



COMUNICADO

Gobierno de Gibraltar

Actualización del OS 35 — Informe sobre los daños causados por el temporal

Gibraltar, 7 de marzo de 2023

La Capitanía Marítima ha recibido un informe en el que se detallan los daños sufridos por el pecio del granelero OS 35 como consecuencia de las recientes tormentas.

DAÑOS EN EL CASCO

Se había previsto que, tanto la sección de alojamiento como el casco, sufrieran daños y, antes de que comenzara el temporal, en previsión se habían tomado medidas, como el desmontaje del interior y la descarga del buque. Aunque el pecio ha sufrido daños estructurales, más visibles en el lado de estribor de la sección de alojamiento y en el casco, no se consideran importantes, dada la situación general. Los restos desprendidos se encuentran en el lugar del naufragio.

La grieta original del casco se ha extendido al costado de babor y las dos partes del barco ahora se mantienen precariamente unidas por la parte inferior de su estructura, conocida como quilla de pantoque. La proa se encuentra hundida cuatro metros más en el lecho marino arenoso, mientras que la popa está dos metros más adentro del lecho marino. Esto se debe al movimiento de la arena con el fuerte oleaje.

No obstante, el OS 35 no se ha movido de su emplazamiento original, lo que pone de manifiesto la eficacia de la estrategia de estabilización del buque con su hundimiento controlado. Esto proporcionó al pecio la máxima estabilidad posible para hacer frente a las tormentas invernales previstas.

TANQUE 1 DE COMBUSTIBLE

Los daños en el casco han permitido a los buzos realizar inspecciones visuales del Tanque 1 de combustible. Estos han podido confirmar que los cuatro tanques que componen el 'Tanque 1' han sufrido daños. Todavía hay un ligero vertido, que está siendo contenido con éxito dentro de la barrera.

El otro conjunto de tanques de combustible, los Tanques 2, permanece intacto y está situado en la zona de popa del pecio, que no ha sufrido daños. La inspección submarina ha confirmado con certeza que estos tanques están intactos y no corren riesgo de colapsar y provocar un vertido repentino de residuos.

Estos tanques se habían vaciado en fases anteriores de la operación y, aunque es probable que queden algunos residuos, y que nunca se puede descartar por completo que se produzcan vertidos en el futuro, el riesgo de fugas de combustible se ha reducido drásticamente.



COMUNICADO

PLANES DE RETIRADA DEL PECIO

La retirada de la carga del buque sigue siendo la máxima prioridad en esta fase de la operación, con más de 11.000 toneladas –que representan alrededor de la tercera parte de la carga total– ya retiradas. Cada día se retiran entre 600 y 900 toneladas de carga. Los daños causados por las tormentas no han repercutido negativamente en las operaciones de retirada de la carga ni en sus plazos.

Los trabajos de retirada del OS 35 y su carga siguen avanzando a buen ritmo, y el tiempo de inactividad dictado por las tormentas invernales ya se había incorporado al calendario previsto del proyecto. El estado actual del pecio y los daños sufridos por su casco y estructura podrían obligar a modificar algunos de los planes para su traslado definitivo, aunque no está claro cómo afectaría esto a los plazos previstos, si es que lo hiciera.

IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Como se informó anteriormente, tras las tormentas se hallaron pequeñas cantidades de petróleo residual en la Playa de Levante (Eastern Beach), la Playa de la Caleta (Catalan Bay) y las rocas de Sandy Bay. Los efectivos contratados por el asegurador P&I y supervisados por la Autoridad Portuaria de Gibraltar (Gibraltar Port Authority, GPA) y el Ministerio de Medio Ambiente, se anticiparon a estos problemas y se ocuparon rápidamente de ellos.

Gracias al vaciado del interior de la sección de alojamiento en previsión de las tormentas, no se detectó contaminación secundaria ni restos.

REUNIONES INFORMATIVAS CON LAS PARTES INTERESADAS

La Capitanía Marítima mantiene una comunicación constante con sus homólogos en España y hoy ha comunicado a las autoridades españolas la información más reciente. Asimismo, ha informado a otras partes interesadas, como los residentes en la Playa de la Caleta (Catalan Bay).

El Capitán del Puerto, John Ghio, señaló:

“Aunque no era la situación ideal, se había previsto y se habían hecho preparativos para contener los daños sufridos por el casco y la sección de alojamiento del buque, con la extracción de la mayor cantidad posible de petróleo y el vaciado completo de la sección de alojamiento.

Estas medidas, junto con la decisión de hundir el pecio de forma controlada y asegurarlo así en el lugar, dieron al buque la máxima estabilidad para resistir en la medida de lo posible las tormentas invernales.

En general, me complace que las tareas sigan avanzando a buen ritmo. Actualmente, la retirada de la carga sigue siendo la prioridad”.



INFOGIBALTAR

SERVICIO DE INFORMACIÓN DE GIBRALTAR

COMUNICADO

Notas a redactores:

Esta es una traducción realizada por el Servicio de Información de Gibraltar. Algunas palabras no se encuentran en el documento original y se han añadido para mejorar el sentido de la traducción. El texto válido es el original en inglés.

Para cualquier ampliación de esta información, contacte con
Servicio de Información de Gibraltar

Miguel Vermehren, Madrid, miguel@infogibraltar.com, Tel 609 004 166

Sandra Balvín, Campo de Gibraltar, sandra@infogibraltar.com, Tel 637 617 757

Eva Reyes Borrego, Campo de Gibraltar, eva@infogibraltar.com, Tel 619 778 498

Web: www.infogibraltar.com, web en inglés: www.gibraltar.gov.gi/press

Twitter: [@InfoGibraltar](https://twitter.com/InfoGibraltar)

PRESS RELEASE

No: 132/2023

Date: 7th March 2023

OS 35 Update – Survey Report details storm damage

The Captain of the Port has received a survey report detailing the damage sustained by the OS 35 wreck as a result of recent storms.

DAMAGE TO THE HULL

Damage to both the accommodation block and hull had been anticipated and prepared for with the stripping of the interior and unloading of the vessel prior to the onset of the bad weather. Whilst the wreck has sustained structural damage, most visibly to the starboard side of the accommodation block and hull, this is not considered to be extensive given the overall situation. The debris from this is contained within the site of the wreck.

The original crack in the hull has extended to the Port side, and the two parts of the ship are now only tenuously held together by very bottom part of its structure, known as the bilge keel. The bow is now sitting a further 4 metres into the sandy sea bed, whilst the stern is now sitting a further 2 metres into the sea bed. This is a result of shifting sands with heavy swells.

However, the OS 35 has not moved from its original site, demonstrating the effectiveness of the strategy to stabilise the vessel with a controlled sinking. This provided the wreck with the maximum possible stability to weather the expected winter storms.

FUEL TANK 1

The damage to the hull has enabled divers to conduct visual inspections of fuel tank 1. As a result divers have been able to confirm that all four tanks that make up 'Tank 1' have suffered damage. There is still some light sheening, which is being contained successfully within the boom.

The other set of fuel tanks, No 2 Fuel Tanks, remain undamaged and are situated in the aft area of the wreck, which has not suffered any damage. The dive survey has confirmed with certainty that these tanks are intact and are not at risk of failing and causing a sudden release of residues.

These tanks had been emptied in earlier stages of the operation and although it is likely that some residues remain and future light sheening can never be entirely ruled out, the risk of future escapes of oil is now dramatically reduced.



WRECK REMOVAL PLANS

The removal of the vessel's cargo continues to be the first priority at this stage of the operation, with over 11,000 tonnes (representing around 1/3 of the total cargo) already removed. Between 600 and 900 tonnes of cargo are being removed daily. The damage caused by the storms has had no detrimental impact on the cargo removal operations or their timelines.

The work to remove the OS 35 and its cargo continues to progress well, and the downtime dictated by the winter storms was built in to the planned project timeline. The current condition of the wreck and the damage to its hull and structure means that some of the plans for its final removal may need to be tweaked, although it is unclear as to how this may affect the projected timelines, if at all.

ENVIRONMENTAL IMPACT

As previously reported, small amounts of residual oil were found on Eastern Beach, Catalan Bay and the rocks at Sandy Bay in the aftermath of the storms. These had been anticipated and quickly dealt with by the P&I Contractors, monitored by the Gibraltar Port Authority and Department for Environment.

Due to the stripping of the accommodation's interior in anticipation of the storms, no secondary contamination or debris was detected.

STAKEHOLDER BRIEFINGS

The Captain of the Port maintains constant communication with his counterparts in Spain, and has today briefed Spanish authorities with this latest information. The Captain of the Port has also briefed other stakeholders, including the residents of Catalan Bay.

The Captain of the Port, John Ghio, said: 'The damage to the vessel's hull and accommodation block, whilst not ideal, were anticipated and prepared for with the removal of as much oil as possible and the complete stripping of the accommodation. These measures, together with the decision to sink the wreck in a controlled manner and thereby secure it in place, gave the vessel the maximum possible stability to withstand the winter storms as far as possible. Overall, I'm pleased that works continue to progress well, with cargo removal remaining as the current priority.'

ENDS