

UN DÍA PACÍFICO EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

Por **Diego Francisco Bolívar Pinilla**, Líder Regional Protección del Medio Marino, **Estefanía Palacio Cardoso**, Apoyo Protección del Medio Marino

La Dirección General Marítima (Dimar) ha implementado una serie de medidas dirigidas a prevenir la contaminación marina generada por los buques que arriban a los puertos colombianos y minimizar, en lo posible, los efectos ocasionados como consecuencia de las diferentes operaciones que realizan los buques en los mismos.

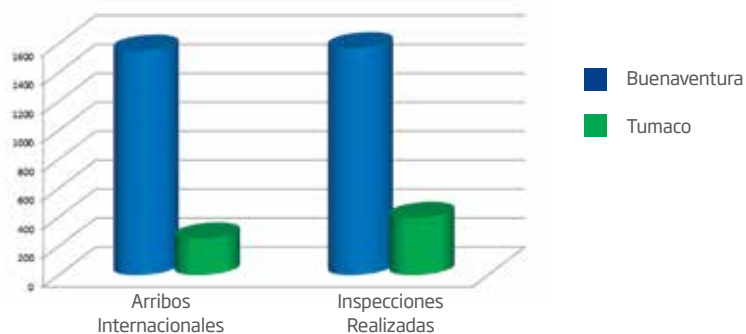
Pese a que el Pacífico tiene solo dos Capitanías de Puerto de primera categoría, cuenta con un tráfico marítimo constante, que implica que día a día se pueden presentar afectaciones al medio marino por operaciones

de descargue de aguas de lastre, cargue o descargue de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, mercancías peligrosas, descargue de residuos sólidos, residuos oleosos o toma de combustible.

En la Gráfica 1 se ilustra la magnitud de este tráfico y las inspecciones realizadas para ejercer la autoridad marítima en temas de protección del medio marino. Cabe aclarar que en ocasiones el número de inspecciones puede superar el número de arribos, ya que un mismo buque es susceptible de inspección para diversas maniobras.

ARRIBOS vs INSPECCIONES

Gráfica 1. Arribos internacionales notificados por Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (Sitmar) e inspecciones de prevención de la contaminación en los puertos del Pacífico colombiano.





Puerto de Buenaventura

PESE A QUE EL PACÍFICO TIENE SOLO DOS CAPITANÍAS DE PUERTO DE PRIMERA CATEGORÍA, CUENTA CON UN TRÁFICO MARÍTIMO CONSTANTE, QUE IMPLICA QUE DÍA A DÍA SE PUEDEN PRESENTAR AFECTACIONES AL MEDIO MARINO

Fotos: Yamile López Rodríguez



Motonaves de tráfico internacional, zarpando y arribando simultáneamente, al puerto de Buenaventura.

Existe un factor clave para que la dinámica del proceso sea efectiva, es necesario remitirse a las agencias marítimas, que de acuerdo con la norma nacional son las que representan a las motonaves en tierra para fines administrativos; a través de estas se conocen las necesidades del buque y las operaciones específicas que el buque va a realizar, sea el caso de actividades que puedan poner en riesgo el medio marino y es aquí donde el proceso bajo las indicaciones del líder regional se dispone a operar.

Se inicia con la verificación administrativa de los reportes enviados por los buques a través de la agencia marítima, que a su vez debe remitir toda la información al responsable del proceso de protección del medio marino.

Previo al arribo de la motonave se reciben dos formatos vía correo electrónico; el primero es el de notificación de aguas de lastre, que tienen como finalidad determinar si la motonave descargará aguas de lastre en el puerto y si esta realizó una gestión adecuada, para así determinar la viabilidad de la maniobra. Una vez terminado el análisis de la información, se determina si requiere o no realizar una inspección de verificación por parte del personal del proceso M3, en el cual se utilizan

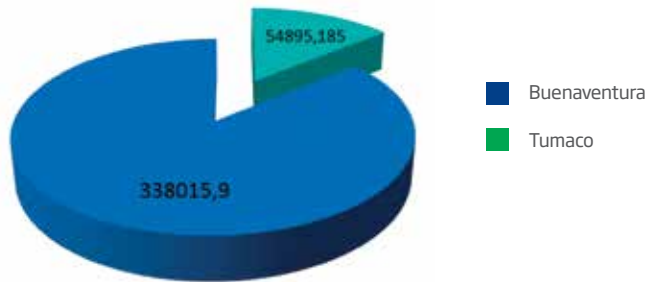
equipos especializados (conductímetro), de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

Para 2015, en Buenaventura se recibieron alrededor de 1000 notificaciones de agua de lastre, donde por descargas se contabilizan en total más de 40 formatos; siendo este un comportamiento típico de la dinámica del puerto, ya que a este los buques llegan cargados y no poseen grandes cantidades de agua de lastre abordado, por ende el control sobre la gestión del agua es una tarea manejable en cuanto a cantidad y autorización a los buques, llevando control sobre la prevención de introducción de especies.

Para el caso de Tumaco la cantidad de notificaciones fue de 21 en total; sin embargo, 19 de estas registran la descarga efectiva de agua de lastre. En la Gráfica 2 se observan las cantidades descargadas de agua de lastre para los puertos en mención; visto esto se tiene que el riesgo de bioinvasión es más alto para Tumaco, considerando solo la magnitud de las descargas, pese a que Buenaventura presente un mayor tráfico marítimo.

DESCARGA DE AGUA LASTRES (M³)

Gráfica 2. Volumen descargado de agua de lastre en los puertos del Pacífico colombiano.



Inspección de aguas de lastre para verificar la adecuada gestión por parte del buque.



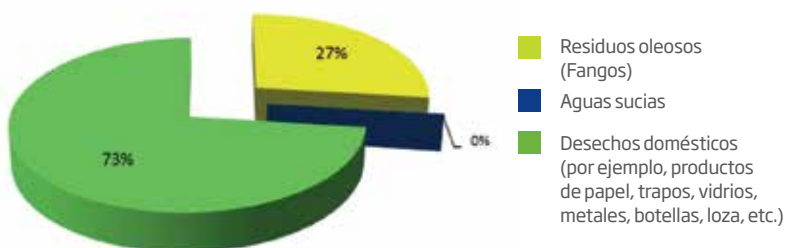
El segundo es el formato estándar de notificación para entrega residuos/desechos en facilidades de recepción portuaria, el cual determina la cantidad de residuos que posee abordo la motonave y su intención de descargarlos en instalaciones de recepción que pueden estar en el puerto o ser facilitadas mediante empresas de servicios marítimos, de acuerdo con el Convenio Marpol en sus anexos I (hidrocarburos), II (sustancia

nocivas líquidas), IV (aguas sucias), V (basuras) y VI (contaminación atmosférica).

En este caso Buenaventura es el único puerto del Pacífico que contempla estas operaciones, donde los residuos/desechos generados por buques recibidos se muestran en la Gráfica 3 (2015), por tipo de residuo discriminado porcentualmente en relación al total de 1.388.033 m³, aproximadamente.

TOTALES RESIDUOS/DESECHOS DESCARGADOS BUENAVENTURA (2015)

Gráfica 3. Cantidad de residuos/desechos de buques para el puerto de Buenaventura en 2015.



En caso de requerirse la descarga de algunos de los residuos, cargue o descargue de hidrocarburos, toma de combustibles para uso de la motonave, carga líquida considerada sustancia nocivas (Anexo II del Convenio Marpol) o mercancías peligrosas para el medio ambiente marino (Anexo III del Convenio Marpol), se procede a asignar un inspector de contaminación marina, perteneciente al cuerpo de inspectores de Dimar, quien verifica la maniobra de principio a fin, con el propósito de consolidar en un informe o M3 FOR 027-028-029-030-

031 (formatos acorde al tipo de operación a inspeccionar) los pormenores de la actividad. Cabe resaltar que esta inspección consiste en una verificación detallada, ya que dentro de este formato se confirma el cumplimiento de los diferentes convenios internacionales inherentes a la seguridad del buque y su tripulación, a la prevención de la contaminación marina generada por buques (Marpol 73/78), las pólizas en caso de derrames y los planes de emergencia, entre otros aspectos de seguridad y protección.

Descargue de sustancias nocivas líquidas (Convenio Marpol Anexo II)

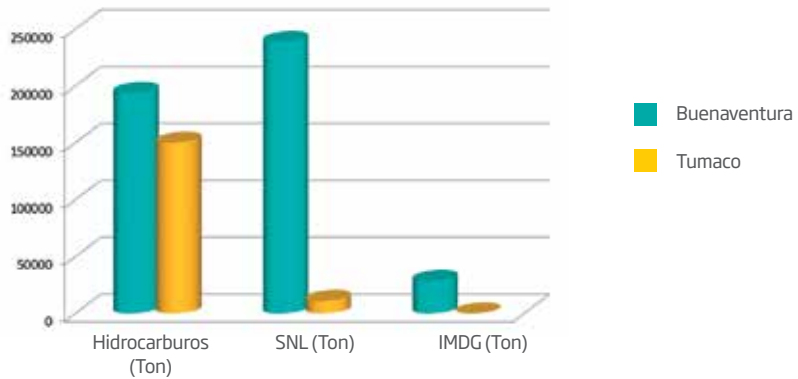


Toda esta información contribuye a la consolidación de bases de datos de sucesos de contaminación y a alertar a las capitanías acerca de buques que presentan certificados de cercana caducidad, riesgos en descargas de agua de lastre, dado su origen, y demás. A finales de 2015 e inicios de 2016 se construyó una estadística que proporciona un aval en la seguridad de estas actividades y presenta una herramienta fundamental para la verificación del cumplimiento de convenios internacionales. En la Gráfica 4 se aprecia una consolidación de los tipos de sustancias y cantidades en operaciones de carga/descarga consideradas riesgosas para el medio marino.

EXISTE UN FACTOR CLAVE PARA QUE LA DINÁMICA DEL PROCESO SEA EFECTIVA, ES NECESARIO REMITIRSE A LAS AGENCIAS MARÍTIMAS, QUE DE ACUERDO CON LA NORMA NACIONAL SON LAS QUE REPRESENTAN A LAS MOTONAVES EN TIERRA PARA FINES ADMINISTRATIVOS

VOLÚMENES EN OPERACIONES DE CARGUE/DESCARGUE (t)

Gráfica 4.
Hidrocarburos,
sustancias nocivas
líquidas, mercancías
peligrosas
en operaciones de
cargue/descargue
inspeccionadas.



Puerto de Buenaventura.