Marea negra:

decálogo para la

gobernanza oceánica en México

Hugo Sergio Gómez S.

Recién terminó la Cumbre de los Océanos en la ciudad medieval francesa de Brest, de larga tradición a

AHÍ DONDE se han dirimido juicios que como el del buque Prestige, uno de los derrames de hidrocarburos más grandes del Siglo XXI, resonaron grandilocuentes declaraciones futuristas que van desde el combate a los plásticos en el mar hasta la pesca ilegal en aguas internacionales, dignatarios prometieron destinar fondos cuantiosos para cuidado al ambiente y otros temas.

En ese evento de jefes de Estado, México estuvo representado por el secretario de relaciones exteriores, Marcelo Ebrard, quien en su discurso final se comprometió a que para 2025, todas las actividades económicas en aguas territoriales mexicanas serán sustentables. Un buen propósito si consideramos los rezagos y omisiones que las actividades marítimas acumulan en este rubro.

Pero ¿Qué significa el emplazamiento de una meta tan lejana que llega hasta 2025? Sin duda los recientes desastres y derrames de petróleo en Nigeria y en Perú han lanzado ya señales de alerta a la comunidad internacional por los impactos que significan. ¿Estarán las aguas mexicanas en riesgo de una marea negra? ¿Qué tan preparados estamos para contener un desastre como el que vivimos con el del pozo Ixtoc en 1979? ¿Cómo estamos en el tema de la sostenibilidad ambiental?

Tal vez reflexionar sobre diez asuntos clave podría arrojar un poco de luz la expresión Sostenibilidad o si así lo prefiere, le llamaré sustentabilidad, explicando de la manera más sencilla los pilares que lo soportan pues no todos están relacionados con el ambiente.

Mire, primero, habríamos de reflexionar, qué significa en este mundo global, manejar una empresa o actividad económica de manera sustentable, pues tal como lo anuncia el señor Ebrard, para 2025 pretende que todas las actividades económicas se manejen bajo este principio, de ahí la necesidad de establecer premisas sobre las cuales habríamos de trabajar para este noble propósito. Entraña valores éticos, como respeto y cuidado de la vida, democracia. Justicia social y económica y otros Y veremos que es un asunto de matices diversos ya que existen brechas insalvables con temas que no se han podido abordar fácilmente.

Mas allá de la definición que nos dejó la señora ex primera ministra de Noruega Gro Brundtland en su informe de 1987: Nuestro futuro común que dice que una actividad es sustentable si se satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones, hay diversas variables. Según algunos autores, la sostenibilidad contempla seis ejes trasversales: el primero comprende la Gestión de Riesgo, ¿cómo una empresa hace frente a los diversos factores tanto externos como internos que le amenazan?

Otro es la respuesta organizacional a las responsabilidades que surgen de afuera hacia adentro de cada negocio en el entorno donde están emplazadas, tal es el caso de aquellas actividades en zonas sensibles donde además hay inseguridad, violaciones derechos humanos o bien que evaden convenios como el del Trabajo Marítimo. Una tercera es la de la una buena interrelación con los grupos de interés que tiene que ver con sus impactos a otras actividades económicas: (ejemplo, Pemex con los navieros y pescadores). Una cuarta línea nos lleva a la diferenciación estratégica de ahí que muchas empresas no se establecen en países que no promuevan energías limpias pues perjudican su marca.

Esas mismas establecen alianzas con usuarios finales para buscar beneficios. Si vamos a un

quinto eje encontramos la necesidad de Innovaciones y transformaciones del modelo de negocio: dando grandes saltos hacia adelante en busca de mejorar productos y servicios en favor del ambiente. Y un sexto que pasa por la formación de líderes que crean en el desarrollo de talento y la innovación para un cambio sostenible. Si lo analizamos detenidamente, veremos que la gran mayoría nos lleva a una nueva cultura y educación avanzada, una variable que en México es un pendiente, al menos en asuntos marítimos.

El barco de la Economía Azul avizora tempestades

Pero mire ¿Cuántos agentes de cambio tendríamos que activar para hablar de sostenibilidad en aguas territoriales mexicanas? Tal vez para que el barco arribe al mundo de la Economía Azul como llama la Organización Marítima Internacional a aquellas economías que se desarrollan bajo estrictas reglas protectoras del medio marino, deberá recorrer una larga ruta, sin atajos, que pasa por varias escalas en puertos lejanos. Solo para matizar daré algunos pendientes de la larga lista.

La nave deberá partir a Londres y adherirse de una vez el anexo VI del convenio Maritime Pollution, conocido como Marpol; De ahí a Ginebra a la Organización Internacional del Trabajo y firmar el Convenio sobre trabajo marítimo (MLC) otra escala obligada será en la Comisión Nacional de Pesca para culturizar al sector pesquero sobre el Anexo V del mismo Convenio que establece medidas para combatir el depósito de los plásticos en el mar; otra estación controvertida deberá hacer una parada en Pemex para adherirnos al fondo complementario de compensación del Convenio de responsabilidad Civil (CLC) por derrames de hidrocarburos vigente desde 2003 de ahí podríamos enmendar la ruta hacia al CGPMM que carece de un sistema de indicadores para evaluar la sostenibilidad de los puertos mexicanos empezando por darle una lectura al acuerdo de 2021 de Glasgow, Escocia que para 2022 compromete a los países a presentar acciones concretas sobre el cambio climático

¿Cuáles presentaremos? No sé de ninguna; pero luego abordaríamos la educación marítima, que carece de cursos especializados ni diplomados que formen al sector marítimo sobre los 25 convenios, acuerdos y protocolo instituidos para hacer frente al flagelo de la contaminación y al cambio climático. Solo son algunos de los muchos temas que podríamos enumerar ¿Largo y accidentado el camino verdad? Si, pero de responsabilidad compartida con el sector privado, académicos y la sociedad civil. Incluso la prensa para su difusión.

Eso es la Gobernanza: el fracaso de estos temas radica en asumir posturas personales o autoritarias. Y le pongo para su consideración el caso del buque Prestige. ¿Cuántas omisiones para que un accidente marítimo evolucione a una catástrofe?

La tragedia del Prestige

Pero la ausencia de estos factores se precisa más cuando analizamos un caso. El Prestige, que era un viejo barco tanque ancho de manga del tipo Aframax, construido en 1975. Dos años antes de que surgieran las reglas del Convenio para prevenir la contaminación en el mar (MARPOL) y para poder navegar bajo estas reglas modificó sus tanques de carga. En la popa de su oxidado casco sobresalía una matrícula de las Bahamas, pero su registro lo detentaba una empresa ficticia radicada en Liberia.

Era propiedad de la familia griega Coulouthros que forma parte de las dinastías que en este país mediterráneo poseen más de 1300 buques tanque e integran la flota más grande en el mundo; la gran mayoría escondida bajo la bandera de Panamá. Medía casi 250 metros de eslora (Longitud de proa a popa). Entorno a su propiedad existía un enmarañando legal que las compañías suelen disolver muchas de sus responsabilidades tanto civiles e impositivas como de seguridad. Era tripulado por griegos, filipinos y rumanos; pero cargaba con la explotación comercial el grupo Universe Maritime LTD. Por su edad, el buque, estaba lejos del jugoso negocio del tráfico de petróleo crudo, que significan los 590 millones de toneladas que Europa importa anualmente, principalmente de Rusia y del Golfo Pérsico; Sobrevivía transportando productos residuales de la destilación que por su escaso valor agregado se utilizan como combustible (fuel Oil) y se trasladan en barcos viejos que cobran poco flete.

La última maniobra de carga del viejo buque Petrolero, bajo el mando del capitán Apostolos Mangouras fue al costado del petrolero maltes Gudermes en San Petesburgo que le trasvasó 30 000 toneladas de destilados la madrugada del cinco de noviembre de 2002 y zarpó con rumbo a Gibraltar. Llevaba a bordo casi 80 000 toneladas de carga. Durante su travesía el Prestige atravesó el Golfo de Viscaya y encontró fuertes vientos que solo le permitían navegar a ocho nudos.

El cabalístico día 13 de noviembre escucharon un estrepito parecido al de una explosión que abrió al buque una vía de agua que le inclinaba sobre un costado hasta 30 grados; le entraba un promedio de mil toneladas de agua por minuto que rápidamente inundaron el cuarto de máquinas y provocaron un paro en los motores. Quedó inerte a merced de un mar cruel que se ensañaba sobre su costado a 37 millas de la costa.

Y ya agotados sus recursos el capitán pidió a la guardia civil española evacuar a los 27

tripulantes por medio de helicópteros. Sólo quedaron abordo él, su jefe de máquinas y su primer oficial de cubierta. Después hizo una maniobra en los tanques de lastre para evitar la contaminación del mar por la carga

Pero algunas autoridades de España no creyeron que la máquina estaba fuera de servicio por el siniestro pensaban que forzaba a que el buque entrara a puerto y se cometió un error fatal: alejarlo de las costas de Galicia, mar adentro, y en ese trance lo expusieron de nuevo a la fuerza del oleaje que lo partió en dos provocando una marea negra que inundó de fuel Oil 900 kilómetros de playas y concentró frente a los míticos templos de Santiago de Campostella más de 200 mil personas que clamaban NUNCA MAS otro desastre como ese: Para acallar las voces se ofreció en sacrificio la reputación de un hombre intachable que fue exhibido ante la prensa internacional, como un delincuente.

El Capitán Mangouras. Aunque las consecuencias que acarreó el Prestige fueron de largo alcance: hasta el 2016 que estuve en Londres en el seno de la Organización Marítima Internacional una sesión de las autoridades del Fondo de Compensación por derrames de hidrocarburos (FIDAC) todavía los damnificados del Prestige seguían luchando por una compensación justa.

La marea negra, una posibilidad real

Pero sin duda, las acciones y omisiones en las seis directrices ya señaladas van conformado

un escenario propicio para un accidente marítimo de proporciones catastróficas. Por lo que una política marítima sustentable inicia por apurar la exigibilidad que tanto empresas como gobiernos se alinean con estos objetivos. De las decisiones que tomen podremos hacer las proyecciones adecuadas para el futuro pues de la carga marítima que se movilizan por los puertos en más de 40 por ciento son petróleo y derivados: la conjunción y la falta de atención a los elementos nombrados van creando escenarios de posibilidad real de sufrir los embates de que un accidente se puede convertir en una catástrofe. Pero mire además de la movilidad de la carga mar no solo implica a los buques que navegan entre puertos mexicanos.

También a los que pasan por aguas territoriales y su zona económica, como el Prestige y otros que han pasado cerca de las costas españolas provocando grandes catástrofes, pues la marea negra suele desplazarse al ritmo de las corrientes. De ahí que para que se pueda construir el edificio de la sostenibilidad ambiental primero habremos de edificar las bases México está próximo a ser expuesto a una auditoria por parte de la Organización Marítima Internacional. Se evaluarán los seis principales convenios y multiplicidad de código que deben estar sustentados en análisis de riesgo reales. No en la burocracia; y el caso ostensible Y son los buques pesqueros mexicanos han sido vetados en puertos e Estados Unidos.

Doy diez puntos de atención inmediata:

1.- Que el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante (Fidena), que se ha negado rotundamente tanto a incorporar en sus proyectos de formación el tema ambiental en carreras o diplomados especializados como a difundir libros como La Economía Azul: incorpore el tema ambiental en los planes de estudio adecuadamente Mucho menos se promueve la investigación científica, asuma un mayor compromiso con el ambiente.

2.- Ya que existe un enorme vacío de conocimiento especializado en el sector pesquero por falta de promoción de la Coordinación de Puertos, en especial del Anexo V de Marpol, que contiene medidas para mitigar la proliferación de plásticos en el mar, que se instituyan planes políticos y programas específicos.

3.- Crear impuestos y retribuciones proporcionales a las terminales marítimas que en su tarea empresarial generen gran contaminación marina como algunas trasnacionales como Cooper T Smith en el puerto de Altamira.

4.- La apertura por parte del Conacyt de un centro de investigación marítimo portuario que se encargue de la investigación de temas respecto a los buques y puertos

5.- Instituir un sistema de indicadores para evaluar a sustentabilidad de los puertos mexicanos

6.- Apresurar la firma del Anexo VI del Marpol para equiparar acciones de control de las emisiones atmosféricas a las de los otros países firmantes del TMEC.

7.- Crear un mecanismo de auditoría interna que evalúe de manera periódica las actualizaciones al cumplimiento de los convenios internacionales en temas vitales como Marpol y los otros 23 convenio relacionados con el ambiente. Esto garantizaría la sostenibilidad.

8.- Pedir a la representante de la Secretaría de relaciones exteriores ante la OMI que continúe con el envío de información pública que la anterior funcionaria Aureny Aguirre O´sounza enviaba para su difusión al sector pues hay casos como el de un servidor analiza sin fines de lucro en el sitio web, eldoctorsmith.com, así como la red Linkedin.

9.- Continuar con los trabajos a fin de expedir la Ley Federal de Mares y condicionar el Paso Inocente de buques extranjeros al cumplimiento de Seguros de responsabilidad ambiental como el P&I O bien establecer una zona de restricción para los incumplidos.

10.- Reactivar las actividades de la Comisión Intersecretarial de Mares y Costas a cargo de la Secretaría de Marina para llevar a cabo planes conjuntos con las demás secretarías.

Marea negra:

decálogo para la

gobernanza oceánica en México

Hugo Sergio Gómez S.

Recién terminó la Cumbre de los Océanos en la ciudad medieval francesa de Brest, de larga tradición a

AHÍ DONDE se han dirimido juicios que como el del buque Prestige, uno de los derrames de hidrocarburos más grandes del Siglo XXI, resonaron grandilocuentes declaraciones futuristas que van desde el combate a los plásticos en el mar hasta la pesca ilegal en aguas internacionales, dignatarios prometieron destinar fondos cuantiosos para cuidado al ambiente y otros temas.

En ese evento de jefes de Estado, México estuvo representado por el secretario de relaciones exteriores, Marcelo Ebrard, quien en su discurso final se comprometió a que para 2025, todas

las actividades económicas en aguas territoriales mexicanas serán sustentables. Un buen propósito si consideramos los rezagos y omisiones que las actividades marítimas acumulan en este rubro.

Pero ¿Qué significa el emplazamiento de una meta tan lejana que llega hasta 2025? Sin duda los recientes desastres y derrames de petróleo en Nigeria y en Perú han lanzado ya señales de alerta a la comunidad internacional por los impactos que significan. ¿Estarán las aguas mexicanas en riesgo de una marea negra? ¿Qué tan preparados estamos para contener un desastre como el que vivimos con el del pozo Ixtoc en 1979? ¿Cómo estamos en el tema de la sostenibilidad ambiental?

Tal vez reflexionar sobre diez asuntos clave podría arrojar un poco de luz la expresión Sostenibilidad o si así lo prefiere, le llamaré sustentabilidad, explicando de la manera más sencilla los pilares que lo soportan pues no todos están relacionados con el ambiente.

Mire, primero, habríamos de reflexionar, qué significa en este mundo global, manejar una empresa o actividad económica de manera sustentable, pues tal como lo anuncia el señor Ebrard, para 2025 pretende que todas las actividades económicas se manejen bajo este principio, de ahí la necesidad de establecer premisas sobre las cuales habríamos de trabajar para este noble propósito. Entraña valores éticos, como respeto y cuidado de la vida, democracia. Justicia social y económica y otros Y veremos que es un asunto de matices diversos ya que existen brechas insalvables con temas que no se han podido abordar fácilmente.

Mas allá de la definición que nos dejó la señora ex primera ministra de Noruega Gro Brundtland en su informe de 1987: Nuestro futuro común que dice que una actividad es sustentable si se satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones, hay diversas variables. Según algunos autores, la sostenibilidad contempla seis ejes trasversales: el primero comprende la Gestión de Riesgo, ¿cómo una empresa hace frente a los diversos factores tanto externos como internos que le amenazan?

Otro es la respuesta organizacional a las responsabilidades que surgen de afuera hacia adentro de cada negocio en el entorno donde están emplazadas, tal es el caso de aquellas actividades en zonas sensibles donde además hay inseguridad, violaciones derechos humanos o bien que evaden convenios como el del Trabajo Marítimo. Una tercera es la de la una buena interrelación con los grupos de interés que tiene que ver con sus impactos a otras actividades

económicas: (ejemplo, Pemex con los navieros y pescadores). Una cuarta línea nos lleva a la diferenciación estratégica de ahí que muchas empresas no se establecen en países que no promuevan energías limpias pues perjudican su marca.

Esas mismas establecen alianzas con usuarios finales para buscar beneficios. Si vamos a un quinto eje encontramos la necesidad de Innovaciones y transformaciones del modelo de negocio: dando grandes saltos hacia adelante en busca de mejorar productos y servicios en favor del ambiente. Y un sexto que pasa por la formación de líderes que crean en el desarrollo de talento y la innovación para un cambio sostenible. Si lo analizamos detenidamente, veremos que la gran mayoría nos lleva a una nueva cultura y educación avanzada, una variable que en México es un pendiente, al menos en asuntos marítimos.

El barco de la Economía Azul avizora tempestades

Pero mire ¿Cuántos agentes de cambio tendríamos que activar para hablar de sostenibilidad en aguas territoriales mexicanas? Tal vez para que el barco arribe al mundo de la Economía Azul como llama la Organización Marítima Internacional a aquellas economías que se desarrollan bajo estrictas reglas protectoras del medio marino, deberá recorrer una larga ruta, sin atajos, que pasa por varias escalas en puertos lejanos. Solo para matizar daré algunos pendientes de la larga lista.

La nave deberá partir a Londres y adherirse de una vez el anexo VI del convenio Maritime Pollution, conocido como Marpol; De ahí a Ginebra a la Organización Internacional del Trabajo y firmar el Convenio sobre trabajo marítimo (MLC) otra escala obligada será en la Comisión Nacional de Pesca para culturizar al sector pesquero sobre el Anexo V del mismo Convenio que establece medidas para combatir el depósito de los plásticos en el mar; otra estación controvertida deberá hacer una parada en Pemex para adherirnos al fondo complementario de compensación del Convenio de responsabilidad Civil (CLC) por derrames de hidrocarburos vigente desde 2003 de ahí podríamos enmendar la ruta hacia al CGPMM que carece de un sistema de indicadores para evaluar la sostenibilidad de los puertos mexicanos empezando por darle una lectura al acuerdo de 2021 de Glasgow, Escocia que para 2022 compromete a los países a presentar acciones concretas sobre el cambio climático

¿Cuáles presentaremos? No sé de ninguna; pero luego abordaríamos la educación marítima, que carece de cursos especializados ni diplomados que formen al sector marítimo sobre los 25 convenios, acuerdos y protocolo instituidos para hacer frente al flagelo de la contaminación y al

cambio climático. Solo son algunos de los muchos temas que podríamos enumerar ¿Largo y accidentado el camino verdad? Si, pero de responsabilidad compartida con el sector privado, académicos y la sociedad civil. Incluso la prensa para su difusión.

Eso es la Gobernanza: el fracaso de estos temas radica en asumir posturas personales o autoritarias. Y le pongo para su consideración el caso del buque Prestige. ¿Cuántas omisiones para que un accidente marítimo evolucione a una catástrofe?

La tragedia del Prestige

Pero la ausencia de estos factores se precisa más cuando analizamos un caso. El Prestige, que era un viejo barco tanque ancho de manga del tipo Aframax, construido en 1975. Dos años antes de que surgieran las reglas del Convenio para prevenir la contaminación en el mar (MARPOL) y para poder navegar bajo estas reglas modificó sus tanques de carga. En la popa de su oxidado casco sobresalía una matrícula de las Bahamas, pero su registro lo detentaba una empresa ficticia radicada en Liberia.

Era propiedad de la familia griega Coulouthros que forma parte de las dinastías que en este país mediterráneo poseen más de 1300 buques tanque e integran la flota más grande en el mundo; la gran mayoría escondida bajo la bandera de Panamá. Medía casi 250 metros de eslora (Longitud de proa a popa). Entorno a su propiedad existía un enmarañando legal que las compañías suelen disolver muchas de sus responsabilidades tanto civiles e impositivas como de seguridad. Era tripulado por griegos, filipinos y rumanos; pero cargaba con la explotación comercial el grupo Universe Maritime LTD. Por su edad, el buque, estaba lejos del jugoso negocio del tráfico de petróleo crudo, que significan los 590 millones de toneladas que Europa importa anualmente, principalmente de Rusia y del Golfo Pérsico; Sobrevivía transportando productos residuales de la destilación que por su escaso valor agregado se utilizan como combustible (fuel Oil) y se trasladan en barcos viejos que cobran poco flete.

La última maniobra de carga del viejo buque Petrolero, bajo el mando del capitán Apostolos Mangouras fue al costado del petrolero maltes Gudermes en San Petesburgo que le trasvasó 30 000 toneladas de destilados la madrugada del cinco de noviembre de 2002 y zarpó con rumbo a Gibraltar. Llevaba a bordo casi 80 000 toneladas de carga. Durante su travesía el Prestige atravesó el Golfo de Viscaya y encontró fuertes vientos que solo le permitían navegar a ocho nudos.

El cabalístico día 13 de noviembre escucharon un estrepito parecido al de una explosión que abrió al buque una vía de agua que le inclinaba sobre un costado hasta 30 grados; le entraba un promedio de mil toneladas de agua por minuto que rápidamente inundaron el cuarto de máquinas y provocaron un paro en los motores. Quedó inerte a merced de un mar cruel que se ensañaba sobre su costado a 37 millas de la costa.

Y ya agotados sus recursos el capitán pidió a la guardia civil española evacuar a los 27 tripulantes por medio de helicópteros. Sólo quedaron abordo él, su jefe de máquinas y su primer oficial de cubierta. Después hizo una maniobra en los tanques de lastre para evitar la contaminación del mar por la carga

Pero algunas autoridades de España no creyeron que la máquina estaba fuera de servicio por el siniestro pensaban que forzaba a que el buque entrara a puerto y se cometió un error fatal: alejarlo de las costas de Galicia, mar adentro, y en ese trance lo expusieron de nuevo a la fuerza del oleaje que lo partió en dos provocando una marea negra que inundó de fuel Oil 900 kilómetros de playas y concentró frente a los míticos templos de Santiago de Campostella más de 200 mil personas que clamaban NUNCA MAS otro desastre como ese: Para acallar las voces se ofreció en sacrificio la reputación de un hombre intachable que fue exhibido ante la prensa internacional, como un delincuente.

El Capitán Mangouras. Aunque las consecuencias que acarreó el Prestige fueron de largo alcance: hasta el 2016 que estuve en Londres en el seno de la Organización Marítima Internacional una sesión de las autoridades del Fondo de Compensación por derrames de hidrocarburos (FIDAC) todavía los damnificados del Prestige seguían luchando por una compensación justa.

La marea negra, una posibilidad real

Pero sin duda, las acciones y omisiones en las seis directrices ya señaladas van conformado un escenario propicio para un accidente marítimo de proporciones catastróficas. Por lo que una política marítima sustentable inicia por apurar la exigibilidad que tanto empresas como gobiernos se alinean con estos objetivos. De las decisiones que tomen podremos hacer las proyecciones adecuadas para el futuro pues de la carga marítima que se movilizan por los puertos en más de 40 por ciento son petróleo y derivados: la conjunción y la falta de atención a

los elementos nombrados van creando escenarios de posibilidad real de sufrir los embates de que un accidente se puede convertir en una catástrofe. Pero mire además de la movilidad de la carga mar no solo implica a los buques que navegan entre puertos mexicanos.

También a los que pasan por aguas territoriales y su zona económica, como el Prestige y otros que han pasado cerca de las costas españolas provocando grandes catástrofes, pues la marea negra suele desplazarse al ritmo de las corrientes. De ahí que para que se pueda construir el edificio de la sostenibilidad ambiental primero habremos de edificar las bases México está próximo a ser expuesto a una auditoria por parte de la Organización Marítima Internacional. Se evaluarán los seis principales convenios y multiplicidad de código que deben estar sustentados en análisis de riesgo reales. No en la burocracia; y el caso ostensible Y son los buques pesqueros mexicanos han sido vetados en puertos e Estados Unidos.

Doy diez puntos de atención inmediata:

1.- Que el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante (Fidena), que se ha negado rotundamente tanto a incorporar en sus proyectos de formación el tema ambiental en carreras o diplomados especializados como a difundir libros como La Economía Azul: incorpore el tema ambiental en los planes de estudio adecuadamente Mucho menos se promueve la investigación científica, asuma un mayor compromiso con el ambiente.

2.- Ya que existe un enorme vacío de conocimiento especializado en el sector pesquero por falta de promoción de la Coordinación de Puertos, en especial del Anexo V de Marpol, que contiene medidas para mitigar la proliferación de plásticos en el mar, que se instituyan planes políticos y programas específicos.

3.- Crear impuestos y retribuciones proporcionales a las terminales marítimas que en su tarea empresarial generen gran contaminación marina como algunas trasnacionales como Cooper T Smith en el puerto de Altamira.

4.- La apertura por parte del Conacyt de un centro de investigación marítimo portuario que se encargue de la investigación de temas respecto a los buques y puertos

5.- Instituir un sistema de indicadores para evaluar a sustentabilidad de los puertos mexicanos

6.- Apresurar la firma del Anexo VI del Marpol para equiparar acciones de control de las emisiones atmosféricas a las de los otros países firmantes del TMEC.

7.- Crear un mecanismo de auditoría interna que evalúe de manera periódica las actualizaciones al cumplimiento de los convenios internacionales en temas vitales como Marpol y los otros 23 convenio relacionados con el ambiente. Esto garantizaría la sostenibilidad.

8.- Pedir a la representante de la Secretaría de relaciones exteriores ante la OMI que continúe con el envío de información pública que la anterior funcionaria Aureny Aguirre O´sounza enviaba para su difusión al sector pues hay casos como el de un servidor analiza sin fines de lucro en el sitio web, eldoctorsmith.com, así como la red Linkedin.

9.- Continuar con los trabajos a fin de expedir la Ley Federal de Mares y condicionar el Paso Inocente de buques extranjeros al cumplimiento de Seguros de responsabilidad ambiental como el P&I O bien establecer una zona de restricción para los incumplidos.

10.- Reactivar las actividades de la Comisión Intersecretarial de Mares y Costas a cargo de la Secretaría de Marina para llevar a cabo planes conjuntos con las demás secretarías.