

INFORME DE BALANCE:
**RESPONSABILIDAD DE REPSOL Y
DESEMPEÑO DE LAS ENTIDADES
ESTATALES EN LA RESPUESTA AL
DERRAME DE PETROLEO OCURRIDO
EL 15 DE ENERO.**

Elaborado por: Ana Leyva y Alejandro Chirinos
5 de marzo del 2022

COOPERACCIÓN



Programa Gobernanza Marino Costera

EL DERRAME Y SUS DAÑOS

El día 15 de enero de 2022, en el Terminal Multiboyas N2 de la empresa Refinería La Pampilla S.A.A. (RELAPASAA), de propiedad de Repsol, se produjo un derrame de petróleo¹ de unos 11900 barriles. Los daños ambientales y sociales ocasionados en la zona marino costera son cuantiosos por las dimensiones que alcanzó el derrame y la expansión de la mancha de petróleo, la cual siguió creciendo durante semanas. El informe de hallazgos y recomendaciones de la misión de expertos de la Organización de Naciones Unidas (ONU) de fecha 15 de febrero de 2022 cataloga al derrame ocurrido como de gran magnitud y sin antecedentes en su tipo.

Se estima que la zona de mar y tierra contaminada es de 1400 hectáreas² (14Km²) y 24 playas (80Km) que pertenecen a 5 distritos (Ventanilla, Santa Rosa, Ancón, Aucallama y Chancay), siendo el tramo en peor situación, Pasamayo y Chacra y mar (en Aucallama-Huaral), ya que el petróleo se encuentra pegado en las peñas y acantilados.

También el derrame alcanzó a dos áreas (naturales) marinas protegidas (ANP): la Zona Reservada de Ancón y el Islote Pescadores, que pertenecen a la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras. Se calcula que el área afectada de estas ANP es de 500 hectáreas. Es importante señalar que las áreas marinas son espacios reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado peruano por su importancia para la conservación de biodiversidad y su contribución para el desarrollo sostenible³, además de sustentar con ellas la pesca artesanal de orilla.

Los técnicos consultados señalan que especies costeras como la chita, el lenguado, el borracho, la guitarra, la corvina, el tramboyo, la lorna, el cangrejo, el choro, la lapa, el pepino de mar, se han visto seriamente afectadas y es altamente probable que su presencia se reduzca significativamente en los próximos años. Además, algunos pescadores manifiestan que estas especies no tendrían el mismo valor comercial que tenían antes del derrame al haberse instalado en el sentido común de las personas que son especies contaminadas, dañinas para la salud y no aptas para el consumo.

También habrían sido afectadas centenares de individuos de especies de avifauna, tales como cormoranes, piquero peruano, gaviota, pelícano, guanay, gaviotín. En la presentación que hizo la directora ejecutiva del Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor), el 25 de febrero ante la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Ecología y Ambiente del Congreso de la República⁴, dijo que hasta el 23 de febrero se tenían registrados 461 animales silvestres muertos, 302 en playas y 159 en el Parque de las Leyendas. Señaló que fueron rescatados 296 animales silvestres, de los cuales murieron 159, están vivos 137 y solo 4 de ellos, ya fueron liberados.

En la misma sesión uno de los funcionarios de Serfor indicó que los 4 animales liberados, se soltaron en una zona distante de su lugar de origen, porque si bien la limpieza puede haber avanzado, eso no quiere decir que el lugar esté sano. Mencionó que la cadena trófica había sido afectada y que su recuperación duraría mucho tiempo. Además, resaltó que, hasta hace algunos días, hubo animales silvestres no empetrolados que murieron por contaminación por el hidrocarburo. Esto podría deberse a ingesta de moluscos contaminados.

¹ En este artículo se utiliza el término petróleo para aludir al petróleo crudo, es decir, sin refinar. En este caso se trata de uno de los más pesados (grado 12), con mayor poder de impacto en los ecosistemas.

² Informe de hallazgos y recomendaciones de la misión de expertos de la Organización de Naciones Unidas (ONU) de fecha 15 de febrero de 2022

³ Ministerio del Ambiente (2009). Plan Director de las Áreas Naturales Protegidas (Estrategia Nacional). https://old.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/documentos/Doc_Planificacion/Plan_Director.pdf

⁴ <https://fb.watch/bp9wADvvn8/>



Foto: Ramón Plaza Yelo

Producto del derrame de crudo de La Pampilla se han perjudicado a más de 2500 pescadores artesanales de orilla conformado por pinteros, cordeleros, rederos, buzos extractores de mariscos, que lo han perdido todo. Otros perjudicados son los golosineros, anconeteros, dueños y trabajadores de restaurantes, fileteras, lavadores, sombrilleros, taxistas, pequeñas armadoras y operadores turísticos, existiendo un impacto diferenciado entre varones y mujeres.

Cabe señalar que, en la zona dañada, existen algo más de 28 asociaciones de pescadores artesanales, pero los que pueden resultar más perjudicados son los pescadores independientes o no organizados, que al no ser parte de un padrón o registro, podrían tener menos posibilidades de ser resarcidos o restituidos en sus derechos.

Además, cientos de voluntarios que fueron a limpiar la zona podrían tener algunos problemas de salud, ya que usaron EPP para covid19 y no EPP especializados para limpieza de material tóxico.

¿POR QUÉ SE PRODUJO EL DERRAME?

Con el transcurrir de los días, existe más información disponible sobre lo sucedido. Según lo declarado por el capitán del buque tanquero Mare Doricum, Giacomo Pisani, que hacía la descarga del hidrocarburo en el del Terminal Multiboyas N 2, el 15 de enero a las 17:18, el navío se encontraba sujetado con amarras a cinco boyas, y una de ellas (boya 5), se rompió.

Según el citado capitán a las 17:25, detectaron una mancha de petróleo en el mar, por lo que procedieron a detener el bombeo y cerrar las válvulas. Lo que significa que del barco ya no fluía crudo. Posteriormente a ello, a las 17:30 y 19:00 horas se habrían roto las amarras de una

segunda y tercera boya, respectivamente. Ante esta situación, el capitán del navío señala haber solicitado a Repsol la presencia de un práctico⁵ para atender el problema de las amarras y de buzos para inspeccionar la conexión de las mangueras de descarga al Pipeline End Manifold (PEM), es decir, al equipo que conduce el petróleo a los tanques de tierra. Según estas declaraciones, el práctico habría llegado a las 23:05 horas y los buzos a las 2:00 horas del día siguiente.

Además de ello, el reporte técnico de la inspección que realizó el Organismo de Supervisión de la Inversión en Energía y Minería (Osinermin) el 17 de enero de 2022, señala que el motivo de la fuga de hidrocarburo pudo haber sido la ruptura del sistema de descarga de petróleo en altamar, debido a un probable movimiento brusco del buque tanquero⁶. Textualmente precisa:

“Se tiene como hipótesis que el evento habría sido ocasionado por la rotura de espías de sujeción con el Terminal Multiboyas N° 2, lo que habría generado un movimiento brusco del buque, afectándose de esta manera la integridad del sistema de descarga submarina”;

“(…) se presume que se haya generado una fisura en la conexión del PEM (Pipeline End Manifold, por sus siglas en inglés) con el tren de mangueras de transferencia (de crudo), lo que podría ser confirmado mediante la inspección y análisis de la falla correspondiente”.

El sistema de descarga submarino estaría conformado por las mangueras de transferencia del crudo y el PEM. Según la nota citada del diario La República, el PEM es una estructura metálica dotada de válvulas y tuberías para la recepción del crudo que proviene del buque.

Ante ello Osinermin dispuso que Repsol retirara el PEM y el tren de mangueras del Terminal Multiboyas N° 2, en donde se habría originado el escape del petróleo, para que sean analizados por los peritos.

En un comunicado del 2 de febrero⁷, Osinermin señala que ese día vencía el plazo para que Repsol presente un nuevo cronograma para el retiro del PEM del Terminal Multiboya N°2. Luego señala que:

“Osinermin exigió a RELAPASAA la presentación de un nuevo cronograma con el objetivo de contar lo más pronto posible con la estructura submarina (PEM y componentes), elementos clave en la investigación que viene realizando este organismo”⁸.

El 9 de febrero, la Fiscalía Especializada en Materia Ambiental (FEMA) de Lima Noroeste realizó una diligencia en la Refinería La Pampilla SAA (RELAPASAA), a partir de la cual precisó que las actividades de extracción del PEM no tenían restricciones pero que no se hacían porque debían ser autorizadas por Osinermin y la Dirección de Capitanías y Guardacostas (Dicapi)⁹. Ese mismo día, Osinermin, mediante Oficio N 686-2022-OSGS/DSHL, dispuso que RELAPASAA ejecute las actividades necesarias para el retiro del PEM. También Indicó que para que este efectúe era necesario el permiso de Dicapi¹⁰.

⁵ Especialista que asesora sobre el comportamiento de la nave y las amarras, considerando las condiciones del mar y los vientos.

⁶ <https://larepublica.pe/sociedad/2022/01/23/derrame-de-repsol-informe-del-osinermin-no-considera-oleaje-anomalo-como-causa-del-derrame-petroleo/>

⁷ <https://www.gob.pe/institucion/osinermin/noticias/581131-osinermin-informa-sobre-vigencia-de-poliza-de-seguro-de-repsol>

⁸ Las siglas RELASAPASAA se refieren a la Refinería la Pampilla S.A.A.

⁹ Reporte Ejecutivo 10 de Acciones Ejecutadas en el Marco del Plan de Acción Inmediato y de Corto Plazo de la Declaración de Emergencia Ambiental, de fecha 9 de febrero

¹⁰ Ob. Cit.

Doce días después, el 14 de febrero¹¹, Osinergmin emite un nuevo comunicado en el que precisa que no puede determinar las causas del derrame “hasta que todos los elementos submarinos de la conexión de carga y descarga y el PLEM sean extraídos y analizados en un laboratorio especializado”. Informa que autorizó la extracción del PLEM del lugar donde está instalado pero que todavía no se concretaba debido a que la empresa Repsol requería también de la autorización de las autoridades portuarias. El día 18 de febrero, la autoridad portuaria autoriza la conformidad de las actividades para el retiro del PLEM¹².

Ese mismo día en conferencia de prensa, el gerente de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente de la Refinería la Pampilla, José Reyes, se refirió a la demora en el retiro del PLEM:

“Queremos garantizar que el retiro del PLEM sea de manera segura y es en lo que estamos trabajando intensamente. Queremos cerciorarnos de que ningún remanente del producto (petróleo) esté en el interior de esta pieza y que al izarla no haya ningún tipo de afectación al entorno”¹³

¹³En consecuencia, ahora la demora se debe a que la empresa considera que todavía no está en condiciones de extraer el PLEM del fondo marino.

Cabe precisar que el retiro de los remanentes de petróleo del PLEM estuvo paralizado por varios días, así aparece en los reportes sobre el plan de acción de la declaratoria de emergencia ambiental.

LA IRRESPONSABLE Y TARDÍA RESPUESTA DE LA EMPRESA FRENTE AL DERRAME

Todo indica que las dimensiones que alcanzó el derrame y la expansión de la mancha de petróleo durante días, casi sin control, se debería a un actuar irresponsable de la empresa, asociado a un inadecuado manejo de riesgos y de la contingencia.

En el caso de que el PLEM se haya roto o sufrido una fisura, al ser este un equipo de Repsol, la empresa debió tener una respuesta rápida y efectiva cuando tomó conocimiento de lo sucedido. Recordemos que el capitán del navío Mare Doricum señala que le pidió que verificara la conexión entre las mangueras y el PLEM, lo cual se hizo horas después.

Según el plan de contingencia del Terminal Multiboyas N 2, la empresa debía contar con un sistema de alerta temprana. Es más, se asumía que contaba con un sistema de detección de derrames muy rápido (que los reporta en un tiempo de dos minutos). Aparentemente, dicho sistema de alerta temprana no funcionó¹⁴.

¹¹ <https://www.gob.pe/institucion/osinergmin/noticias/583552-comunicado>

¹² Reporte Ejecutivo 20 de Acciones Ejecutadas en el Marco del Plan de Acción Inmediato y de Corto Plazo, de fecha 19 de enero.

¹³ larepublica.pe/politica/2022/02/19/repsol-no-tiene-fecha-sobre-el-retiro-del-plem-clave-para-saber-el-origen-de-la-fuga-de-crudo-oefa-osinergmin-derrame-de-petroleo/

¹⁴ Según indica el manual de contingencia 2017 de la empresa, de acceso público, esta cuenta con un sofisticado sistema de detección temprana de vertidos de hidrocarburos en la superficie del mar denominado HEADS (Hydrocarbon Early Automatic Detection System). Está compuesto de radares, cámaras IR y sensores meteorológicos que le permitiría identificar inmediatamente cualquier tipo de contingencias. Sistema tecnológico que además está supeditado y es complementario a la capacidad humana, lo que sugiere que algún error humano, alguna distracción, pueda estar asociada a la ocurrencia del incidente. https://www.repsol.com/imagenes/global/en/manual_operacion_terminal_maritimo_la_pampilla_tcm14-118272.pdf

Además, el personal tuvo un deficiente manejo de la situación lo que demuestra que no estaba preparado para controlar una emergencia de tal magnitud. Esto podría ser una infracción importante porque la actividad de transporte y almacenamiento de por sí acarrea riesgos, y previsiblemente uno de los más frecuentes son los derrames.

De otra parte, según el capitán del navío, la empresa no colocó las barreras de contención necesarias para detener la expansión de la mancha de petróleo. Aparentemente, porque no tenía el equipo o los implementos necesarios para controlar un incidente de estas dimensiones. Recién el 31 de enero, 6 días después de ocurrido el derrame, la empresa anunció que habían llegado 200 toneladas de equipos. Se perdieron días preciados sin que se desarrollase las acciones de contención y limpieza debidas, por lo que los daños alcanzaron mayores dimensiones.

En una entrevista para el diario La República publicada el 28 de enero, el experto peruano en oceanografía y derrames de petróleo, Gino Passalacqua Walter, luego de ver imágenes satelitales del día 23 de enero de la mancha de crudo producida, señaló que las dimensiones del derrame eran mucho mayores a las declaradas, en ese entonces (6000 barriles) por Repsol y que sus proyecciones de plazos para la limpieza (febrero) iban a ser superadas principalmente por la forma en que se realizaba la limpieza.

“No (sucederá la limpieza total al final de febrero), con el nivel de respuesta al desastre que estamos viendo. Están mintiendo (Repsol), o las personas encargadas no tienen idea de cómo hacer operaciones de limpieza” También señaló que “La solución depende de las medidas de contención y en este caso (del Perú) las medidas de prevención que he visto han sido muy pobres”.



Foto: Ramón Plaza Yelo

Además, según el experto en seguridad de hidrocarburos, José Antonio Mansen, Repsol pudo recurrir inmediatamente a la ayuda externa y especializada de la compañía de servicios Oil Spil Response Limited (OSRL) tal como se indica en su plan de contingencia (pg. 10) por tratarse de un incidente de nivel 3, pero en ese momento la empresa no lo habría hecho, sino días más tarde. Actualmente Repsol señala en su página web que son 56 las empresas especializadas que están interviniendo en las labores de limpieza, entre ellas OSRL.

Además de todo ello, la empresa ocultó las reales dimensiones del derrame ocurrido y eso hizo que se perdiera tiempo valioso. Según OEFA, a las 22:26 horas del 15 de enero, Repsol le reportó 0.16 barriles de petróleo (7 galones) derramados, un área afectada de mar de 2,5 m²; la suspensión de la descarga de crudo y acciones de contención, en aplicación de su plan de contingencia. Este reporte daba la impresión que lo ocurrido era un problema pequeño y controlado.

Sin embargo, el 17 de enero, dos días después de ocurrido el derrame, cambió su versión de la magnitud del daño, señalando que realmente se derramaron 6000 barriles de petróleo. Seis días después, el 21 de enero, OEFA señaló que la cifra real del derrame era casi del doble, unos 11,900 barriles derramados.

Pero también la empresa incumplió las normas del sector que señalan que debe dar aviso a las autoridades indicadas en el plan de contingencia del hecho acaecido y disponer el traslado de las mismas a la zona de emergencia, conforme lo señala el citado plan¹⁵.

La empresa debió también comunicar a Oefa sus acciones de primera respuesta luego, a los diez días hábiles informar sobre su ejecución y presentar un plan de acciones de primera

respuesta con cronograma para que Oefa pueda supervisarlos¹⁶. No sabemos si lo hizo. Además, este plan y cronograma debió ser difundido en aplicación del principio de debida diligencia.

Por otro lado, según José Antonio Mansen, lo ocurrido también pudo ser contrarrestado inmediatamente por Dirección de Capitanías y Guardacostas (Dicapi) mediante la aplicación del plan de contingencia local, según lo establece el artículo 285 del Reglamento de la Ley 1147. Pero para su activación, REPSOL tenía que realizar el pedido, algo que aparentemente tampoco hizo, lo que llevó a que este plan se activara días después.

285.4 Las capitanías de puerto son los organismos de coordinación local, cuentan con sus respectivos planes de contingencia locales, integrando en los mismos los planes de contingencia operacionales con los que cuentan las empresas que operen instalaciones acuáticas susceptibles de ocasionar derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas en el mar, ríos y lagos navegables. El Plan Local de Contingencia se activa a requerimiento de la empresa causante del derrame.

Por otro lado, el avance de la mancha se puede monitorear con satélites, drones y otros equipos que poseen tecnología de punta. Tener esa información puede permitir adelantarse a los hechos y controlar la expansión del derrame con prontitud. Si la empresa tuvo esa información, nos preguntamos por qué no detuvo el avance de la mancha de petróleo.

Las declaraciones de la empresa en las primeras semanas han estado orientadas a minimizar la gravedad del problema y trasladar la responsabilidad de lo ocurrido a terceros (Estado y navío).

¹⁵ Anexo 4, numeral 1 del Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos, aprobado por D.S. 081-2007-EM

¹⁶ 66-A del Reglamento para la Protección ambiental en Actividades de Hidrocarburos, Modificado por D.S. 005-2021-EM. Las acciones inmediatas de primera respuesta suponen: control de fuente; aseguramiento del área y contención; recuperación superficial y disposición final del contaminante; limpieza del área afectada por el contaminante; disposición final de los residuos generados en las acciones anteriores; acciones de rescate de fauna silvestre; otras acciones que señale el Plan de Contingencia, a fin de minimizar la implicancia ambiental del siniestro o emergencia ambiental. Ello implica que la empresa debe detallar cómo lo hará.



En cuanto a la limpieza de la zona afectada, el 11 de febrero la misión de expertos de las Naciones Unidas emitió un comunicado en el que se señalaba que, hasta ese momento se habían limpiado el 60% del área afectada, restando aún el 35% que correspondía a zonas rocosas y de peñas, donde precisamente los pescadores artesanales realizan su labor y donde el efecto dañoso sería mayor al quedarse adherido el petróleo en dichas superficies. Estos expertos calculan que las consecuencias del derrame afectarán el entorno de la costa central entre 6 y 10 años.

En la conferencia de prensa del día 18 de febrero, el gerente de Calidad, Seguridad y Medio Ambiente, afirmó que al 15 de febrero se había recogido el 97,9% del crudo en mar y tierra, y que no existirían residuos en el fondo del mar.

El 25 de febrero en Playa Chacra y Mar, Oefa reporta una reunión con la Asociación de Pescadores de Aucallama, donde estos "indican que la empresa continúa tirando la arena con hidrocarburo al mar, por lo cual se dirigió a la zona, verificando e informando a los supervisores del OEFA". En el reporte se señala que el hecho se puso en conocimiento del supervisor de Repsol el cual indicó que iba a informar a sus superiores de las observaciones realizadas por el OEFA". Esta entidad también señala que "Las Asociaciones de pescadores de Aucallama siguen manifestando su preocupación por la falta de limpieza en la zona de Pasamayo (playas: San Gaspar, 12 Soles, Gallinazo, El Pedregal, Muerto, Capilla, Alto Candela y San Juan)"¹⁷.

Cabe señalar que en la supervisión que viene realizando Oefa hasta la fecha se siguen reportando manchas oleosas y Serfory Sernanp siguen reportando muerte de fauna silvestre.

Cabe precisar que la limpieza que se viene realizando es superficial, hasta la fecha no sabemos qué ha pasado con el fondo marino, con los bentos, la columna de agua, los recursos hidrobiológicos

bentónicos. Como hemos señalado, los expertos nacionales e internacionales (incluidos los de Naciones Unidas) presumen que hay daños a este nivel, y que probablemente la recuperación de estos ecosistemas afectados dure más de 6 años. Por ello, era importante apurar la limpieza de la contaminación superficial, en sus dos fases (inicial y final), y la identificación y dimensionamiento del daño ocasionado, pues la demora retrasa la remediación y recuperación del fondo marino y de los ecosistemas que estarían afectados.

Sobre los daños ambientales y sociales, la empresa debe identificarlos y inventariarlos dentro de un periodo de 15 días de acaecido el hecho debiendo informar de ello a Osinergmin¹⁸. Luego de ello debe valorizarlos para después, iniciar las negociaciones de la compensación a los afectados. Es decir, no debe comenzar negociaciones sin este proceso previo. Incluso la primera acción que debió cumplir, con la brevedad del caso, fue empadronar a los afectados. Algo que no habría hecho inmediatamente.

Respecto a los afectados, Repsol entregó ayuda humanitaria puntual y un bono a un sector de pescadores empadronados. Por otro lado, hasta hace unos días estuvo negociando la reparación por los daños sociales a través de un exfuncionario del Produce, que habría sido muy cuestionado por el poco interés que siempre mostró por la agenda de la pesca artesanal no embarcada.

El día 4 de marzo, se celebró una reunión la Presidencia del Consejo de Ministros PCM) y la empresa la Refinería la Pampilla SAAA, en la que acordó otorga un anticipo de indemnización para los afectados que estuvieran el padrón único consensuado entre la PCM y la empresa:

"La empresa Refinería La Pampilla S.A.A. se compromete a dar un anticipo de indemnización que pueda corresponderle por un monto de hasta S/3000 (TRES MIL Y 00/100 SOLES) según la actividad económica de cada

¹⁷ Reporte Ejecutivo 26 de las actividades del Plan de Acción de la Declaratoria de Emergencia realizadas el 25 de febrero de 2022.

¹⁸ Anexo 4, numeral 4 del Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos, aprobado por D.S. 081-2007-EM

persona afectada consignada en el Único Padrón consensuado por la Presidencia del Consejo de Ministros y la Refinería La Pampilla S.A.A. Dicho padrón se consensuará en el plazo máximo de cinco días laborables contados a partir de la firma del presente acuerdo”.

Si bien este acuerdo puede ser considerado positivo porque se trata solo de un anticipo de indemnización, debemos recordar que ello no está reponiendo sus medios de vida. Por lo que es importante avanzar en ese sentido.

Si bien fueron 34 entidades del Estado que intervinieron en la respuesta según da cuenta el Informe de expertos de la ONU, su intervención ha sido tardía, desarticulada, desordenada y parcial (no se abordó la complejidad del problema ocasionado). Además, no hubo un liderazgo notorio del gobierno para tomar el control de la situación y atender los daños. Muchas autoridades han demostrado tener poca claridad de cómo proceder; a ello se suma los límites institucionales existentes que frenan o dificultan su intervención y que deberían abordarse para que hechos tan lamentables como el ocurrido con el derrame de petróleo, no vuelvan a repetirse.

LA INTERVENCIÓN TARDÍA Y DESARTICULADA DEL ESTADO.

LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS (PCM)

La primera reacción de la PCM frente al derrame fue la de exigir públicamente a la empresa la contención y limpieza del área contaminada. Posteriormente a ello, el 19 de enero, creó el Comité de Crisis, conformado por 5 ministerios y los gobiernos locales de las zonas afectadas, dándole la secretaría técnica al MINAM, el cual debía diseñar una estructura y protocolos de coordinación. Este espacio no funcionó porque



Foto: El Economista

no tenía una institucionalidad asentada y no partió de la que ya existe en el Estado para enfrentar desastres, emergencias ambientales y derrames en el mar. Además, el enfoque estuvo orientado principalmente a la supervisión y fiscalización de la empresa. Estos problemas son advertidos en el informe de Misión de Expertos de la ONU del 15 de febrero de 2022.

MINISTERIO DEL AMBIENTE (MINAM)

El 22 de enero Ministerio del Ambiente, 7 días después de ocurrido el derrame, mediante Resolución Ministerial 021-2022-MINAM declara la emergencia ambiental por 90 días en la zona marina costera dañada “para garantizar el manejo sostenible de la zona afectada, realizando los correspondientes trabajos de recuperación y remediación, para mitigar la contaminación ambiental a fin de proteger la salud de la población”. La declaratoria de emergencia ambiental acarrea la formación de un comité que debería articular al conjunto de actores involucrados para controlar la emergencia, en base a un plan de acción inmediato y de corto plazo, bajo el liderazgo del gobierno regional de Lima y en coordinación con el Ministerio del Ambiente. El plan de acción fue aprobado en la misma resolución de la declaratoria.

El trámite de una declaratoria implica que la Dirección de Calidad Ambiental del MINAM, dentro de los 5 días hábiles debe haber tomado conocimiento de la posible ocurrencia del daño ambiental debe convocar, de oficio o a pedido de parte a INDECI, MINSAL, al gobierno regional que correspondan y a otras entidades con competencia ambiental para realizar las coordinaciones correspondientes, y tiene 20 días hábiles para realizar la evaluación de la procedencia de la declaratoria. En ese tiempo se debe realizar los estudios que justifiquen la declaratoria de la emergencia. En la resolución no hay alusión a los estudios técnicos ni a la reunión que debió producirse para establecer las coordinaciones necesarias.

Las entidades involucradas en el plan de acción son el Gobierno Regional de Lima, el MINAM, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Salud (MINSAL), el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (Oefa), el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (Osinergmin), Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (Sernanp), Instituto del Mar Peruano (Imarpe), la Dirección General de Capitanía y Guardacostas (Dicapi), Organismo Nacional de Sanidad Pesquera (Sanipes) y la Autoridad Nacional del Agua (ANA). En los reportes de ejecución del Plan, el gobierno regional de Lima no aparece. Existe una alusión a gobiernos locales, pero no se precisa cuál. Tampoco se menciona al Gobierno Regional del Callao.

Las acciones del plan son fundamentalmente de supervisión y fiscalización de las acciones de Repsol, monitoreos de agua de la zona marino costera, de impactos a la biomasa y otros; además de atención a la salud y rescate de fauna silvestre. Estas acciones en gran medida, están siendo ejecutadas por Oefa, Sernanp, Sanipes y Osinergmin. El presupuesto para ellas, debe salir de los presupuestos institucionales. Este es un límite que tienen las emergencias ambientales, a diferencias de las sanitarias. Además, la norma no les levanta las exigencias para las contrataciones del Estado, pese a lo delicado de la situación, lo que limita significativamente las intervenciones.

Finalmente, el 24 de febrero el MINAM instaló el equipo de trabajo de trayectoria de derrame conformado por CONIDA, OEFA y MINAM a cargo de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales del MINAM para determinar de la extensión que alcanzó el derrame de hidrocarburo en la superficie marina mediante evaluación cartográfica a través de imágenes de satélites¹⁹. Esta acción nos parece importante pero un poco tardía.

¹⁹ Reporte Ejecutivo 25 del Plan de Acción.

LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

(APN)

El día 25 de febrero, el presidente del Consejo Directivo de la APN se presentó ante la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónico, Afroperuanos y Ecología y Ambiente de Congreso de la República, para informar sobre el caso del derrame de Repsol. Lo hizo como entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y encargada del sistema portuario nacional. Su informe, estuvo orientado a su intervención según sus competencias:

1. Otorgamiento de viabilidades técnicas, habilitaciones, licencias portuarias. De los 4 terminales de RELAPASAA, 2 licencias portuarias fueron aprobados por la DICAPI y 2 por la APN (2008 y 2019, respectivamente). Preciso que para que proceda el expediente técnico es necesario que la parte subacuática, es decir la conectividad entre el buque y la refinería, cumpla con las condiciones técnicas que pone OSINERGMIN (tamaño de tubería, las válvulas), conforme lo establecido en el Reglamento de Transporte de Hidrocarburos.
 2. Inspecciones bianuales de infraestructura. Señala que se realiza a través de un tercero, contratado por el titular y autorizado para realizar esta labor, en base a la información técnica remitida por el titular sobre el estado situacional de los componentes estructurales de la instalación portuaria. En octubre del año 2020, la consultora Cosmos hizo la inspección. Uno de sus resultados fue que la línea submarina 34 (tubería que va hacia los tanques de la refinería) estaba en buenas condiciones. Se indicaba también que el plem reposaba sobre una estructura en la cual estaba asegurado y que se encontraban en buenas condiciones, incluyendo sus boquillas. Señaló también, que en medio de la estructura de soporte del plem se encontraba el campo de sujeción del boyarín de la troncal y que las mediciones de espesores de ultrasonido realizadas en el plem tuvieron resultados positivos.
- Señaló que como parte del mantenimiento, el titular realiza semestralmente, el monitoreo de potenciales de protección catódica; cada dos años, el recorrido de las cadenas de boyas; cada 5 años el recorrido de boyas y la inspección ultrasónica de líneas submarinas; y de 18 a 24 meses el remplazo de las mangueras submarinas.**
3. Inspecciones programadas por la APN a los terminales portuarios existentes, de acuerdo a un plan anual de inspecciones. El año 2019 se hizo una inspección al terminal 2, a los elementos que conforman las obras muertas (donde están las boyas) Se verificó que las boyas y las cadenas se estaban debidamente establecidas.
 4. Inspecciones ambientales a terminales portuarios, en cumplimiento de sus funciones de supervisión de las obligaciones ambientales de los administrados bajo su competencia. Para el caso, señala que el 11 diciembre del 2020 hizo una supervisión al terminal portuario multiboyas de la refinería La Pampilla que estaba programada en el Planefa 2020, en modalidad remota. Se verificó el cumplimiento de programas y reportes de mantenimiento, registro de gestión de residuos, realización de capacitación ambiental, informes de monitoreo, lista de equipos, etc. Finalmente, se hizo un recorrido de verificación operativa. El 18 de octubre de 2021, se hizo otra supervisión virtual, similar a la anterior.
 5. Aprueba y audita la implementación de los planes de emergencia y otros documentos de seguridad. Señala que el año 2014 aprobó el plan de emergencia y matriz IPER de RELAPASAA, el 2019 y 2020, su actualización. El plan de emergencia responde a una matriz de riesgos a la seguridad y a la salud. Precisa que el plan de contingencia para derrames

es parte del plan de emergencia. Este último lo aprueba Dicapi. Señala que el 25 de junio de 2019, se aprobó un nuevo plan de contingencia. En este punto concluye señalando que en los años 2019, 2020 y 2021 se hicieron las verificaciones para saber si RELAPASAA contaba con todos su planes para afrontar los diversos tipos de riesgo y el resultado fue favorable a su titular, por lo tanto, documentariamente todo estaba en regla.

6. Otorga autorización de servicios portuarios básicos. Entre ellos, el de practicaaje, que en ciertas zonas es obligatorio. El practicaaje es un asesoramiento brindado por el especialista (práctico) al capitán de la nave a bordo, sobre el comportamiento de esta y sus amarras en las condiciones del mar y viento imperantes. Señala que en el caso de RELAPASAA, la empresa a cargo del practicaaje era RENADSA. El representante de la APN señala que el práctico llegó a las 12.15 del día 14 de enero, a la misma hora llegó el loading master, experto que verificó que la descarga que se diera en las mejores condiciones, tarea que la ejecuta con apoyo de buzos. Sobre el tema del practicaaje, es importante señalar que en el Estudio de maniobras del Terminal Marítimo La Pampilla, aprobado por la Dicapi, el práctico marítimo debía permanecer embarcado durante el tiempo que la nave estuviera amarrada, pero no lo hizo. Se retiró porque existía una comunicación de RENADSA a Repsol en la que le pedía que concluido el amarre y desamarre, su personal se pudiera retirar para evitar riesgos de contagio con el covid 19. La empresa respondió aceptando el pedido de abandono del barco.
7. Procedimiento de recepción y despacho de naves. Señaló que el barco carguero cumplía con las disposiciones técnicas.
Respecto al derrame, señala que el protesto informativo indica que la empresa comunicó

la rotura de cabos del B/T Mare Doricum amarrada a las boyas del terminal marítimo y la presencia de sustancia aceitosa a la Autoridad Marítima Nacional (AMN) a las 5:18 p.m. del día 15 de enero, pero no hizo lo propio con la APN. Que a ella, le comunicó lo ocurrido, 24 horas después, el 16 de enero a las 18:23 horas.

Señala que el plan de emergencia establece que un incidente de esa naturaleza debe comunicarse de inmediato a la Capitanía de Guardacostas Marítima del Callao, a la APN y a Osinergmin y que el plan de contingencia se debe comunicar a la Capitanía de Guardacostas Marítima del Callao.

LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL (AMN)- DIRECCIÓN GENERAL DE CAPITANÍAS Y GUARDACOSTAS DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ (DICAPI)

Dicapi es la autoridad nacional marítima, fluvial y lacustre. Como hemos señalado, es la entidad que aprobó el plan de contingencia de la Refinería La Pampilla el año 2019²⁰.

Actualmente, la idoneidad de su plan y su implementación es un tema en cuestión y al parecer tendría deficiencias porque el OEFA hace unos días ordenó su actualización y modificación. Esto pone en tela de juicio la calidad de estos planes y la rigurosidad de los procesos de evaluación y aprobación.

Otro tema puesto en cuestión es la publicidad de los instrumentos de gestión. Después de ocho días de ocurrido el derrame, no era posible acceder al plan de contingencia a través de algún portal del Estado. Al punto tal que la Presidenta del Consejo de Ministros puso en duda su existencia. Ello generó desconcierto, pues sin un plan de contingencia, el titular de la actividad

²⁰ Artículo 12.6 del Reglamento del D. Leg. 1147.

no sabe qué hacer en una emergencia y la autoridad no sabe qué comportamiento exigirle. Posteriormente, una particular compartió el plan de contingencia aprobado el 2015. Pero este no era el último, como bien informa la APN, existe un plan de contingencia aprobado en junio de 2019. La falta de publicidad también vincula a Dicapi, pues al ser la entidad que aprueba el plan de contingencia, también tendría la responsabilidad de ponerlo a disposición del público.

Dicapi también tiene funciones de vigilancia y control²¹ de todas las actividades que se realizan en el medio acuático; por lo que debió ser informada del derrame. Hasta la fecha no conocemos si se cumplió con esta obligación. Funcionarios de Repsol han señalado en medios de comunicación que informaron a Dicapi, al igual que lo hicieron con OEFA y Osinergmin. Señalaron también, que Dicapi se hizo presente a las 00:08 horas del día 16 de enero para realizar una inspección, levantando un acta a las 2:20 horas en donde confirmó el correcto despliegue del plan de contingencia.

En ejercicio de esta función, Dicapi debía autorizar el retiro del PLEM, a fin de que avance las investigaciones. Emitió dicha autorización, recién el 18 de febrero.

Cabe indicar que Dicapi está adherido al sistema ARGOS, que trabaja con los satélites NOAA de la NASA y ello le permite saber sobre condiciones del mar. No sabemos si utilizó el satélite para tener mayor información sobre la situación del derrame.

Además, de las funciones mencionadas, Dicapi también está facultada para realizar actividades de limpieza y contención de la emergencia, y lo puede hacer a cuenta del causante, así lo establece el Reglamento del D. Leg 1147,²²:

Artículo 284.- Remoción y limpieza
El propietario, armador u operador de
la nave, artefacto naval o instalación

acuática causante de la contaminación da inicio y efectúa por su cuenta la remoción o limpieza correspondiente, tan pronto se produzca el incidente. De no hacerlo, la Autoridad Marítima Nacional puede realizarlo por cuenta del causante, con sus propios medios o contratando compañías especializadas.

También es quien elabora, actualiza y ejecuta el Plan Nacional de Contingencias de Derrames de Hidrocarburos y Otras sustancias Nocivas en el Medio Acuático, según lo establecido por el art. 12.7 del Reglamento citado.

7. Elaborar, actualizar y ejecutar, como Órgano Rector Nacional, el Plan Nacional de Contingencias para la Prevención, el Control y Combate de Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el medio acuático y/o franja ribereña.

Es decir, cuenta con un instrumento que le permitía intervenir a través de un conjunto de acciones previamente establecidas.

Pero también, es necesario señalar que las Capitanías de Puerto, que son parte de la autoridad marítima, tienen un plan de contingencia local para enfrentar derrames de hidrocarburos. Todo ello pudo dar a Dicapi y a la Capitanía de Puertos del Callao un enorme protagonismo en el manejo de la situación. Lamentablemente, su intervención fue tardía. En el reporte de ejecución del plan de acción inmediata y de corto plazo para responder a la declaración de emergencia ambiental se señala que Dicapi, del 22 al 28 de enero, retiró 9311 m³ de arena con hidrocarburo, 628 m³ de espuma con hidrocarburo y 300 galones de manchas oleosas. No ha reportado otra acción de limpieza.

Es importante señalar que Dicapi cuenta con recursos propios importantes, que podían ayudar a controlar la situación.

²¹ Art. 12.4 del Reglamento del D. Leg. 1147

²² Decreto Supremo N° 015-2014-DE

Sobre el derrame y la intervención de Dicapi, la Marina de Guerra sacó un comunicado el día 20 de enero, 5 días después de ocurrido el derrame, para señalar que Dicapi se encontraba iniciando un proceso sumario para determinar las causas y responsables del derrame; así como, realizando labores de limpieza y remediación en las zonas afectadas, con el concurso de los municipios.

Por otro lado, en el reporte de cumplimiento del plan de acción de la emergencia ambiental de fecha 28 de febrero indica que se han emitido ocho (8) Notas Técnicas de The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) las cuales han sido confeccionadas con apoyo de personal de la Autoridad Marítima para cumplimiento de La Refinería La Pampilla S.A.A y Entidades Públicas.²³ Señala que “se han evaluado las técnicas de limpieza y recomendado modificaciones y cambios”. Asimismo, en el mismo reporte señala que ha “realizado nueve (9) inspecciones aéreas, con participación del Grupo Científico del Comité de Asesoramiento Técnico (CAT), con la finalidad de supervisar los trabajos de limpiezas, así como de identificar el alcance del derrame y la presencia del hidrocarburo en la costa peruana”.

Dicapi también informa posteriormente, que el Órgano de Coordinador Distrital - Jefatura de Distrito de Capitanías 2, remitió a la Refinería La Pampilla S.A.A. 33 carta con observaciones, recomendaciones y acciones a seguir luego de realizar sus inspecciones diarias²⁴.

ORGANISMO DE EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN AMBIENTAL (OEFA)

OEFA está facultada para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones ambientales contenidas en los instrumentos de gestión ambiental de la empresa, entre ellos el plan

de contingencia. En concreto, en el caso de siniestros y/o emergencias ambientales con consecuencias negativas al ambiente puede exigir al titular de la actividad que adopte las acciones de primera respuesta para controlar la fuente; así como contener, confinar y recuperar el contaminante, para minimizar los impactos negativos ocasionados y otras acciones indicadas en el Plan de Contingencia”²⁵. A los diez días hábiles de ocurrido la emergencia, Oefa debe recibir de parte de la empresa el informe de las acciones ejecutadas y un plan de acciones de primera respuesta a ejecutar y su cronograma²⁶. Culminado la ejecución del plan, debe realizar la supervisión de su cumplimiento, ello implica un conjunto de monitoreos. En el informe de supervisión debe exigir, si es preciso, un plan de rehabilitación y debe establecer un plazo para su presentación, el mismo que no debe exceder de 18 meses²⁷.

Cuando las acciones previstas en los instrumentos de gestión ambiental son insuficientes, Oefa puede imponer a la empresa medidas correctivas, e incluso la modificación de esos instrumentos. Si se incumplen las medidas correctivas impuestas, puede imponer multas coercitivas que pueden ascender a 100 UIT (S/460,000). Si a pesar de ello, el titular de la actividad persiste en el incumplimiento, puede imponer multas sucesivas hasta lograr el titular cumpla con sus obligaciones. Claro está, cada nueva multa acarrea un nuevo plazo para la ejecución. En el caso de que existan indicios de incumplimiento de las obligaciones establecidas, el OEFA puede iniciar un proceso administrativo sancionador. Cabe precisar, que concluidas las acciones de primera respuesta, Oefa debe supervisar su cumplimiento

OEFA ha señalado que, a primera hora del día 16 de enero se apersonó para iniciar un proceso de supervisión y el 18, tres días después de ocurrido

²³ Reporte ejecutivo 29, actividades del plan de acción de la declaratoria de emergencia ambiental del 28 de febrero de 2022

²⁴ Reporte ejecutivo 31, actividades del plan de acción de la declaratoria de emergencia ambiental del 2 de marzo de 2022

²⁵ Art. 66.1 del Reglamento para la Protección ambiental en Actividades de Hidrocarburos, Modificado por D.S. 005-2021-EM

²⁶ 66-A del Reglamento para la Protección ambiental en Actividades de Hidrocarburos, Modificado por D.S. 005-2021-EM

²⁷ 66-B del Reglamento para la Protección ambiental en Actividades de Hidrocarburos, Modificado por D.S. 005-2021-EM

el derrame, impuso medidas correctivas a ser cumplidas con plazos que van entre 5 y 10 días calendario. No sabemos si exigió la adopción de las acciones de primera respuesta y el plan a los diez días de ocurrida la emergencia. Lo único que sabemos es que ordenó las medidas correctivas.

Entre ellas estaba identificar y limpiar las zonas afectadas por el derrame, la contención y recuperación del hidrocarburo, su transporte y disposición de manera segura y la evaluación posterior para determinar si se recuperó realmente las zonas afectadas con los análisis de sedimentos, de aguas marinas, etc.

Señala que la supervisión continuó y el día 20 impuso a Repsol nuevas medidas administrativas para el patrullaje, rescate, conservación y custodia de las especies afectadas de la ANP de los Islotes Grupo de Pescadores de la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras, y la Zona Reservada Ancón. Ante un segundo derrame en el Terminal Multiboyas N 2, el día 26 inició un nuevo proceso de supervisión contra Repsol y el día 27 dictó medidas administrativas para identificar zonas afectadas, asegurar el área, realizar la contención, recuperación y limpieza del hidrocarburo en el agua de mar de Ventanilla y del impregnado en las Áreas Naturales Protegidas.

El día 31 de enero, OEFA ordenó la paralización de las actividades de carga y descarga de los cuatro terminales de Refinería La Pampilla S.A.A.; así como, la actualización o modificación de su plan de contingencia.

El 11 de febrero, OEFA impuso a Repsol una multa de 100 UIT por incumplimiento de la primera medida ordenada, relacionada a la identificación de las zonas afectadas en la emergencia ambiental y el 14 de febrero, impuso dos multas del mismo monto por el incumplimiento de la segunda y tercera medida ordenadas, relacionadas con la contención y recuperación del hidrocarburo, y la limpieza de todas las zonas afectadas.

En el marco del Plan de Acción de la emergencia ambiental y de sus competencias, Oefa viene reportando hasta la fecha presencia de petróleo en la zona afectada; así como el monitoreo de la calidad del agua y sedimentos. También viene reuniéndose con las organizaciones de pescadores artesanales para escuchar sus preocupaciones, denuncias y demandas.

ORGANISMO SUPERVISIÓN DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA (OSINERGMIN)

Osinermin interviene para supervisar y fiscalizar las obligaciones que tienen que ver con la seguridad de las operaciones del titular de la actividad. Por lo tanto, supervisa que las estructuras o componentes de la unidad, y sus ductos, estén en buen estado y funcionando adecuadamente. En el cumplimiento de su labor puede imponer medidas administrativas y ordenar su ejecución forzada a través de multas coercitivas. En más, la normatividad del sector señala que Osinermin²⁸ debe velar por el cumplimiento del empadronamiento de afectados en los primeros 15 días de ocurrido el incidente y la identificación, inventario y valorización de daños para luego, se pueda proceder a la compensación.

En cuanto a sus funciones supervisoras, Osinermin ordenó que el retiro del PLEM (estructura que probablemente se haya fisurado y haya dado lugar al derrame) para la realización de las investigaciones. Sin embargo, el 9 de febrero, la FEMA de Lima Noroeste realizó una diligencia en la Refinería La Pampilla, precisando que las actividades de extracción del PLEM no tenían restricciones pero que no se hacían porque debían ser autorizadas por Osinermin y Dicapi. Es decir no lo habían hecho. Ante ello, Osinermin, mediante Oficio N 686-2022-OSGS/DSHL del 9 de febrero dispone ejecutar las actividades necesarias para el retiro del PLEM. Indica también que la empresa necesitaba obtener el permiso de Dicapi.

²⁸ Anexo 4, numeral 3 del Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos, aprobado por D.S. 081-2007-EM

En su Comunicados del día 14 de febrero, esta entidad da cuenta que las investigaciones no concluyen porque Repsol todavía no retira el PLEM por trámites pendientes ante la autoridad portuaria. Sin embargo, el 18 de febrero la empresa declara que no lo hace, porque todavía no ha terminado de retirar los residuos de petróleo de esa pieza.

Osinergmin señala que en noviembre de 2020 hizo una inspección al PLEM utilizando ultrasonido con resultados satisfactorios. Asimismo, señala que verificó pruebas hidrostáticas al sistema (ductos y PLEM) en noviembre de 2019 y enero de 2022 (antes del derrame) y tuvo su conformidad. Las observaciones del 2022 son las siguientes:

INSPECCIÓN DE OSINERGMIN

CERTIFICADO DE PRUEBA HIDROSTÁTICA TERMINAL PORTUARIO MULTIBOYAS N°2			
DATOS GENERALES DE LA LINEA SUBMARINA			
Descripción	Submarina	Diámetro de la línea	34" Ø
Amarradero	TPMS-2	Espesor original	12.7mm
Servicio	Recepción de Crudo	Presión máxima de operación	100 psig
Año de fabricación	1975	Presión de prueba hidrostática	150 psig
Longitud de la línea	4500 m	Temperatura de operación del fluido	Ambiente
Material	API 5LX Gr. 42	Fecha de prueba	04/01/2022

OBSERVACIONES	
1.	Entre el 02 y el 04/01/2022, se efectuó el reemplazo de las mangueras submarinas del ramal sur y de los ramlocks y válvulas mariposa del RS y RN.
2.	El 04/01/2022, se efectuó la prueba hidrostática a la Línea Submarina de recepción de crudo de 34" Ø, desde la caseta de válvula de la playa hasta el PLEM (4500 metros) y las mangueras submarinas de los ramales Sur y Norte, con resultados satisfactorios.
3.	Se verificó la hermeticidad de las válvulas mariposa de los ramales Sur y Norte, con resultados satisfactorios.
4.	Se verificó la hermeticidad de la válvula Check del ramal Norte, con resultados satisfactorios.
5.	Se verificó la hermeticidad de la válvula Check del ramal Sur, con resultados satisfactorios.
6.	El día 05/01/2022, se efectuó el retiro del plato ciego e instalación del anillo espaciador de Ø34" lado tierra ligero de "ocho"; luego se efectuó la prueba de hermeticidad de las juntas bridadas y de la válvulas de bloqueo de 34" Ø, a 150 Psig por 30 minutos desde las 13:00 hrs. hasta las 19:30 hrs. con resultado satisfactorio.


Aldo Puzaga Palacios
Ingeniero Especialista


Humberto Sánchez Medina
Ing. Especialista Embarcaciones

Esto llama la atención pues según Ojo Público cuando retiraron las mangueras y los tubos que se habrían desprendido del PLEM, había muestras de corrosión.

A más, de un mes de ocurrido el derrame es incierto cuándo tendremos un informe sobre las causas del derrame de parte de Osinergmin, ya que para ello es necesario extraer el PLEM.

Si bien el 2 de marzo Osinergmin emitió la Resolución N° 26-OS-DSH2 en la que ordenó el retiro del PLEM en máximo 4 días calendario (6 de marzo), señalando que de incluirse se impondría una multa coercitiva a la empresa, es importante precisar que las multas coercitivas no son desalentadoras de comportamientos renuentes porque son bajas y posibilitan nuevos plazos para ejecutarlo²⁹.

Sobre las investigación de infracciones, el reporte ejecutivo 30 de las actividades del plan de acción de la declaratoria de emergencia ambiental, de fecha 01 de marzo de 2022, se señala que el 03 de febrero Osinergmin notificó a RELAPASAA (Repsol) el inicio de un procedimiento administrativo sancionador por haber "presentado información inexacta en el Informe Preliminar de Emergencia del 15 de enero de 2022 en el Terminal" y que el 1 de marzo se le notificó el informe final de la instrucción para sus descargos. De ser declarada responsable, Repsol tendría que pagar una multa que podría ascender a las 50 UIT (230000 soles).

Sobre la supervisión a la identificación, inventario y valorización de daños por la empresa, Osinergmin no ha informado y todo parece indicar que la empresa no lo habría hecho.

²⁹ Reporte Ejecutivo 31 de acciones ejecutadas en el marco del plan de acción de la emergencia ambiental con fecha 2 de marzo.

EL SERVICIO NACIONAL DE CERTIFICACIÓN AMBIENTAL PARA LAS INVERSIONES SOSTENIBLES (SENACE)

Senace aprobó mediante RD 058-2016-Senace/DCA de fecha 01 de agosto de 2016, y con un Informe Técnico Sustentatorio (ITS), el sistema de detección temprana, el mismo que habría fallado el día del derrame. Se aprobó por ITS porque se consideró que era una mejora tecnológica, sin impacto negativo, que podía aprobarse por un trámite rápido. Esta sería una evidencia más de que cómo el uso de ITS ha debilitado la gestión ambiental.

FISCALÍA ESPECIALIZADA EN MATERIA AMBIENTAL (FEMA) DE LIMA NOROESTE.

La FEMA de Lima Noroeste ha iniciado una investigación por delito de contaminación ambiental. Hace unos días el fiscal a cargo declaró que Osinergmin no le proporcionaba la información solicitada. Osinergmin en un comunicado señaló que había recibido pedidos de información de la FEMA sobre derrames anteriores atribuibles a Repsol y que en los siguientes días le iba a entregar la documentación solicitada, justificando la demora en lo voluminoso de la misma. Además, precisó que, sobre el derrame del 15 de enero de 2022, no podía entregar información aún porque el proceso de supervisión se encontraba en curso.

Debemos señalar que la FEMA, luego de una diligencia en la Refinería La Pampilla realizada el día 9 de febrero dio a conocer que para que Repsol extrajera el PLEM, era necesario que contara con las autorizaciones de Osinergmin y Dicapi. Eso llevó a que Osinergmin procediera inmediatamente a emitirla y Dicapi hiciera lo propio el 18 de febrero.

Es importante recordar que las investigaciones y los procesos judiciales por delitos ambientales, no suelen prosperar en el Perú, siendo las penas

privativas de libertad a imponer de hasta 7 años.

SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO- (SERNANP)

Al ser afectadas dos áreas naturales protegidas (ANP): la Zona Reservada Ancón y la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras, SERNANP intervino realizando labores de limpieza y recuperación en ellas. El 24 de enero, a los 9 días del derrame, instaló una barrera de contención y absorción de residuos oleosos en el mar, frente a la playa Caveró. Tal vez, la colocación de esas barreras días antes, hubiese detenido el desastre.

Por otro lado, no tenemos conocimiento de que Sernanp haya iniciado el estimado de los daños en ambas ANP. Solo hemos escuchado decir a sus funcionarios que el valor del daño sería incalculable.

Asimismo, es importante señalar que en las labores de limpieza han participado guardaparques, personal especializado y voluntarios, en algunos casos sin los implementos adecuados para proteger su salud.

SERVICIO NACIONAL FORESTAL Y DE FAUNA SILVESTRE - SERFOR

En la presentación que tuvo la secretaria ejecutiva de Serfor, Levin Rojas Meléndez, y otros funcionarios de esta entidad, el 25 de febrero en la Comisión de Pueblos Andinos, Amazónicos, Afroperuanos, Ecología y Ambiente del Congreso de la República, se detallaron las intervenciones realizadas por Serfor. Precisaron que tomaron conocimiento de lo ocurrido el día 16 de enero por la tarde, el 17 se apersonaron a las playas. Inmediatamente, coordinaron con el Comité Multisectorial de Gestión Ambiental Marino Costero (COMUMA), el cual se reunió el 24 de enero.

Señalaron que también han venido coordinaron con Oefa, Sernanp, Dicapi, gobiernos locales y otros para buscar fauna muerta o afectada. La fauna rescatada fue trasladada al Parque de Las Leyendas para su rehabilitación. Señalan que han realizado patrullajes. Que los animales silvestres muertos registrados hasta el 23 de febrero son 461, de ellos 302 procedentes de playas y 159 del Parque de las Leyendas. Señalan que fueron rescatados 296 animales silvestres, de los cuales murieron 159, están vivos 137, de los cuales solo 4 fueron liberados. El proceso de recuperación puede durar hasta 21 días.

Uno de los funcionarios mencionó que dos semanas antes, inspeccionaron con Sernanp un islote donde los pingüinos estaban desarrollando su plumaje. Encontraron que el islote estaba rodeado de hidrocarburo, por lo que comunicaron el hecho a la empresa a fin de que priorice la limpieza en esa zona.

El mismo funcionario precisó que los 4 animales liberados, se soltaron en una zona distinta a la que fueron encontrados porque, si bien la limpieza puede haber concluido en su lugar de origen, eso no quiere decir que es lugar esté sano. Mencionó que la cadena trófica (de alimentación) había sido afectada y que la recuperación duraría mucho tiempo.

Por otro lado, la directora de Serfor manifestó que en una segunda etapa de su intervención iniciarán la ejecución del plan de evaluación de la fauna, cuando aseguren la fuente de financiamiento. En su ppt se menciona que habrían establecido estaciones de muestreo biológico para las evaluaciones de poblaciones de fauna silvestre.

También dijo que estaban evaluando iniciar un procedimiento administrativo sancionador contra Repsol por causar muerte contra los animales silvestres, en virtud del numeral 31, del anexo 11 del Reglamento de Infracciones y Sanciones, aprobado por D.S. 007-MIDAGRI-2022, cuya multa por infracción grave podría ascender a 5000 UIT. Sostuvo que no lo habrían hecho todavía porque estuvieron esperando los

resultados de la necropsia de animales que sin estar empetrolados, habían muerto. Señaló que los resultados indicaban, que la causa de la muerte de estos animales fue la contaminación.

INSTITUTO DEL MAR PERUANO (IMARPE)

El 18 y 19 de enero, tres días después de ocurrido el derrame, un equipo multidisciplinario de Imarpe, Organismo Técnico Especializado del Ministerio de la Producción, realizó la evaluación biológico-ambiental en la zona marina costera de Ventanilla con el objetivo de conocer los efectos del derrame de petróleo en el ecosistema e identificar los daños sobre la fauna y flora, así como en la calidad acuática de la zona afectada en el litoral. No se tiene información de cuándo se publicarán los resultados del estudio realizado.

Asimismo, en febrero, funcionarios de esta entidad anunciaron que del 14 al 21 de ese mes realizaría el monitoreo biooceanográfico en el litoral frente a Paita y Chicama, en las regiones Piura y La Libertad, respectivamente, a bordo del Buque de Investigación Científica (BIC) Luis Flores Portugal. Señalaron que recolectarían información en estaciones seleccionadas entre La Pampilla y Huacho, en la región Lima, para contribuir en el diagnóstico del impacto del derrame de petróleo. El objetivo principal sería conocer las condiciones biooceanográficas, por lo que se iba a evaluar las condiciones físicas, químicas y biológicas del medio marino, se analizaría las corrientes marinas, las masas de agua y el comportamiento del viento. Asimismo, indicaron que se analizaría la productividad del mar y se identificaría indicadores biológicos asociados al plancton, el ictioplancton y bentos. No se ha dado a conocer los plazos para la realización del estudio ni tampoco cuándo se darán a conocer sus resultados.

MINISTERIO DE SALUD (MINSA)

Durante las dos primeras semanas cientos de voluntarios se apersonaron a las zonas de desastre para colaborar en actividades de

limpieza sin los implementos de protección necesarios. Seis días después de ocurrido el derrame, el Minsa instaló en Ancón una carpa de atención médica frente a la zona de limpieza que se ubica entre el muelle de pescadores y playa Conchitas. Hizo lo propio en las otras playas donde se realizaba las faenas de limpieza. A más de un mes del desastre, el Minsa debería registrar a todas las personas que voluntariamente se presentaron para colaborar con las labores de limpieza de las playas afectadas a fin de realizar el seguimiento respectivo a su salud. De la misma manera, debiera monitorear la salud de las personas domiciliadas en el entorno del área contaminada con el objeto de determinar posibles afectaciones por la exposición al material tóxico.

Además, debió aprobar el Plan de promoción de la salud y prevención del riesgo frente al derrame y el Plan de comunicación de riesgo en salud. Sobre ello, no se ha informado.

MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN (PRODUCE)

En el marco de sus funciones, el Ministerio de la Producción ha respondido desde el ámbito técnico a través de sus órganos adscritos desarrollando evaluaciones científicas en especies de orilla y en el propio ecosistema costero impactado, pero la información aún no está disponible. También ha atendido las propuestas de los pescadores afectados de Ancón para reactivar su actividad, ante las pérdidas ocasionadas por el desastre. Estas alternativas han consistido en la implementación de un sistema para el proceso primario de lavado que consiste en la instalación de tanques reservorios de agua y agua limpia de mar traída desde Chorrillos³⁰.

Sin embargo, los pescadores artesanales de las otras zonas afectadas que se encuentran fuera del perímetro de las zonas oficialmente protegidas por el estado, no han encontrado una respuesta satisfactoria de Produce y no han tenido el acompañamiento que esperaban. Para ellos el Produce ha estado ausente. Por tal razón, a una semana del derrame los pescadores afectados de Aucallama bloquearon la vía Panamericana Norte, a la altura de Pasamayo, demandando atención a su situación. Los pescadores orilleros sostienen que la ausencia de Produce en la respuesta a sus demandas se relaciona con la nula importancia que el sector le da a la pesca de orilla o no embarcada. Este desinterés, señalan, se expresa en las políticas pesqueras y en la ley general de la pesca, Ley 25977. Consideran que las decisiones de Produce favorecen a la pesca industrial, a la de altura o a la de mayor esfuerzo pesquero, pero siempre se olvidan de la pesca costera, la no embarcada, la de orilla. De allí que asuman que este desastre es una oportunidad para restituir el ministerio de pesca y una oportunidad para visibilizar la importancia de la pesca de orilla y su necesidad de protegerla, alentarla y dotarla de mecanismos de modernización, formalización sostenible y aseguramiento.

Hasta el momento Produce ha asumido el empadronamiento de los pescadores afectados, habiendo contabilizado más de 2,500. Sin embargo, lo que no se está teniendo hasta el momento es una mirada integral de todos los afectados y su problemática. En esa línea, no se tienen datos de las otras comunidades costeras afectadas y que están ligadas a las actividades pesquera y turística, léase lavadores, fileteras, restaurantes, anconeteros, sombrilleros, mozos, meseras, golosineros, operadores turísticos, mototaxistas. Con el padrón se estuvo evaluando desde este ministerio y el de Economía y Finanzas (MEF) la posibilidad de entregar un bono.

³⁰ Esta alternativa surgió en un marco de solidaridad entre pescadores. Los pescadores de altura le propusieron a los pescadores costeros afectados de la zona reservada encargarse del proceso primario de lavado de especies oceánicas como perico, tuno, bonito, pota. Especies que no han sido afectadas y que están aptas para el consumo humano.

Es importante señalar que en el futuro podría darse un escenario de conflictividad social en las zonas del norte donde el derrame no ha llegado. Muchos pescadores de la zona afectada podrían verse empujados a realizar sus labores de pesca en dirección al norte, lo que podría generar una presión en el ecosistema y en la disponibilidad del recurso, y una competencia con pesadores de esa zona. Para evitar que este escenario ocurra, el Estado debería intervenir con un plan de prevención de conflictos y de alternativas productivas reactivadoras para los pescadores afectados. La situación amerita fortalecer el componente referido a la gestión de la pesca artesanal no embarcada y revisar la ley general de pesca.

Además, es importante advertir que las ventas se han reducido dramáticamente por la desconfianza de los compradores respecto a la inocuidad de estos pescados.

MINISTERIO DE ENERGÍA Y MINAS (MINEM).

Desde octubre no contamos con un viceministro de hidrocarburos, la dirección de hidrocarburos también se encuentra acéfala, sin representante o responsable, y la dirección de asuntos ambientales en hidrocarburos, a quien hasta hace poco se le había encargado la dirección de hidrocarburos, no ha respondido como se esperaba ante el desastre, sea por falta de especialistas o por el limitado manejo del tema. En la práctica no existe liderazgo en el sector para abordar este tipo de desastre. Tal precariedad institucional explica la lentitud del estado y es funcional al bajo nivel de responsabilidad que la empresa ha mostrado frente al desastre hasta el momento. Debe quedar claro que el desastre ocasionado en la costa peruana por el derrame de crudo no es un tema solo ambiental, es también económico y social, y por lo tanto requiere una respuesta intersectorial, que involucra a varios sectores.

INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA CIVIL (INDECI)

Es un organismo público ejecutor, integrante del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, adscrito al Ministerio del Defensa. Es el responsable técnico de coordinar, facilitar y supervisar la formulación e implementación de la Política Nacional y el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres en los procesos de preparación, respuesta y rehabilitación.

El 17 de enero Indeci publicó una nota de prensa titulada: "Derrame de Petróleo en el mar de Ventanilla ya se encuentra controlado". En la nota resaltan que: "el Centro de Operaciones de Emergencia Sectorial (COES) del Ministerio de Energía y Minas informó que las altas mareas registradas en el mar de Ventanilla, como consecuencia de la erupción volcánica en el mar de Tonga, alteraron el proceso de descarga de crudo, por lo que la Refinería La Pampilla activó inmediatamente los protocolos de seguridad y sus brigadas lograron controlar el incidente". Estas declaraciones son poco prudentes y parcializadas con la empresa. Además, llama la atención que su nota de prensa no visibilice la situación de los afectados.

De otra parte, en el buscador digital aparece listado el Reporte Complementario N° 502 – 20/1/2022/COEN – INDECI/(Reporte N° 3) sobre el derrame de hidrocarburos. Sin embargo, en el portal oficial de Indeci no se encuentra disponible este reporte. Tampoco, se ha podido encontrar mayor información sobre su desempeño e intervención.

GOBIERNOS LOCALES Y REGIONALES

Los gobiernos locales han tenido una respuesta desarticulada, irregular y completamente desorientada. No sabían qué hacer al momento del desastre y no habían contemplado que la mancha oleosa llegue hasta sus límites territoriales. Los gobiernos locales respondieron debido a la presión social ejecutada por los

pescadores, entregando víveres para las ollas comunes organizadas por los afectados. Las municipalidades han intentado articular con los gobiernos regionales, pero el esfuerzo no ha sido suficiente. La precaria institucionalidad de articulación ente niveles de gobierno y lo poco avanzado en descentralización salió a relucir en su desempeño. En el caso de Ancón, Repsol coordinó con la municipalidad para reclutar personas para la limpieza de las playas afectadas en la zona reservada, a quienes la empresa le pagaba 100 soles por jornada, de 8 a 17 horas. En Chancay la municipalidad recibió

manifestaciones de protesta de pescadores y se limitó a sobrevolar la zona para conocer el nivel de afectación. En Aucallama una reunión programada por el gobierno regional para atender la emergencia fue desordenada y terminó con protesta de los pescadores haciendo que las autoridades tuvieran que retirarse.

Frente a esta situación, es importante discutir en qué y cómo invierten o gastan el canon pesquero las municipalidades. El MEF debería iniciar esa discusión para que haya una distribución justa de estos ingresos, que realmente beneficie a todos, entre ellos a los pescadores artesanales.

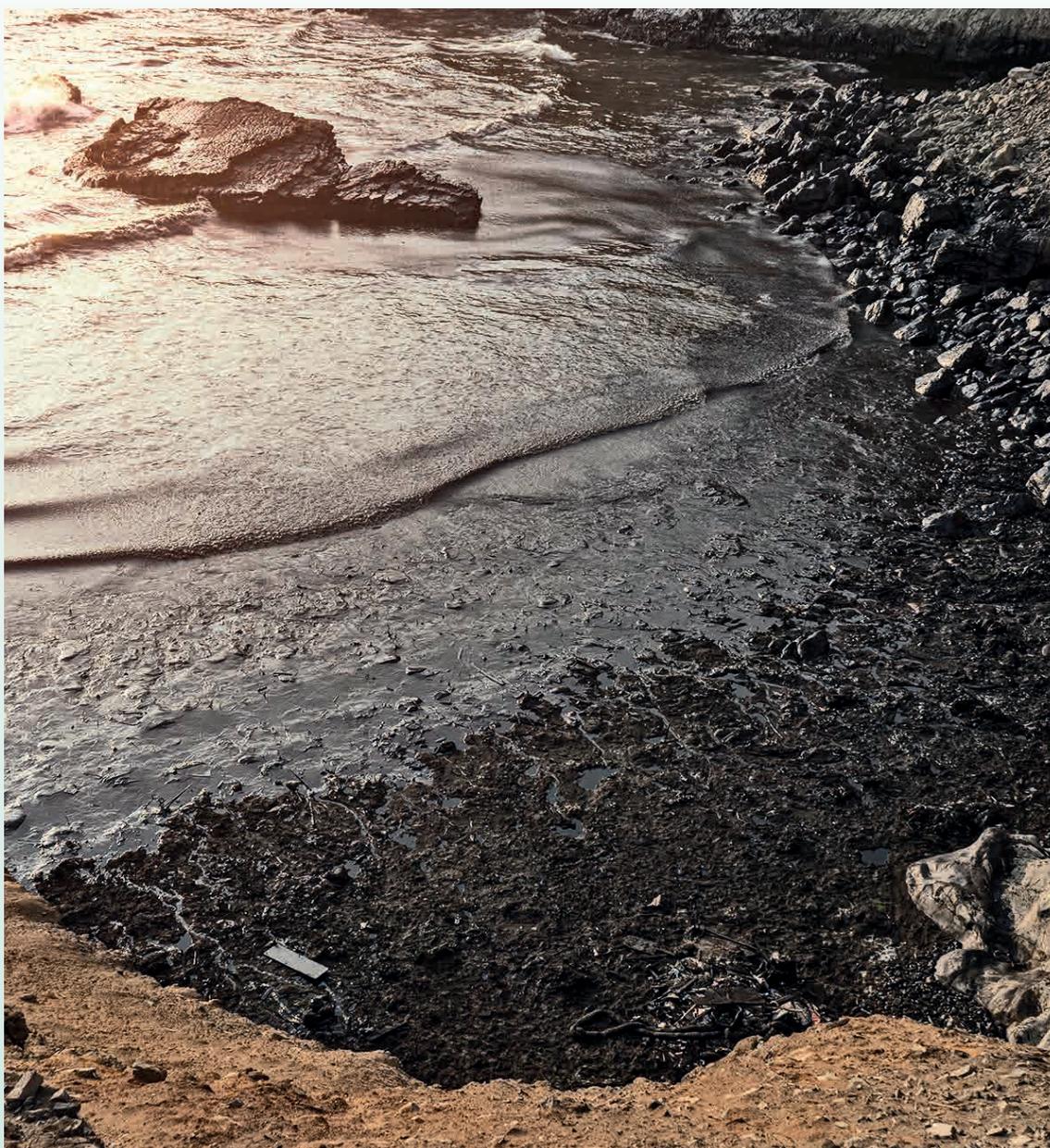


Foto: Ramón Plaza Yelo



CONCLUSIONES

1. La culminación de las investigaciones sobre la causa del derrame de petróleo ocurrido en el Terminal Multiboyas N 2, el 15 de enero de 2022, es incierta porque la principal evidencia (el PLEM, estructura que estaría fisurada), todavía permanece en las instalaciones de Repsol. Esto hecho retrasar las investigaciones y puede poner en riesgo la principal prueba para determinar responsabilidades.
2. Llama la atención que al 18 de febrero la empresa señale que ha avanzado en más de un 97 con la limpieza del área afectada y aún no termine de limpiar el tubo del PLEM para extraerlo.
3. Hemos visto que en la respuesta al derrame Oefa y Osinergmin han dispuesto medidas administrativas y que varias de ellas no han sido cumplidas por Repsol, siendo la única arma para incentivar su cumplimiento las multas coercitivas, de hasta 100 UIT y que van acompañadas de nuevos plazos para su ejecución, situación que se puede prolongar hasta que el titular de la actividad decida cumplir.
4. El derrame alcanzó enormes dimensiones porque la empresa no comunicó de inmediato lo sucedido. Los plazos que le da la normatividad son hasta de 12 horas. Se otorgan estos plazos cuando actualmente las comunicaciones pueden darse en segundos. Además, la empresa, inmediatamente de ocurrido el derrame debió trasladar a las autoridades indicadas en el Plan de Contingencias, a la zona afectada y tampoco lo hizo.
5. La empresa dio información falsa sobre la magnitud del derrame que dificultó una acción pronta y oportuna. Además, su personal no estaba preparado para enfrentar la emergencia y no tenía equipo e implementos necesarios para controlarla, como hemos señalado, los adquirió días después de ocurrido el derrame.
6. La empresa debió informar a Oefa de las acciones de primera respuesta a ejecutar y a los 10 días hábiles debió presentar a esa entidad, un plan de primera respuesta y su cronograma. Ese plan y cronograma debió ser difundido en aplicación del principio de debida diligencia. Todo parece indicar que no lo había hecho. Sería oportuno que Oefa informe al respecto. Todos estos hechos dan cuenta de un actuar irresponsable y que las acciones de primera respuesta no han sido indicadas.
7. Todo indica que el plan de contingencia de la empresa ha sido insuficiente, pese a que fue aprobado el 2019. Las deficiencias en el plan de contingencia de la empresa da cuenta de una evaluación de impacto ambiental poco rigurosa que debería corregirse.
8. Al momento de ocurrido el desastre, la empresa contaba con el sistema HEADS, uno de los más sofisticados del mundo, para identificar de manera inmediata cualquier contingencia asociada a derrames. El sistema estaba supeditado a la capacidad humana, según indica su manual de instrucciones. Es necesario determinar qué pasó, porque no funcionó. Los aspectos técnicos para la instalación de este sistema fueron aprobados mediante ITS por Senace.
9. El Estado ha tenido una respuesta tardía, desarticulada, y desordenada frente a la emergencia, que se agrava en la situación de crisis política que vivimos. Esta precariedad institucional es tal que hemos pasado por tres espacios de coordinación y articulación. Uno primero, el Comité de Crisis, espacio nuevo, creado en el actual escenario; luego el que corresponde a la declaratoria de emergencia ambiental y finalmente, el referido a los desastres, que tiene como espacio de articulación la CONAGERD. Es decir, por un instrumento muy cuestionado.

10. Los plazos de los procedimientos para enfrentar situaciones de emergencia son muy largos. Además, la emergencia ambiental no tiene las facilidades necesarias que sí se le otorga a la emergencia sanitaria.
11. En la respuesta al derrame, la intervención del Estado ha estado principalmente orientada a supervisar y fiscalizar a la empresa en su labor de contención y limpieza, teniendo como figura central a Oefa. Sin embargo, ha hecho poco por dirigir estratégicamente todas las intervenciones para que se actúe rápido y bien, con las sinergias necesaria y con una hoja de ruta clara. Incluso no ha desarrollado criterios para saber si se puede dar por concluida la limpieza con las acciones realizadas por Repsol.
12. La Capitanía de Puertos del Callao habría tenido la posibilidad de activar inmediata y oportunamente su plan de contingencia local pero lamentablemente no lo hizo. De otro lado, Dicapi también tuvo un plan de contingencia nacional que pudo ejecutar, pero su actuación habría sido mínima en contención y limpieza. Estando próxima la culminación de la etapa de limpieza, sería importante determinar el rol que cumplieron y las trabas que enfrentaron para tener una intervención más protagónica.
13. Lo daños ambientales y sociales no han sido identificados, inventariados y caracterizados o no se tiene resultados. Esa falta de información es un límite importante para lograr una respuesta y compensación satisfactoria. Obtenerla es tarea de la empresa y del Estado.
14. A ello se suma, que existe un mal manejo de la información. Cada institución tiene la suya y no se suma ni se organiza para ser compartida.



Foto: Ramón Plaza Yelo

15. Por otro lado, hasta el momento no existe una estrategia de comunicación que permita informar a los afectados sobre los avances de la limpieza, de lo queda pendiente y de sus plazos, de la ayuda humanitaria y de las acciones para la recuperación de sus medios de vida.
 16. El cierre de la etapa de limpieza, abre la etapa de rehabilitación de las zonas afectadas. Por ello es importante recordar, que la sola elaboración y aprobación del plan de rehabilitación puede demorar hasta 18 meses.
 17. También es importante recordar que en el Perú los gastos de remediación de los daños ambientales pueden ser deducibles de la base imponible del impuesto a la renta que pagan las empresas, como ha ocurrido con los derrames de petróleo en la Amazonía. Con ello, los gastos de la remediación se trasladan del infractor al Estado, lo que significa que toda la sociedad los asume. Para evitarlo, sería necesario modificar la Ley del Impuesto a la Renta para prohibir que las obligaciones legales que provienen de conductas que producen afectaciones a nuestros ecosistemas, puedan ser deducidas de las obligaciones tributarias de las empresas.
3. Esta reforma ambiental, también requiere fortalecer el proceso de descentralización. Sin una adecuada implementación de este proceso, los desempeños de gobiernos locales y regionales seguirán siendo muy pobres.
 4. Debe también significar la ratificación del Acuerdo de Escazú, que busca garantizar derechos ambientales de la población (información, participación y justicia ambiental), haciendo que el Estado que adopte acciones muy concretas para que pueda darse su real ejercicio.
 5. Iniciar inmediatamente la discusión sobre la “reforma conservacionista” en el país. Siendo el Perú uno de los países con mayor biodiversidad en el mundo, es urgente trabajar en un diseño robusto de las políticas de conservación frente a los extractivismos como el petrolero que colisionan no solo con los compromisos globales sino con los medios de vida de miles de personas en áreas protegidas por el estado. El Perú es garante de diversos compromisos globales por la biodiversidad y puede echar mano a alianzas internacionales para trabajar esa reforma. Hasta hoy propuestas de áreas marinas protegidas esperan más de diez años para ser aprobadas (Reserva Tropical del Mar de Grau, antes Zona Reservada Mar Pacífico Tropical, ubicada entre Piura

RECOMENDACIONES

1. Las limitaciones del estado peruano frente al desastre ecológico, abre una agenda impostergable relacionada a la discusión sobre una serie de reformas necesarias que permitan prevenir este tipo de desastres, o en todo caso actuar con diligencia para su atención y solución. Al menos tres son las más importantes: la reforma ambiental, la reforma conservacionista y la reforma pesquera.
2. Sobre la “reforma ambiental”, esta pasa por fortalecer la institucionalidad del

y Tumbes) y no se hacen justamente por la colisión con intereses petroleros en zonas donde no solo son frecuentes los derrames, sino que la historia de pasivos ambientales es larga como la mancha oleosa de Repsol en el mar.

6. El desastre ha puesto en evidencia que el Perú requiere con urgencia una reforma pesquera. Esa reforma debe comenzar por retomar la discusión sobre la restitución o implementación de un ministerio de pesca y acuicultura, y revisar la Ley General de Pesca, haciéndola más justa, inclusiva y equitativa, que visibilice y defina políticas genuinas sobre la pesca artesanal de orilla y no embarcada que genera empleo a miles de pescadores y es la actividad pesquera más selectiva en el país, destinada principalmente al consumo humano directo y a la seguridad alimentaria. Son más de 2500 pescadores de orilla afectados y que se distribuyen en un radio de más de 50 kilómetros afectados que se han quedado sin trabajo y probablemente tendrán que esperar más de seis años hasta que el ecosistema se recupere mínimamente.
7. El estado debe implementar un sistema abierto de información pública sobre el crimen ecológico de Repsol de tal manera que permita acceso a información para la toma de mejores decisiones. Además, ello ayudaría a hacer una mejor identificación de los impactos reales, valorizarlos de manera genuina para una adecuada reparación a los afectados.
8. Es necesario que las empresas cumplan con lo que la ley manda y asuma las consecuencias de sus acciones, pero también es necesario que haga todos los esfuerzos posibles para garantizar los derechos humanos, aplicando el principio de debida diligencia, algo que no hemos visto en el comportamiento de Repsol en el caso del derrame ocurrido en el Terminal

Multiboyas N 2, el 15 de enero del presente año.

Lima, 05 de marzo de 2022



Foto: Ramón Plaza Yelo

COOPERACIÓN

