

DADO LOS ANTECEDENTES RELACIONADOS CON EL CASO M/N EIDER, ADJUNTO SE SEÑALA:

1. La Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR) cumplió, como es habitual en las tareas que asume, sus obligaciones relativas a la preservación del medio ambiente acuático y combate a la contaminación, con motivo del derrame generado por la motonave EIDER el 31 de octubre del 2005. Para ello, dispuso la Investigación Sumaria Administrativa correspondiente, la que derivó en la sanción a los responsables por el derrame de hidrocarburos en la rada de Antofagasta. Asimismo, al término de la limpieza del borde costero dispuso efectuar un Plan de Vigilancia Ambiental Post Derrame, consistente en monitoreos sucesivos de las labores de limpieza y restauración del medio ambiente acuático de la Bahía de Antofagasta.
2. En la oportunidad, la DIRECTEMAR categóricamente afirma que no tiene responsabilidad en los hechos denunciados, toda vez que cumplió a cabalidad con los procedimientos y obligaciones que sus funciones establecen, concluyendo que los niveles de contaminación no hacían necesario continuar aplicando nuevos programas de vigilancia.
3. Dadas las especulaciones generadas en este caso, se debe precisar que para acreditar el estado de “Aguas Limpias”, se tuvo a la vista el informe de la perito nombrada por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Antofagasta, la doctora María Teresa González, quien daba cuenta del análisis del contenido de hidrocarburos en sedimentos y organismos marinos de la Bahía de Antofagasta en concentraciones inferiores a las establecidas por la línea de base de la CONAMA de Agosto de 2005. Además, para tal efecto, efectuó el análisis técnico de los informes de las siete campañas realizadas por la empresa de servicios Sangüesa y Asociados Limitada, los que se extendieron entre enero de 2006 y agosto de 2008, concluyendo que se había alcanzado una condición similar a la existente antes de ocurrida la contingencia marítima.
4. Asimismo, los antecedentes aportados por la empresa SILOB – CHILE no permiten concluir que exista, en la bahía de Antofagasta, restos de petróleo provenientes de la M/N Eider.
5. Dado los aspectos señalados, se debe agregar que los juicios emitidos son del todo imprecisos, no se ajustan a la realidad y no tienen fundamentos objetivos. Por último, la DIRECTEMAR reitera su permanente disposición para contribuir a toda acción que garantice la mejor transparencia.

ANTECEDENTES, ANÁLISIS Y CONCLUSIONES RELACIONADOS CON EL CASO M/N “EIDER”

ANTECEDENTES:

El 31 de Octubre de 2005, la motonave “EIDER”, bandera de HONG KONG/CHINA, N° OMI 9285938, de los Armadores PRETTY BRIGHT, al mando de su Capitán Sr. ROY DIZON SAÑADA, pasaporte de Filipinas JJ941666, navegando en dirección al puerto de Antofagasta, informó vía radial a la Capitanía de Puerto de este puerto a las 00:18 horas, que su recalada la

efectuaría aproximadamente a las 02:00 horas, siéndole asignado el punto de fondeo al norte del faro Punta Molo, Latitud: 23° 37,6' Sur y Longitud: 070° 24,0' Weste.

Siendo aproximadamente las 02:30 horas, fondeó el ancla de babor con cinco paños de cadena y, al verificar el punto de fondeo, el Capitán de la nave se percató, que éste no coincidía con el que le había asignado la Autoridad Marítima del puerto, por lo que decidió zarpar para corregir su posición.

Cuando viraba su cadena (recogía), al quedarle dos paños en el agua, el buque comenzó a abatir y golpeó el fondo marino en su sector de popa por babor, contra unas rocas ubicadas al Sur de la roca Hornos, lo que constituyó una varada.

A causa de lo anterior, la nave sufrió daños en su casco afectando principalmente a los estanques número 03 babor y número 03 estribor, que contenían Fuel Oil N° 180, con 11 y 115 toneladas, respectivamente y, en menor medida, un estanque menor con 11,9 toneladas de petróleo diesel, derramando un total de 126,68 metros cúbicos.

La salida de los combustibles, mezclados, se dispersó en una extensión aproximada de 7 kilómetros de la costa antofagastina, provocando la contaminación del litoral, afectando bienes privados y bienes nacionales de uso público, impactando directamente a las playas Las Petroleras, Los Eventos, Carboncillo, Puerto Histórico, Hotel y Antofagasta.

A causa de lo anterior, se inició una Investigación Sumaria Administrativa Marítima ordenada por el Gobernador Marítimo de Antofagasta, la que finalizó sancionando al Capitán de la Nave con \$8.000 oro y a los armadores con \$60.000 oro, por el derrame mediano de hidrocarburos en la rada de Antofagasta.

En Diciembre de 2005, la Autoridad Marítima de Antofagasta autoriza el término de las faenas de limpieza de playas y aprueba el Plan de Vigilancia Ambiental Post Derrame (PVA) de la M/N "EIDER", consistente en monitoreos trimestrales durante el primer año, por un plazo mínimo de dos.

Al efecto, Cave y Cía. Ltda. actuando por cuenta de los armadores de la nave, contrata los servicios de Sangüesa y Asociados Ltda. (Asesorías y Servicios Ambientales), la que desarrolló entre Enero del 2006 y Agosto del 2008, los monitoreos correspondientes, que concluyeron con la séptima campaña, luego de que los antecedentes presentados, fueran evaluados satisfactorios por la Autoridad Marítima.

Asimismo, en Marzo del 2008, la Sra. Ministra Instructora de la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Antofagasta, designa en calidad de perito a la Dr. Cs. y Ecología, Biólogo Marino Sra. María Teresa González, para efectuar un análisis del contenido de hidrocarburos en sedimentos y organismos marinos de la Bahía de Antofagasta.

Por otra parte, la evaluación de la Autoridad Marítima emitida en Octubre del 2008, pone término al PVA, dado que se ha cumplido con el objetivo de limpieza y restauración del medio ambiente acuático de la bahía de Antofagasta a un nivel similar al existente antes de ocurrida la contingencia marítima.

Posteriormente, los abogados demandantes presentan un monitoreo de prospección y caracterización de los sedimentos de playa del Hotel Antofagasta, preparado por la Empresa Consultora SILOB-Chile Ltda., en Junio de 2009, donde se concluye acerca de la presencia de

hidrocarburos en las muestras de sedimentos tomadas frente a la playa del Hotel Antofagasta, pero sin poder vincularlos directamente con la M/N "EIDER".

ANÁLISIS:

El informe de la perito Dra. María Teresa González (Marzo 2008), referido al contenido de hidrocarburos en sedimentos y organismos marinos de la bahía de Antofagasta, establece que la Norma Chilena considera valores límite para hidrocarburos para la matriz de aguas, no para las matrices sedimento y biota. Por lo tanto, las concentraciones contenidas en los sedimentos del submareal se compararon con lo registrado en el estudio de línea de base elaborado por CONAMA en Agosto de 2005.

Esta comparación evidenció que las concentraciones halladas fueron inferiores a la citada línea de base. Además, la perito concluye que éstas no pueden ser asociadas directamente al derrame ocurrido el 31 de Octubre de 2005, desde la M/N "EIDER", sugiriendo, a la vez, que en ciertos sectores de la bahía de Antofagasta habría una o más fuentes de contaminación responsables de las concentraciones de los hidrocarburos presente en los sedimentos.

A su vez, el último informe elaborado por Sangüesa y Asociados Ltda., recibido en Agosto del 2008, que corresponde a la séptima campaña del monitoreo dispuesta, y con el que se culmina una fase de seis campañas previas con sus respectivos análisis, se extiende longitudinalmente por toda la costa afectada por el derrame, considerando calidad de agua, sedimentos y biota. Dicho informe concluye que los niveles de contaminantes de hidrocarburos, presentes en las tres matrices examinadas, son similares e incluso inferiores a los niveles pre-existentes al derrame provocado por la M/N "EIDER".

Por otra parte, el informe de la empresa consultora SILOB-CHILE (Junio 2009), referido, exclusivamente, a las características químicas de los sedimentos submareales e intermareales aledaños a la playa e instalaciones del Hotel Antofagasta, establece que los perfiles cromatográficos indican que los hidrocarburos hallados en las muestras obtenidas de los sedimentos, son similares a los hidrocarburos pesados de un IFO 180. Cabe hacer presente que el referido combustible es el utilizado por la mayoría de las naves mercantes del mundo.

CONCLUSIÓN:

No existe ningún antecedente científico que desacredite la decisión adoptada por la Autoridad Marítima, de poner término al Programa de Seguimiento Ambiental Post-Derrame. Por el contrario, los tres informes antes aludidos coinciden en que los niveles de contaminación evidenciados en los sedimentos submareales no pueden atribuirse al derrame ocurrido el 31 de Octubre del 2005, desde la M/N "EIDER". Adicionalmente, dos de ellos incluso señalan que los niveles de contaminación por hidrocarburos, son inferiores a la línea de base determinada por CONAMA, consignada en su estudio de Agosto de 2005. (Previo al incidente "EIDER").

Valparaíso, 10 de agosto de 2010.