DEL SEN. SEBASTIÁN CALDERÓN CENTENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, LA QUE CONTIENE PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DEL EJECUTIVO FEDERAL A FIN DE QUE INSTRUYA A LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES A DAR CONTESTACIÓN A LAS RECOMENDACIONES FORMULADAS DESDE EL AÑO 2005 POR LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL A LA EMPRESA PARAESTATAL PEMEX, SOBRE PLANES DE RESPUESTA A EMERGENCIAS DE DERRAME DE HIDROCARBUROS EN EL MEDIO MARINO.

Punto de Acuerdo solicitando a la Secretaria de Relaciones Exteriores de respuesta a las recomendaciones de la OMI.

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA

DE LA H. CÁMARA DE SENADORES DE LA LXI LEGISLATURA

P R E S E N T E.

El que suscribe, Sebastián Calderón Centeno, Senador de la República, integrante del Grupo Parlamentario del PAN a la LXI Legislatura de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso, someto a consideración de esta soberanía, la siguiente proposición con Punto de Acuerdo por el que se formula respetuoso exhorto al titular del Ejecutivo Federal, a fin de que instruya a la Secretaría de Relaciones Exteriores a dar contestación a las recomendaciones formuladas desde el año 2005 por la Organización Marítima Internacional a la empresa paraestatal PEMEX, sobre planes de respuesta a emergencias de derrame de hidrocarburos en el medio marino, de conformidad con las siguientes:

CONSIDERACIONES

El hombre siempre ha contaminado el medio ambiente, desde sus orígenes hasta la actualidad.

No obstante, poco a poco ha ido tomando conciencia de esta contaminación, descubriendo que la capacidad de disolución y recepción de los océanos no es ilimitada como antes se pensaba y que la contaminación marina puede afectar a todos por igual y puede extenderse a todas las regiones del orbe con graves consecuencias en los ámbitos: económico, ecológico, político y jurídico.

La contaminación marítima se produce en su mayoría por las fuentes siguientes: los desechos industriales y domésticos y desde luego, los hidrocarburos, que tiene su origen básicamente en el transporte marítimo y las plataformas fijas y flotantes.

Estudios realizados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y por la NASA destacan que el tonelaje derramado por la operación de buques representa aproximadamente un 97 % de toda la contaminación por hidrocarburos que tiene su origen a bordo y su volumen es por lo general, inferior a 7 toneladas.

Por otra parte, los derrames provocados por accidentes masivos representan sólo alrededor del 3 % del tonelaje total derramado, sin embargo estos alcanzan por lo general, miles de toneladas.

A este respecto queremos destacar las acciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques.

Desde su creación como organismo internacional, la OMI se ha especializado en asuntos marítimos, ha llegado a

ser la organización más efectiva y dinámica del sistema de las Naciones Unidas. Esto gracias al apoyo de los Estados Miembros que la componen, lo que ha hecho posible avanzar notablemente en el logro de los objetivos que persigue, lo que se traduce en una "navegación segura en mares más limpios".

Los logros más significativos han sido la creación de un sólido cuerpo de Convenios Internacionales, Códigos y Recomendaciones técnicas que al ser desarrollados en el seno de la comunidad marítima han podido ser fácilmente aceptados por ella.

A la fecha, en el seno de la OMI se han aprobado unos 30 convenios, otros tantos códigos y unas 900 resoluciones, todos de aplicación internacional.

Por cuanto hace al tema que nos ocupa, cabe destacar que en 1954, la comunidad marítima aprobó un Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, conocido como OILPOL/54.

El incremento en la demanda de energía de la década de los años 60 y el consecuente desarrollo del transporte marítimo de hidrocarburos, así como las dimensiones cada vez mayores de los buques - tanques, junto con el aumento del transporte de productos químicos por vía marítima, además de la creciente preocupación por el medio ambiente en su totalidad, hicieron ver a muchos países que, pese a las numerosas enmiendas adoptadas, el Convenio de 1954 se había tornado obsoleto.

La Asamblea de la OMI efectuada en 1969, influenciada en parte por el naufragio del "Torrey Canyon" ocurrido dos años antes, decidió convocar a una Conferencia internacional con el fin de crear un convenio totalmente nuevo. Esta, se efectuó en Londres el año de 1973 y el Convenio aprobado en esa oportunidad, es el más ambicioso de los tratados internacionales jamás conocido en materia de contaminación marina. Este se ocupa no sólo de los hidrocarburos sino de toda clase de contaminación marina, a excepción de aquella causada por el vertimiento en el mar de desechos de origen terrestre, que quedó incluida en otro Convenio adoptado un año antes.

Una Conferencia posterior, referida a la seguridad de los buques - tanques y prevención de la contaminación marina, celebrada en el año 1978 introdujo importantes enmiendas a los Anexos I y II del Convenio, pasando a denominarse MARPOL 73/78, entrando en vigor en octubre de 1983.

La experiencia de la OMI ha observado que las contingencias son producto del factor humano ya que gran parte de los accidentes marítimos, alrededor del 80%, son debido a errores humanos. Las causas se deben a diversos factores que pueden ser producidos por una administración ineficiente de la empresa o deficiencias en la dotación de gente de mar que tripula el buque, tales como: preparación y entrenamiento inadecuado, equipos mal operados, fatiga, desmoralización, dificultades de entendimiento por el idioma, entre otros.

Acerca de los errores humanos que han provocado contaminación marina, cabe destacar lo que está sucediendo en el Golfo de México, el cual ha dejado al descubierto errores graves en el control del vertido de hidrocarburo en el mar y la ausencia de un plan de emergencia para afrontar una catástrofe de estas dimensiones, considerada como la peor catástrofe ecológica en la historia de los Estados Unidos de América.

Ante esta emergencia, nuestro país está atento a través del Grupo de Seguimiento al derrame del Golfo de México Norte, el cual se encuentra trabajando para ejecutar el plan de actuación ante la posibilidad que el derrame de hidrocarburo pudiera llegar a las zonas marinas mexicanas.

Las acciones que realiza este Grupo interdisciplinario, se agrega al Plan de Respuesta a Emergencias por derrame de Hidrocarburos con el que cuenta PEMEX en coordinación con la Secretaria de Marina, mismo que contempla la puesta en práctica del plan binacional MEXUS que se tiene establecido entre México y los Estados Unidos.

Independientemente de lo anterior, México ha suscrito convenios y acuerdos internacionales en cuya implementación toma parte Pemex, entre los que se encuentra el Acuerdo para la Protección y Desarrollo del

Ambiente Marino y el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en el Área del Caribe; el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS); el Convenio para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL); el Convenio sobre responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (CLC/69), entre otros.

Además de los convenios y otros instrumentos convencionales como los anteriormente citados, la OMI ha adoptado varios centenares de códigos, directrices o recomendaciones relativas a una amplia gama de cuestiones que no se consideran idóneas para su reglamentación mediante éstos.

Aunque estas recomendaciones no tienen fuerza de ley para los gobiernos, les son de utilidad para la orientación en la formulación de reglamentaciones y prescripciones de carácter nacional o multinacional.

Desde el año 2005 la Organización Marítima Internacional formuló a la empresa paraestatal PEMEX, una serie de recomendaciones con el objeto de prevenir la contaminación marina, derivado de la falta de planes para respuesta a emergencias de derrames de hidrocarburos.

Entre otras recomendaciones que la OMI elaboró, se mencionan las siguientes:

EQUIPOS

- Reactivar el buque Ecopemex que ha estado fuera de servicio desde 1998. Investigar la manera de utilizar la embarcación en otras capacidades pero con el objetivo de mantenerlo operativo dentro de la zona de mayor riesgo para PEMEX.
- Poner barrera y sistemas de colección portátil almacenados en CDR Carmen, a bordo de barcos de apoyo logísticos operando en Cayo Arcas y Plataformas en la Sonda de Campeche.
- Añadir equipos con capacidad de mar abierto en Dos Bocas y Tuxpan, Veracruz preferiblemente a bordo de barcos de apoyo.
- Preparar equipos en sistemas según aplicación.
- Conducir inspección y análisis de equipos en el Pacífico.
- Agregar equipo de recuperación portátil (skimmer) diesel a Terminal Veracruz, Pom Pom como absorbente para combustóleo y equipos de lavado a presión y detergentes para lavado de cascos y muelles.
- Añadir barreras de entre mareas a puestos de equipos a lo largo del Golfo.
- Asegurar capacidad de entrega de dispersantes (no detergentes) mar adentro mediante barcos, helicópteros y aviones.

GESTIÓN DE LA ACTIVIDADES PARA LA LUCHA A LOS DERRAMES DE HIDROCARBUROS EN EL MAR.

Política

- Establecer una visión y política nacional por la preparación y la lucha a los derrames de hidrocarburos en el mar.

Planificación

- Utilizar este estudio para definir los requisitos nacionales por la preparación y la lucha a los derrames de hidrocarburos en el mar.
- Elaborar una lista de objetivos nacionales para cumplir los requisitos.
- Elaborar un programa de dos años de implementación de estos objetivos.

PLANES

- Desarrollar Anexos Bi – Nacionales para respuesta a derrames con Guatemala, Belice y Cuba.
- Exigir preparación de planes regionales (SEMAR y PEMEX).
- Establecer un “plan ejemplar” como formato para todos los planes locales (PEMEX: PEP y PR) y luego exigir preparación de planes locales utilizando el “plan ejemplar”.
- Establecer un sistema de modelación para trayectorias de derrames de hidrocarburos a nivel central y regional disponible para el CLI.
- Evaluación y autorización de uso de productos químicos para el combate a derrames como una medida alternativa por parte de la autoridad ambiental.

PREPARACIÓN.

- Establecer un ciclo de entrenamiento (capacitación) y de ejercicios de simulacro mínimo anual.
- Exigir la participación de organizaciones externas en simulacros.

Estas recomendaciones cobran relevancia en el contexto actual, dado que México tiene planeado incursionar en la exploración de aguas profundas, y como nos lo demuestran los hechos ocurridos en el Golfo de México, aún con la experiencia de años, la tecnología de punta y el poder económico, existen riesgos con trágicas consecuencias.

En ese sentido, consideramos que lo más prudente es dar cumplimiento a las recomendaciones que formula la Organización Marítima Internacional de contar con los equipos necesarios y la capacitación correspondiente para implementar las acciones adecuadas para responder a las emergencias derivadas por derrames de hidrocarburo en el mar, y así evitar repetir un ecocidio como el ocasionado por la empresa British Petroleum.

Finalmente destacamos que estas y otras recomendaciones, fueron entregadas directamente a la Paraestatal PEMEX, sin embargo, dado que las mismas derivan de un organismo internacional, y de acuerdo con lo dispuesto por los artículos 90 y 133, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con relación al artículo 28 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal es entendible hasta cierto punto que no fueran tomadas en consideración, toda vez que las mismas debieron ser formuladas al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, lo cual no justificaría de ninguna forma, que a casi cinco años, PEMEX no haya dado cumplimiento a dichas recomendaciones.

En mérito de lo expuesto someto a la consideración de esta Soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO.

PRIMERO.- Se formula respetuoso exhorto al titular del Ejecutivo Federal, a fin de que instruya a la Secretaría de Relaciones Exteriores, a dar contestación a las recomendaciones formuladas desde el año 2005 por la Organización Marítima Internacional a la empresa paraestatal PEMEX, sobre planes de respuesta a emergencias de derrame de hidrocarburos en el medio marino.

SEGUNDO.- Se formula respetuoso exhorto al titular de la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos, a informar a esta Soberanía si fueron adoptadas las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional en materia de prevención de derrames de hidrocarburos en el medio marino.

SUSCRIBE

SEN. SEBASTIÁN CALDERÓN CENTENO