención y extracción de fuel en el medio acuático y costero, mayor control sobre buques con cargas tóxicas en tránsito por las islas y verificación del grado de cumplimiento de navegación en el marco de la Zona Marítima Especialmente Sensible -ZMES, Organización Marítima Internacional-, etc.).

3.- El **Programa de vigilancia satelital CleanSeaNet** de la *European Maritime Safety Agency* (EMSA) de la Unión Europea, debe permanecer permanentemente **activado sobre las aguas canarias para aumentar la probabilidad de identificar aquellos buques que de forma deliberada derraman hidrocarburos o sustancias tóxicas al medio oceánico**. La información de las observaciones satelitales ha de ser remitida al Gobierno de Canarias en tiempo real. De esta manera, el Ejecutivo canario, en cooperación con las autoridades del Estado, podrá reaccionar con agilidad para identificar y denunciar a los armadores y capitanes de los buques responsables de contaminar deliberadamente el medio marino.

4.- **Las Organizaciones No Gubernamentales profesionales de medio ambiente**, o con actividad permanente en una geografía, deben poder **participar en los Gabinetes de Crisis donde se evalúan y deciden las acciones de respuesta ante una marea negra o una catástrofe ambiental**. En la actualidad, la legislación vigente que regula la composición de los gabinetes excluye a estas entidades sociales, cuyas aportaciones y voz son determinantes en una crisis de esta naturaleza.

Las Palmas de Gran Canaria, 12 de mayo de 2015

Ezequiel Navío Vasseur (*) - Coordinador del GRFAV

(*) Responsable de la Oficina de Acción Global del Cabildo de Lanzarote, coordinador de acciones de rescate de fauna y de voluntariado en mareas negras del Golfo Pérsico (1991), y Galicia (Mar Egeo 1992, Prestige 2002). Requerido por el Ministerio de Fomento para colaborar en el derrame del Oleg Naydenov en Canarias en materia de fauna y voluntariado, ha coordinado el GRFAV durante 22 días de forma voluntaria.

Memoria final completa en: www.unidoscontraelfuel.org/informe