

**DEL SEN. SEBASTIÁN CALDERÓN CENTENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, LA QUE CONTIENE PUNTO DE ACUERDO QUE EXHORTA AL TITULAR DEL EJECUTIVO FEDERAL A SUSCRIBIR EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, ASÍ COMO A ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA INCURSIONAR EN EL MERCADO DEL RECICLAJE DE BUQUES.**

**C. PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**

**DE LA CÁMARA DE SENADORES**

**P R E S E N T E.**

El que suscribe, Sebastián Calderón Centeno, Senador de la República del Grupo Parlamentario de Acción Nacional, integrante de la LXI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 276 del Reglamento del Senado de la República, pongo a consideración del pleno de la Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo mediante el cual se exhorta al titular del Ejecutivo Federal a suscribir el Convenio Internacional para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, así como a adoptar las medidas necesarias para incursionar en el mercado del reciclaje de buques. Lo anterior con base en las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

El transporte marítimo es una industria que a nivel global ha tenido un crecimiento muy importante desde los años cincuenta, cuando estaba dominado por los países de tradición marítima que construían y explotaban los buques, los tripulantes pertenecían a esos países y facilitaban las mercancías transportadas a bordo. Hoy en día, la mayoría de los buques enarbolan los pabellones de países en desarrollo y los tripulantes proceden de todo el mundo.

Los buques mismos han cambiado dramáticamente en cuanto a tamaño y velocidad, además, los factores económicos significan que un buque de tipo medio es mucho mayor hoy día de lo que solía ser.

De acuerdo con información de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), al 31 de diciembre de 2009 la flota mundial estaba compuesta por 79,977 barcos, cuyo tonelaje alcanzaba 879,2 millones de GT, con una edad promedio de 11,2 años.

América Latina y el Caribe, por su parte, tiene una edad promedio de la flota de 21,4 años, la cual está influenciada por la zona del Caribe y Panamá, quienes están por debajo de la media mundial. En cambio, América del Sur está entre 20,8 y 23,3 años para su flota, casi duplicando la media mundial y la de Panamá y el Caribe.

Ante este panorama, si consideramos que los buques tienen un periodo de vida útil que en promedio va de los 20 a los 25 años, por lo menos el cincuenta por ciento de la flota marítima mundial actual será inútil en 10 años aproximadamente. Lo anterior llama la atención por la enorme cantidad de buques que dejarán de navegar en los próximos años.

Para solucionar la problemática que generan los buques obsoletos, la tendencia actual es el reciclaje de buques, por ser esta la alternativa que permite reaprovechar muchos componentes de los buques que se someten a dicho

proceso, sin embargo, es una industria que genera numerosos residuos y no siempre se adapta a las buenas prácticas ambientales, por lo que tiene que ser regulada de forma internacional.

Los países donde esencialmente se realiza esta actividad son Pakistán, Bangladesh, India y China, pero el problema radica en que los trabajadores desempeñan sus actividades en condiciones insalubres, además de que el reciclaje de buques no cumple con la normatividad aplicable en materia de protección al medio ambiente.

Por esta razón la Organización Marítima Mundial y la Organización Internacional del Trabajo, en 2009 propusieron el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (Convenio de Hong Kong), que quedó abierto para que cualquier Estado lo firme desde el 1 de septiembre de 2009; y entrará en vigor 24 meses después de la fecha en la que 15 Estados, que representen el 40% del total mundial del transporte marítimo de mercancías en toneladas brutas, hayan convenido en quedar obligados por sus disposiciones.

La finalidad del Convenio es establecer el necesario y demandado instrumento jurídicamente vinculante que regule las actividades de desguace y reciclaje de buques, de forma que sea de obligado cumplimiento para las Partes que lo suscriban y ratifiquen, protegiendo así el medio ambiente y la seguridad y salud de los trabajadores en el ámbito de dichas actividades.

El Convenio de Hong Kong, tiene como objeto principal garantizar que los buques que han de ser reciclados, cuando han llegado al fin de su vida útil, no sean un riesgo innecesario para la salud y la seguridad para las personas o para el medio ambiente, este Acuerdo contiene normas mundiales y actividades del reciclaje de buques para el transporte marítimo internacional e implementa pautas para el diseño, la construcción, la explotación y reparación de las embarcaciones; del mismo modo, para facilitar el reciclaje seguro y ambientalmente racional sin poner en peligro la seguridad y eficacia operacional, establece mecanismos de aplicación apropiados para el reaprovechamiento de los barcos, incluso requisitos de certificación y presentación de informes.

Tal acuerdo incluye cuestiones relativas a los requisitos que los buques vendidos deben cumplir para que en el desguace no contengan sustancias peligrosas para el medio ambiente, como el asbesto, metales pesados, hidrocarburos o sustancias agresivas a la capa de ozono. Asimismo, se ocupa de las cuestiones planteadas sobre las condiciones laborales y ambientales en distintos lugares del mundo de reciclaje de buques.

En nuestro país, de acuerdo con las estadísticas de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, actualmente se cuenta con 3608 embarcaciones matriculados como promedio anual, incluyendo buques que ya se encuentran en la parte final de su vida útil, lo que implicaría un mayor número de buques que se necesitará retirar de los puertos cada año, los cuales se podrían reaprovechar.

Otro dato importante es que de acuerdo con documentos de la Dirección General de la Marina Mercante, en 2008 la flota de Pemex oscilaba entre los 23 y 28 años, rebasando el tiempo de utilidad de los buques señalado en el Convenio MARPOL, por lo que habría un importante número de buques que se tendrían que retirar.

Igualmente, se tiene documentada la existencia de al menos 300 embarcaciones en los litorales de México y Estados Unidos, que necesitan ser desmantelados.

Por tal motivo, consideramos que debe preverse una solución para el momento en que se retire el número creciente de embarcaciones de la navegación, sin soslayar el hecho de que Latinoamérica es la zona del orbe donde más próximos están los buques a concluir con su periodo de vida útil, por lo que se convierte en una industria creciente, en la que nuestro país no puede perder la oportunidad de ser pionero en el reciclaje de buques, y consecuentemente generar fuentes de trabajo para los connacionales y atraer materias primas y divisas al mercado mexicano.

Aunado a lo anterior, el desguace de buques será de gran utilidad para el cuidado del medio ambiente y un impulso a la economía nacional, pues por medio del reciclaje se obtiene materia prima, lo que permite un ahorro en importación de acero, y lo mejor es que partes utilizables de los buques desmantelados podrían venderse, lo que incluye maquinaria y equipos.

Sin embargo, deben adoptarse las medidas necesarias para cumplir con la normatividad internacional y sobre todo, que tiendan a cuidar la seguridad en el trabajo de los mexicanos que se empleen en dichas tareas y el ambiente de nuestros mares.

Es en ese sentido que consideramos primordial que México suscriba el Convenio de Hong Kong, y que adopte las medidas necesarias para incursionar en la industria cada vez más creciente del reciclaje de buques

Por lo anteriormente expuesto, se formula el siguiente:

### **PUNTO DE ACUERDO**

Primero.- Se exhorta al Titular del Ejecutivo Federal para que a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores suscriba el Convenio Internacional para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques.

Segundo.- Se exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a ejercer el presupuesto que tiene asignado en el acondicionamiento de los astilleros mexicanos para la construcción naval, e instrumentar las medidas necesarias para incursionar en el potencial mercado del reciclaje de buques.

### **SUSCRIBE**

**SEBASTIÁN CALDERÓN CENTENO**

**SENADOR DE LA REPÚBLICA**