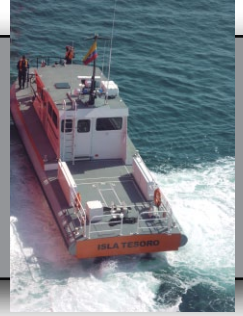


GENERAL

Por: MYCIM (R) Rodrigo Iván Otálora Soto*. Dirección General Marítima.

Imágenes: Archivo Dirección General Marítima de Colombia.



ATENCIÓN A UN DERRAME DE HIDROCARBUROS EN LA MAR UN EJERCICIO DE AUTORIDAD MARÍTIMA.

La normatividad interna de la Autoridad Marítima Colombiana, acorde con los lineamientos de la Organización Marítima Internacional OMI, define como una actividad marítima: “la conservación, preservación y protección del medio marino”¹; y como una de sus funciones: “aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino”²

El ejercicio legítimo de AUTORIDAD entonces, lo realiza la Dirección General Marítima por ley a partir de la permanente elaboración y actualización de normas, que no son pocas, y de la observancia de su cumplimiento a través de la “gente de mar” que se desempeña en 17 Capitanías de Puerto, 2 centros Oceanográficos e Hidrográficos, 9 unidades a flote y 3 grupos de señalización marítima ubicados en las áreas marítimas del país, a lo largo de los litorales Caribe y Pacífico, en los ríos fronterizos y en

Imagen: Golfo de Morrosquillo. **Por:** Rodrigo Iván Otálora.





Imagen: Golfo de Morrosquillo. Por: Rodrigo Iván Otálora.

la zona contigua integral del archipiélago de San Andrés y Providencia.

El día 9 de abril del año 2013 a las 08:30pm, hora local, la Capitanía de Puerto de Turbo -CP8, con jurisdicción en el golfo de Urabá-, recibe la información que un artefacto naval tipo barcaza, por hechos que son materia de investigación, durante una maniobra en la zona de fondeo “A” en la Bahía Colombia, ocasionó una ruptura en el casco del barco tipo Reefer “CROWN ESMERALD”, con 10519 TRB, de bandera de Singapur, ocasionando un vertimiento de hidrocarburos a la mar.

De acuerdo al Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 “Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas”³ y a la Directiva Permanente N° 00001-DIMAR-DILEM-534 del 11 de enero de 2007 “Respuesta de DIMAR ante derrames de hidrocarburos”⁴, el Capitán de Puerto comunicó de manera inmediata, como integrante del comité técnico del decreto en mención, sobre la emergencia a las siguientes entidades: el Comité Departamental de Gestión del Riesgo del Departamento de Antioquia, el Comité Local de Gestión del Riesgo del municipio de Turbo, la Agencia marítima, la compañía del buque, las empresas del área, los organismos de socorro, las comunidades asentadas sobre el litoral, ECOPETROL, GUARDACOSTAS y al Sistema Integrado de Control y Vigilancia Marítima, ubicado en la

sede central de la Dirección General Marítima, teniendo en cuenta en un análisis inicial de riesgos, que la emergencia podría superar la capacidad de respuesta local.

Al día siguiente durante las primeras horas de la mañana, se inició la búsqueda por mar y aire de la mancha con el apoyo de los diferentes grupos humanos y de los equipos facilitados de manera oportuna por las entidades públicas y privadas convocadas y se realizó también una inspección a bordo del bote de Bahía Mayor ARC “ISLA TESORO” al barco siniestrado.

Una vez ubicada la mancha, su tamaño y posible trayectoria, el Capitán de Puerto citó a las entidades responsables por ley para dar respuesta a este tipo de eventos, a través del responsable de la gestión del riesgo en el orden político, a una primera reunión que se repetiría diariamente durante los seis días siguientes, tiempo de duración de la emergencia.

En estas reuniones se informaba sobre las acciones cumplidas día a día por los diferentes organismos involucrados, se definían las nuevas operaciones a seguir para la recolección del producto que por sus características y estado del tiempo no se pudo dispersar, sino recoger mecánicamente en un lugar que se denominó “playa sacrificio”, la cual se encerró con barreras para la contención y se programaban las visitas de seguimiento a las labores en la



zona de impacto buscando siempre la protección del medio marino y la vida de los habitantes del golfo de Urabá.

Otra de las acciones tomadas fue la de solicitar inmediatamente a la Sociedad de Clasificación del barco de navegación internacional la presencia de un “surveyor”, con el fin de que efectuara el análisis de la zona impactada en el casco del barco sobre la cual y con su aprobación se efectuó una limpieza y se colocó una platina para cubrirla, ésta fue fijada a la embarcación de acuerdo con las especificaciones de “clase” para poder nuevamente obtener el permiso de zarpe y hacerse a la mar.

El día 15 de abril de 2013 se llevó a cabo la última reunión con la presencia de las autoridades, entidades particulares involucradas y del perito de contaminación nombrado por la DIMAR para la evaluación del siniestro, con el fin de hacer un análisis de las acciones que se realizaron durante la emergencia y del estado de la zona afectada. En ésta reunión se determinó técnicamente que el daño ya no se incrementaría más, que la situación de emergencia cesaba y de ésta manera se tomó la decisión de entregar a la corporación ambiental CORPURABÁ el monitoreo ambiental.

El conocimiento de la ley, el compromiso con el país atendiendo a las comunidades costeras y el deseo de prestar una asistencia amable, oportuna, eficaz y ética, hace que

una institución responsable con lo humano y con el medio ambiente, con los hombres y los recursos puestos a su disposición, como en éste caso, la Capitanía de Puerto de Turbo, se convierta al presentarse un incidente en un escenario marítimo, en quien lidera, articula y sabe tomar decisiones con claridad y prontitud.

Es así, a manera de servicio, como ejerce la AUTORIDAD la “gente de mar” de La Dirección General Marítima de Colombia.

Referencias Bibliográficas

^{1,2} Decreto 2324 de 1984 “Por el cual se reorganiza la Dirección General Marítima y Portuaria” Título I “Nombre, naturaleza y jurisdicción”, art 3 “Actividades marítimas”, numeral 14. Y Título II “Objeto y funciones”, art 5 “Funciones y atribuciones”, numeral 19. DIMAR 2013 Compendio de Normatividad Marítima Colombiana. Tomo II Decretos y Reglamentos. Ed. Dimar. Bogotá, D.C., 744 pp.

³ Decreto 321 del 17 de febrero de 1999 “Plan Nacional de Contingencia Contra Derrames de Hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas”. DO No 43.507 del 22 de febrero de 1999.

⁴ DP No 00001-DIMAR-DILEM-534 del 11 de enero de 2007 “respuesta DIMAR ante derrame de hidrocarburos”

*Datos Autor: Asesor de Defensa Dirección General Marítima, Profesional en Ciencias Navales, Máster en Gobierno y Cultura de las Organizaciones.

**MUY PRONTO, YA NADIE SE AHOGARÁ
EN UN VASO DE AGUA...**



**TODOS MORIREMOS
POR CONSEGUIR UNO**