

Salvaguardando la vida humana en el mar

Dimar: una autoridad que trabaja 24x7 (SAR y tsunami)

William Nicolás Orozco de La Hoz¹; Carlos Andrés Buriticá Hernández²



¹ Suboficial Segundo. Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria (Asimpo) de la Dimar. Bogotá, Colombia. Correo electrónico: worozco@dimar.mil.co
² Suboficial Tercero. Área de Seguridad Integral Marítima Portuaria (Asimpo) de la Dimar. Bogotá, Colombia.

Estación de Control de Tráfico Marítimo de San Andrés.

La Autoridad Marítima Colombiana en el ejercicio de sus funciones y responsabilidades implementó el Centro Nacional de Monitoreo y Vigilancia Marítima (Cnmvm), desde donde se coordinan con las capitanías de puerto (CP) y las estaciones de control tráfico y vigilancia marítima (Ectvm) actividades relacionadas con el control del tráfico marítimo, la búsqueda y salvamento marítimo.

Adicionalmente, con la finalidad de monitorear y evaluar la posibilidad de generación de tsunamis por eventos sísmicos, erupciones volcánicas y perturbaciones de nivel del mar asociadas a tsunami por fuente desconocida, la Dirección General Marítima (Dimar) también cuenta con el Centro Nacional de Alerta contra los Tsunamis (CNAT) que trabaja en forma coordinada con el Servicio Geológico Colombiano (SGC) y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo del Desastres (Ungrd) en el marco del Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami (Sndat), con el objetivo de generar y difundir información de tsunami a las entidades que integran el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (Sngrd) y la comunidad en general.

Estos centros se encuentran ubicados en la sede central de la Dimar y hacen parte del Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria (Asimpo); para el desarrollo de sus funciones y respuesta ante cualquier emergencia son tripulados por personal militar y no uniformado altamente capacitado que presta un servicio de guardia 24x7, es decir 24 horas al día, los 7 días de la semana, garantizando una operatividad completa durante todo el año. Además, los centros poseen una dotación de equipos de cómputo, radios HF y VHF, telefonía fija, celular y satelital para la realización de actividades de control de tráfico marítimo, monitoreo de nivel del mar y comunicación a nivel nacional e internacional. Es importante resaltar que el servicio de guardia 24x7 del Cnmvm y el CNAT es prestado por personal de administradores encargado de garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas; adicionalmente, los centros son tripulados por personal de operadores de guardia, militares de la misma dependencia o en algunos casos de otras dependencias, que cuentan

con alto grado de capacitación para el cumplimiento de la misión de los mismos.

Es por esto que la Autoridad Marítima Colombiana en cumplimiento de una de sus principales funciones como lo es “salvaguardar la vida humana en el mar”, adquirió y puso en servicio desde el Cnmvm el Centro de Control de Misiones (COSPAS-SARSAT), Sistema Satelital Internacional de Búsqueda y Salvamento, para detección, procesamiento y distribución de alertas transmitidas por las radiobalizas de emergencia de naves, aeronaves y personas, reduciendo así cualquier situación de riesgo de la vida humana en el mar y minimizando los tiempos de respuesta.

Este sistema, conocido en el mundo como Sistema Mundial COSPAS-SARSAT, permite que a través de dispositivos (radiobalizas) activados en situaciones de riesgo se emita una señal a un satélite para que posteriormente esta llegue a unas antenas ubicadas en tierra o Local User Terminals (LUT), las cuales envían la información a las dos estaciones de trabajo que conforman el Centro Control de Misiones (CCM) de la Autoridad Marítima Colombiana.

Centro de Control de Misiones, Sistema Mundial COSPAS-SARSAT.





Estación de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial de Santa Marta.

Es importante precisar que el Cnmvm cuenta con el Sistema de Monitoreo de Buques (VMS), diseñado para recibir alarmas de emergencia de naves de bandera colombiana y/o internacional de acuerdo al tipo de navegación y actividad marítima que realicen en aguas jurisdiccionales colombianas, y en el caso que presenten alguna emergencia en el mar o en puerto proceder con un seguimiento en tiempo real, o de ser necesario prestar apoyo para su atención.

A este tipo de capacidades se suma el Sistema Integrado de Control de Tráfico y Vigilancia Marítima y Fluvial (Sictvmf), compuesto por sensores de radar, Sistema de Identificación Automática, Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Radiogoniómetro, CCTV; instalados para prestar el servicio de tráfico marítimo en las jurisdicciones de Buenaventura y Tumaco, en el Pacífico; Barranquilla, Santa Marta, Cartagena, Coveñas y Turbo, en el Caribe; San Andrés y Providencia en el área insular, desempeñando un papel fundamental en la seguridad integral marítima, ya que a través de su adecuado ejercicio en las zonas costeras y portuarias se brindan servicios a la comunidad marítima, tales como: la provisión oportuna de la debida información, la supervisión y gestión del tráfico marítimo y la respuesta a situaciones de riesgo cambiantes; a través de personal altamente capacitado y bajo procedimientos alineados con estándares internacionales.

Por su parte, el CNAT trabaja de forma coordinada con las entidades que integran el Sndat soportado en el Protocolo Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, en cual establece las responsabilidades para cada una de las entidades que lo integran, las acciones a desarrollar, los medios, herramientas, lenguaje e información a comunicar ante la ocurrencia de un evento de tsunami que pueda afectar las costas del Pacífico y Caribe colombiano. Es así como desde la designación de la Dimar como CNAT, mediante Decreto 1338 de 2018, en el marco del Sndat se han atendido un total de 44 eventos de tsunamis, siendo 43 de ellos de estado "informativo"; es decir, eventos que no requieren alguna acción de tipo preventivo por parte del Sngdr y se divulga la información de la no existencia de peligro a la comunidad. Por otra parte solo un (01) evento ha sido evaluado en estado de "vigilancia", lo cual indica que el evento fue evaluado con el fin de determinar la existencia de peligro para las costas colombianas y, en el caso particular del



Personal del CNAT en servicio durante un simulacro de tsunami.



Talento humano del CNAT que opera desde el nivel central de la Dimar.

evento en mención, se determinó la no existencia de peligro y se generó un boletín de estado "informativo".

Como parte del entrenamiento continuo del personal de operadores de guardia del CNAT, anualmente se participa en ejercicios de tsunami de tipo simulación y simulacro a nivel nacional e internacional, como el Simulacro Nacional de Respuesta a Emergencias, coordinado por la Ungrd; el Caribe Wave, organizado por el Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta contra los Tsunamis y otras Amenazas Costeras en el Caribe y Regiones Adyacentes (ICG/CARIBE-EWS); el Pacific Wave, direccionado por el Grupo Intergubernamental de Coordinación del Sistema de Alerta contra Tsunamis y Atenuación de sus Efectos en el Pacífico (ICG/PTWS), y ejercicios regionales coordinados por el Grupo de Trabajo de Alerta Temprana de Tsunamis del Pacífico Sudeste.



El CNAT trabaja de forma coordinada con las entidades que integran el Sistema Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, soportado en el Protocolo Nacional de Detección y Alerta de Tsunami, el cual establece las responsabilidades para cada una de las entidades que lo integran, las acciones a desarrollar, los medios, herramientas, lenguaje e información a comunicar ante la ocurrencia de un evento de tsunami que pueda afectar las costas del Pacífico y Caribe colombiano.



Capacitación a colegios acerca de los riesgos por tsunami.



Ejercicio zafarrancho de búsqueda y rescate

Desarrollo de una operación SAR desde Centro Nacional de Monitoreo y Vigilancia Marítima de la Dimar

En cumplimiento de las funciones del Centro Nacional de Monitoreo este año se han atendido tres alarmas reales con resultados exitosos. La más reciente fue el pasado 2 de julio, en donde se recibió por medio del Sistema Mundial COSPAS-SARSAT una alerta EPIRB (radiobaliza indicadora de posición de emergencia, por sus siglas en inglés), correspondiente al velero FALIA, de bandera francesa, que había zarpado desde Cabo Rojo, República Dominicana con rumbo hacia Santa Marta, Colombia, durante su navegación a una distancia aproximada de 170 Mn al este de Riohacha. La embarcación quedó a la deriva debido a una ruptura del mástil principal y falla en la maquinaria; a bordo del velero se encontraban cinco tripulantes de los cuales tres eran de nacionalidad dominicana y dos de nacionalidad colombiana. Una vez recibida la alerta en el Centro de Control de Misiones se inició la coordinación y planeamiento, acuerdo protocolos y procedimientos, retransmitiendo la información a la Armada de Colombia y notificando al Estado de Bandera del velero en Francia.

Posteriormente, la Armada de Colombia estableció comunicación con el buque mercante ORION LEADER, de bandera japonesa, el cual cubría la ruta Zeebrugge, Bélgica a Cristóbal, Panamá y transitaba por el área, siendo desviado hacia la posición del velero, pero debido a las dimensiones del buque y por las condiciones meteomarinadas adversas que predominaban en el área no fue posible el rescate del velero. Luego se realizó la misma operación con el buque mercante AS FABRIZIA, de bandera portuguesa, que cubría la ruta Barranquilla, Colombia, hacia Port Everglades, Estados Unidos, el cual logró con éxito el rescate del personal y llevarlo al puerto más cercano, que era Santa Marta, Colombia; donde fueron recibidos y atendidos por el personal de la Estación de Guardacostas de Santa Marta, quienes brindaron los primeros auxilios, hidratación y alimentación necesaria. De esta manera se refleja el compromiso con los objetivos institucionales y misionales de la Autoridad Marítima Colombiana en pro de salvaguardar la vida humana en el mar.



Velero FALIA en emergencia.



Atención de náufragos velero FALIA.