

## Mercancías peligrosas, la insoportable levedad ambiental de los senadores

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---



**Mercancías peligrosas,**

**la insoportable levedad ambiental**

**de los senadores**

***Hugo Sergio Gómez S.***

*De veras que los senadores de nuestro Congreso no tienen qué hacer o carecen de asesores eficientes y bien informados.*

**CON ESO DE** que a razón de ignorar rezagos en el cumplimiento de los instrumentos relacionados con las emisiones a la atmósfera vinculadas al cambio climático que se derivan del anexo VI del Convenio para prevenir la contaminación del mar (Maritime Pollution o Marpol por sus siglas en inglés), mejor decidieron voltear hacia otro lado para duplicar un trabajo ya hecho y aprobar un anexo cuyo cumplimiento tácitamente ya fue instruido desde 2016 en el *Diario Oficial de la Federación* mediante el Acuerdo por el que se da a conocer el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, si gusta verlo en: <https://cutt.ly/WTGaeC5>

El Marpol, para conocimiento de usted, es el mayor instrumento para prevenir la contaminación

## **Mercancías peligrosas, la insoportable levedad ambiental de los senadores**

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---

ocasionada por las mercancías que se transportan por mar y consta de 6 anexos técnicos, cuatro de ellos opcionales o protestativos, el III, IV V y VI. Se pretende abarcar todas las circunstancias que puedan provocar contaminación en el mar. De estos, México sólo se había adherido al I sobre daños ocasionados por hidrocarburos y II sustancias químicas que son automáticos al firmar el Marpol y al V que regula las basuras y desechos plásticos que son lanzados al mar. Le quedarían pendientes solo el IV, aguas grises y el VI ya citado, pero eso significaría prohibir a nivel nacional el combustóleo marino.

Pero para no hacernos bolas, volvamos al código IMDG. Este se conoce así en forma económica, pues deriva de las siglas en inglés, International Maritime Dangerous Goods. Obviamente que al asumir o adoptar este instrumento, se da por aceptada la legislación en la que se fundamente, incluyendo el Anexo III de Marpol, pues el Código IMDG contiene las instrucciones precisas para cumplir todas las prescripciones para etiquetar marcar y documentar mercancías perjudiciales para el ambiente cuyas reglas precisan en el citado Anexo III, así que en mi humilde opinión no venía al caso. Mejor se hubiese dedicado a lo importante que son las emisiones a la atmósfera reguladas por el anexo VI causantes del cambio climático.

### **La levedad ambiental de los Senadores**

Pero le cuento lo peor. El dictamen de la iniciativa de esta adhesión planteada el 13 de octubre de 2021 bajo el título “Dictamen de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores, Recursos Naturales y Cambio Climático con proyecto de Decreto con el que se aprueba el anexo III Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos” del Convenio Internacional para prevenir la contaminación (Marpol 73/78) Adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional”. Se funda en el Anexo III revisado del Convenio MARPOL que fue adoptado mediante la resolución MEPC.156(55) y entró en vigor el 1 de enero de 2010. Hasta ahí todo estaría bien; pero este instrumento volvió a ser reformado en 2014 y esta parte está ausente en la citada Dictamen de los Senadores: Son las enmiendas que señalan que estas prelación del Anexo III son parte de la auditoría obligatoria de la OMI y para el caso se incluyeron tres reglas más mediante las Resolución MEPC.246(66) adoptada el 4 de abril de 2014: Pero además se modifica la regla 1 y pasa de 5 prelación a 9 con la adhesión de nuevos conceptos. Además, se incluyen las reglas 9,10 y 11 y el famoso dictamen de los Senadores solo incluye hasta la 8. Es decir, se omite toda la parte de la Auditoría obligatoria a que está sujeto este instrumento por parte de la OMI y que para el caso México pasará en 2023. Como la ve. ¿Quiénes serán sus asesores? Lo cual haría este instrumento obsoleto. Ojalá lo revisaran antes de pasarlo al pleno. Va ser penoso que personajes como la belicosa Xóchitl Gálvez, la legendaria Ifigenia Martínez o la elegante, doña Josefina Vázquez Mota y los otros Senadores queden expuestos a este entuerto. Tendrán que reclamar a la Secretaría de Relaciones Exteriores que les envió los antecedentes. ¿Qué en la OMI, no hay

una representante de esta entidad? No se le consulta o no sabe.

Este instrumento, el Código IMDG, se fundamenta o se base en otros de mayor orden de acuerdo con la jerarquía de la Organización Marítima Internacional. Tiene su origen en las prescripciones contenidas en el Capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS) instrumentos de aplicación obligatoria para México, al ser éste un Gobierno Contratante de ambos. Se desarrolló como un documento internacional para el transporte marítimo de mercancías peligrosas en empaques (incluyendo contenedores), a fin de incrementar y armonizar el transporte seguro de las mismas y prevenir la contaminación del ambiente marino. Por la importancia que adquirió, posteriormente se recomendó también su aplicación al ámbito portuario. El Código IMDG se adoptó inicialmente en 1965 como un documento de carácter recomendatorio, pero en el año 2002 la Asamblea General de la OMI decidió darle el estatus de obligatorio, a partir del 1° de enero de 2004 (Enmienda 32-04). No obstante, algunas partes del Código aún permanecen como recomendaciones. Este instrumento se reforma cada dos años, que es cuando se adoptan a las nuevas sustancias y mitigan nuevos riesgos que se descubren o detectan en las mercancías. Así que los países que se preocupan por la seguridad de buques y puertos están siempre al día.

### **¿Por qué el Código IMDG es vital para la seguridad de los puertos?**

Déjeme explicarle cual es la utilidad de este instrumento que se extiende en tres libros, donde a lo largo de más de 1000 páginas, están contenidas instrucciones para rotulado, etiquetas de los peligros, marcado incompatibilidad de cargas y tipos. Permítame quitarme la camiseta de periodista y ponerme la de académico. Tal vez usted si no conoce del tema se pregunte qué significan esos carteles que traen adheridos los carrotaques que transportan la gasolina en zona urbana. Pues deriva de ahí. Señala con un rombo de algún color y un número, que es una mercancía peligrosa. Mire una mercancía, es un bien comercializable que viaja de comprador a vendedor y a veces va por varios medios y modos de transporte de un punto A, B y hasta C. En medio de estas intersecciones o interfases, puede haber infinidad de actores: transportistas, empacadores, estibadores, navieros reexpedidores de carga, y otros más. Así que el citado código IMDG en su sección 1.3 recomienda la capacitación de acuerdo con la actividad que cada quien desempeña a fin de que estén homologados bajo las mismas reglas. Pero, también tiene el apartado 1.4, donde establece qué mercancías peligrosas son susceptibles de ser utilizadas como armas de destrucción masiva. Si vamos al caso de los puertos, un actor clave, son las empresas de seguridad privada, pues ellos son el personal de primera respuesta cuando sucede un accidente. Además, son quienes verifican el estado de los miles de contenedores cuando llegan a un puerto.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---

Los guardias privados de seguridad sin duda prevalecerán pues la Secretaría de Marina (Semar) ha hecho cálculos y le sale tres veces más caro suplirlos por efectivos de la armada de México, así que sin duda este servicio seguirá siendo licitado. Pero ¿cuál es la relación con los guardias pues que este código? Bueno, cuanto a su formación en el tema de las mercancías peligrosas la OMI ha sido enfática al sugerir sutilmente la obligatoria capacitación de este personal pues ha instruido en mediante el memorándum MSC.1/Circ.1341 del 27 de mayo de 2010, de la importancia que tiene esta formación para prevenir los actos ilícitos en los puertos; pero el Código IMDG va más allá la cual se sugiere en su apartado 6.1 literalmente dice:

Los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS o las autoridades designadas, según corresponda, podrán permitir al personal de las instalaciones portuarias que demuestre su competencia para asumir las tareas, funciones y responsabilidades enumeradas en la columna 1 de los cuadros 1 ó 2, según sea el caso, por los siguientes medios:

1.4 completando satisfactoriamente una formación aprobada.

En base a lo anterior todos aquellos que laboran en un puerto y tienen contacto de algún modo con el tema de las mercancías peligrosas, deben tener una formación adecuada garantizada por la Autoridad Marítima Nacional, por lo que la Dirección de Marina Mercante expide documentos que respaldan que se tiene una formación que cumpla con los contenidos precisos e impartida por personal experto en cada materia; pero ahí es donde se pierde el control, pues nadie vigila que en el tema de las mercancías peligrosas se cumplan las disposiciones. Pululan institutos “autorizados” que, si bien están siendo ya ordenados por el capitán Paulino Morán, un profesional impecable y director de navegación de la Dirección General de Marina mercante es preciso que las capitanías de puerto y el organismo llamado Estado Rector garanticen mediante revisiones que se cumpla con las disposiciones de OMI, o bien la Dirección de Protección y certificación de UNICAPAM, que es la Autoridad Marítima Nacional. Y lo mismo pasa con las empresas recolectoras de residuos oleosos y basuras que ignoran el Marpol. Hay casos que se amparan con un simple registro de tal o cual capacitación autorizada según por la Secretaría del Trabajo sin contar que su verificación está sujeta a la autoridad competente pues la temática esta ya establecida en el código IMDG. 1 Claro que un especialista les va a cobrar más que estos “Institutos patito” Y es ahí donde radica realmente el problema pues la

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---

formación y capacitación en la Marina Mercante esta monetizada al mejor postor, o al más palanca o al más "Flexible" no siempre el mejor. Hacen falta bases de datos donde se publique los currículos de los instructores y que las empresas tengan la libertad de escoger al mejor. Separarlos por temas. Especializarlos en temas. No darles manga ancha para que incursionen en todas las materias son experiencia probada.

### **Los graves accidentes, consecuencia de la indiferencia.**

Mire ya ha habido amargas experiencias en los puertos. Le cuento que a veces los grandes accidentes suceden de noche cuando hay poco personal y medios de apoyo. Así pasó en el puerto de Veracruz cuando colapsó un contenedor el 25 de octubre de 2008 cuando una nube tóxica envolvió al puerto creando en pánico entre los pobladores y la evacuación de las zonas aledañas al puerto. ¿Cómo se suscita este siniestro? Bueno cuando un guardia de seguridad descubre que de un contenedor sale una pequeña humareda y lógicamente viendo humo lo relaciona con fuego y toma una manguera y rocía de agua la caja metálica que contenía una mercancía peligrosa lo que provocó una reacción brutal. Así pasó en el puerto de Altamira en 2013 cuando los guardias de seguridad rociaron un contenedor de ácido con agua y estuvieron a punto de morir intoxicados 14 guardias de seguridad pues los envolvió una nube tóxica debido a la violenta reacción.

Ahora vamos al plano internacional El ejemplo ostensible de los malos manejos de las banderas de conveniencia se tiene al analizar los elementos presentes en el reciente accidente en Beirut: el Rhous, buque en cuestión enarbolaba la bandera de Moldavia un país sin costa, incapaz de controlar los buques; una carga peligrosa y un puerto con altos niveles de corrupción e incompetencia. El resultado está ahí: una tormenta perfecta que provocó una crisis política y desembocó en un Estado fallido que mantiene en ebullición al sufrido país cuyos habitantes salieron manera masiva a protestar por más de 130 personas murieron y 4.000 resultaron heridas: por los cerca de 300.000 se quedaron sin hogar luego de la explosión, atribuida según informes iniciales a unos depósitos de más de 2.700 toneladas de nitrato de amonio almacenadas desde hace seis años en el puerto. Los costos de la reconstrucción se han calculado en más de cinco mil millones de dólares y llevará años volver al escenario original. De ahí que el país entero haya entrado en un estado caótico que llevó al gobierno entero a renunciar.

La mala formación académica, abarca las altas esferas... hasta los Senadores.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---

Mire lector paciente, si ha llegado leer hasta aquí es porque le interesa el tema. Bueno le cuento. Es tan importantes la formación relacionada tanto con la contaminación marina y las mercancías peligrosas que ha quedado establecido en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que dice:

Artículo 677.- La Dirección General supervisará que en los planes de estudio que autorice a las Instituciones Educativas que impartan Educación Marítima Mercante, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública, se dé especial relevancia al conocimiento ambiental en los siguientes rubros:

I. El MARPOL;

II. El Código IMDG;

III. Las normas de naturaleza ambiental de la legislación marítima y portuaria mexicanas;

IV. Las Normas Oficiales Mexicanas de carácter ambiental que incidan en el ámbito marítimo y portuario: y,

V. Los instrumentos internacionales y nacionales de naturaleza ambiental que recomiende el Comité, incluidos los Tratados Internacionales que se encuentren en proceso de ratificación.

Pero la realidad es contundente Ni Fiden ni las náuticas tienen como prioritarios estos temas. Menos los institutos autorizados que carecen de personal experto Luego entonces habría que crear un mecanismo para auditar los planes de estudio y verificar que se cumpla con esta disposición y las consecuencias están ahí. No existe grandes asignaturas que incluyan estos temas prioritarios de manera transversal. De inicio a fin de las carreras de las escuelas náuticas Y el resultado se deja ver simplemente en esta iniciativa de los senadores. La falta de cultura marítima ha llegado a las altas esferas, pues le doy otros datos de las citado. México será auditado en todos estos temas en 2023 y los atrasos saltan a la vista. Si los organismos internacionales ya degradaron la industria aérea, la marítima también está en riesgo. La legislación es lo primero que se audita. Imagine el Oso ante OMI si llegan a auditar este

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Jueves, 13 de Enero de 2022 21:40

---

instrumento y encontrar que es una versión vieja.

Otras prioridades son las reglas que atañen a las empresas de seguridad privada que deben capacitar a su personal mediante la supervisión del contratante que es la API o Asipona. Crear condicionantes para evitar que se contrate los servicios más baratos y no los más eficientes pues al final es en perjuicio de los puertos la contratación de persona ineficiente.

Por otra parte, las altas esferas del gobierno no están informadas de un tema tan complejo por la carencia de investigación académica en el ramo. ¿Usted cree que si hubiera investigadores calificados pasaríamos por estas vergüenzas de andar publicando proyectos de Decreto hartos deficientes e inoperantes donde se excluyen partes vitales y se utilizan versiones viejas de los documentos? ¿Desinterés o ignorancia? Usted escoja caro lector. El tiempo es el mejor juez.