

Protección del medio marino, rol de la Autoridad Marítima

Libardo Rodríguez Cala¹; Estefanía Palacio Cardoso²



Buque containerero
ingresando al puerto de Buenaventura



”

Los avances tecnológicos en el diseño de los buques, el cambio climático y la necesidad de ir a la vanguardia de los desafíos mundiales ha llevado a la revisión de temas como la prevención de la contaminación por la introducción de especies marinas incrustantes y la reducción de emisiones atmosféricas procedentes de buques.

En el contexto general del desarrollo sostenible, el transporte marítimo constituye una gran fuerza impulsora y muy positiva, dado que contribuye considerablemente al comercio y la prosperidad mundiales, y sus repercusiones negativas en el medio ambiente a escala mundial son relativamente reducidas (OMI, 2022).

En el contexto nacional, la Dirección General Marítima (Dimar), como entidad llamada a aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino (PMM), históricamente ha fortalecido el proceso que se encarga de determinar y aplicar las medidas para prevenir y contener la contaminación derivada de diferentes actividades marítimas; así como el control y la vigilancia de las mismas a través de acciones coordinadas, tanto a nivel nacional, regional e internacional.

De esta manera, la protección del medio marino³ por la Autoridad Marítima Colombiana tuvo sus inicios en el control de la gestión del agua de lastre y los residuos generados por los buques, aspectos en los que inclusive el país ha sido referente para otros países de la región. Recientemente en la labor de dar cumplimiento a los convenios internacionales en materia ambiental marítima, tales como el Convenio Marpol⁴, el convenio OPRC/90⁵, así como el HNS/SPP2000⁶, estos instrumentos han sido la base fundamental para el quehacer diario del proceso; con el direccionamiento, la articulación y la generación de reglamentación técnica, desde el nivel central, a partir de los insumos internacionales, el conocimiento científico de

los centros de investigaciones oceanográficas e hidrográficas (CIOH) del Caribe y Pacífico (CCCP), la emisión de directrices, lineamientos y procedimientos que son aplicados a través del control operativo con las inspecciones y el control de autoridad que realizan las capitanías de puerto, como se ilustra en la Figura 1.

Dicho lo anterior, en los aspectos de prevención de la contaminación se han integrado más temáticas, cada una con su propia resolución, a partir de lo dispuesto en el Marpol para su seguimiento y control, como lo son la supervisión de las operaciones en interfaz buque-puerto, donde se involucran hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas a granel, mercancías contaminantes del mar y aguas sucias; reforzando los lineamientos de verificación a través de guías de inspección para el personal que desempeña estas actividades.

En la Figura 2 se reporta el porcentaje de inspecciones de prevención de la contaminación marina realizado a los diferentes tipos de sustancias peligrosas abordadas por el proceso. (Incluye los dos tipos con los que inició el proceso, agua de lastre y residuos/desechos de buques).

Sumado a lo anterior, la dinámica de avances tecnológicos en el diseño de los buques, la lucha contra el cambio climático y, como se indicó al inicio de este artículo, la necesidad de ir a la vanguardia de los desafíos mundiales, el proceso abordó otros temas como lo son la prevención de la contaminación por la introducción de especies marinas incrustantes (bioincrustación) y la reducción de emisiones atmosféricas procedentes de buques.

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

² Área de Seguridad Integral Marítima de la Dimar. Bogotá, Colombia. Correo electrónico: epalacio@dimar.mil.co

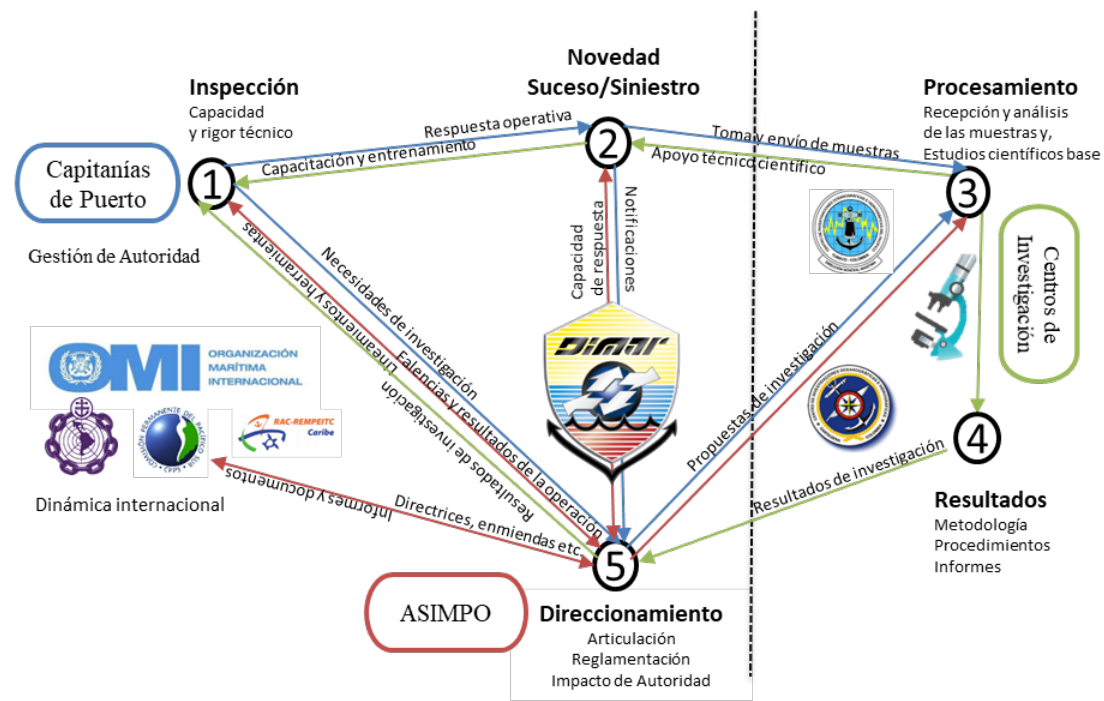
³ Prevención y contención de la contaminación del mar por actividades marítimas.

⁴ Convenio internacional para la prevención de la contaminación por buque.

⁵ Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

⁶ Protocolo del OPRC sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Figura 1. Modelo de Gestión para la Protección del Medio Marino de la Dimar.



Como se evidencia el marco de actuación para la protección del medio marino es muy amplio, en este sentido el proceso ha determinado dividir en dos frentes su misión: contaminación biológica y contaminación fisicoquímica.

De esta manera, cuando se habla de contaminación biológica se aborda la gestión de los riesgos por descarga de agua de lastre y sedimentos de los buques, por la limpieza de cascos a flote (bioincrustación), por la basura marina y los florecimientos algales nocivos (FAN). En cuanto a la contaminación fisicoquímica, se aborda la prevención de la contaminación marina a través del control de descargas de los buques, la gestión integrada de residuos de los buques, la basura marina y emisiones atmosféricas de los buques.

Labor que parte de un apoyo científico marino que fundamenta las decisiones del proceso para la generación de instrucciones que después entran a un papel operativo, como lo es la seguridad integral marítima en las capitanías de puerto. A su vez, y no menos importante, el trabajo coordinado con otros procesos dentro de la Entidad y con otras instituciones del orden gubernamental, aspectos clave en el éxito de la prevención de la contaminación del mar, tal como se representó en la Figura 1.



Figura 2. Participación de inspecciones realizadas por temática.

Todo lo anterior es administrado y se ve reflejado en bases de datos e indicadores de gestión que año a año se robustecen con el apoyo de la Infraestructura de Datos Espaciales Marinos y Costeros (IDE), y se integran a visores geográficos que ayudan a la comprensión de lo que se maneja por el proceso, a la toma de decisiones y a diagnósticos normativos



y operacionales que permiten priorizar a su vez necesidades futuras y la formulación de proyectos.

Por otra parte, para estar preparados para responder en caso de que el riesgo se materialice, el proceso de Protección del Medio Marino trabajó de manera interinstitucional en la actualización del instrumento que busca dar lineamientos para la atención a eventos de contaminación, de tal manera que el país ahora cuenta con el nuevo Plan Nacional de Contingencias frente a Pérdidas de Contención de Hidrocarburos y otras Sustancias Peligrosas. Este nuevo Plan resulta una herramienta de alta importancia para la Dimar, considerando que esta asume la responsabilidad de Entidad Coordinadora Operativa del Protocolo I "Respuesta a incidentes en actividades marítimas", cuya función es la de dirigir, coordinar, preparar y controlar la implementación de dicho protocolo en el territorio marino costero nacional bajo las disposiciones y lineamientos para la preparación, respuesta y cooperación expedidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), derivados de los convenios internacionales y regionales que hacen parte del ordenamiento jurídico nacional.

En el proceso de implementación del nuevo PNC y basado en la información recopilada por el proceso, se crearon dos herramientas para la toma de decisiones, el conocimiento, reducción y manejo del riesgo, como lo son los Mapas de Sensibilidad Ambiental por Derrames de Hidrocarburos y los Mapas de Riesgos por Pérdida de Contención de Hidrocarburos y otras Sustancias Peligrosas; fundamentales a la hora de brindar información para proteger zonas de especial importancia ambiental

en caso de pérdidas de contención, y contempla las amenazas y vulnerabilidades de la infraestructura, los procedimientos y las personas como insumo para la evaluación de medidas de contingencia precisas en casos de una potencial contaminación.

Expuesto todo el panorama que se desprende del actuar de la Autoridad Marítima Colombiana en el rol de la protección del medio marino, se observa que son varios los retos en los distintos ámbitos que se abordan, más aún cuando la Agenda 2030 y años futuros indican la necesidad de aunar esfuerzos para la protección de los océanos, enfrentar el cambio climático y la pérdida de la biodiversidad; en este sentido, todos los aportes que se realizan desde la Dimar para combatir la contaminación marina son acciones de gran impacto que contribuirán a este esfuerzo global en la búsqueda de un transporte marítimo sostenible y consiente con el ambiente.

Lista de referencias

- Organización Marítima Internacional OMI, 2022.
- Decreto ley 2324 de 1984.
- Resolución 477 de 2012 y Resolución 645 de 2014, respectivamente.
- Decreto 5057 de 2009, Ejercer como autoridad designada por el Gobierno nacional, las funciones necesarias para la implementación y el cumplimiento de los instrumentos internacionales marítimos.
- Decreto 1868 del 27 diciembre de 2021, por el cual se adopta el Plan Nacional de Contingencia y deroga al anterior plan descrito en el Decreto 321 de 1999.

Canal navegable del río Magdalena, Barranquilla