

**MARINA DE GUERRA DEL PERÚ
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
ESCUELA DE POSTGRADO**



**Tesis presentada para obtener el grado académico de
Maestro en Política Marítima**

**“Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de Plan de Contingencias
Conjunto de Respuesta ante Derrames de Hidrocarburos en el Mar”**

**Presentado por
Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas**
<https://orcid.org/0000-0003-0920-4395>

Dr. Joaquín Lombira Echevarría
<https://orcid.org/0000-0002-9268-1821>
Asesor Metodológico

Mag. Javier Velásquez Maratuech
<https://orcid.org/0000-0003-1267-1402>
Asesor Técnico-Especialista

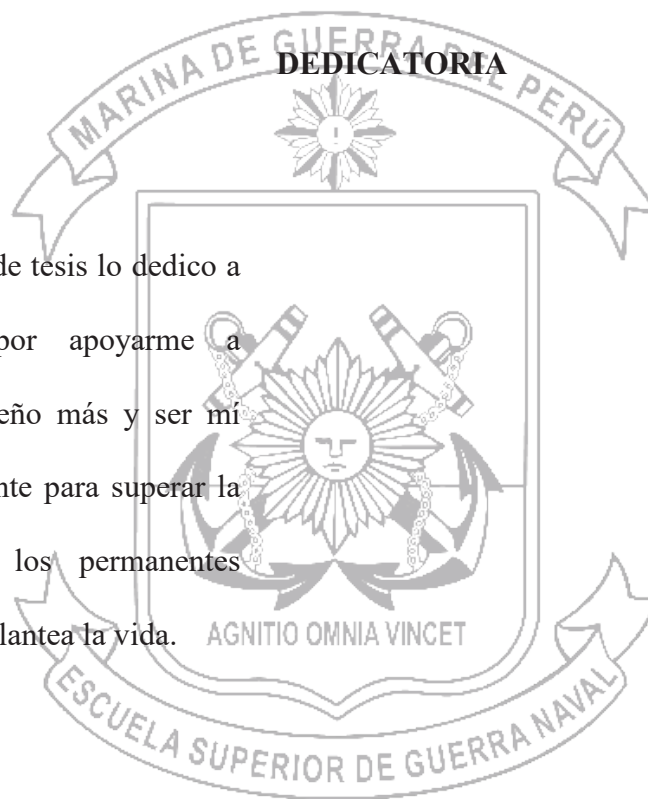
La Punta, 2019

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

DEDICATORIA

Este proyecto de tesis lo dedico a mi familia por apoyarme a cumplir un sueño más y ser mi soporte constante para superar la adversidad y los permanentes retos que nos plantea la vida.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría



Agradezco a todas las personas involucradas en este tema de investigación, quienes me dedicaron su tiempo, servicio y valiosos conocimientos; asimismo a los docentes, expositores y conferencistas de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú.

ÍNDICE

ÍNDICE.....	iv
LISTADO DE TABLAS.....	vi
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT.....	viii
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
1.1 Situación problemática.....	2
1.2 Formulación del problema.....	3
1.2.1 Problema general.....	3
1.2.2 Problemas secundarios.....	3
1.3 Objetivos de la investigación.....	4
1.3.1 Objetivo general.....	4
1.3.2 Objetivos específicos.....	4
1.4 Justificación de la investigación.....	5
1.5 Limitaciones de la investigación.....	6
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	7
2.1 Antecedentes de la investigación.....	7
2.2 Bases teóricas.....	11
2.2.1 Acuerdo internacionales y su clasificación.....	11
2.2.2 Plan de contingencias frente a derrame de hidrocarburos.....	18
2.3 Base normativa.....	24
2.4 Definiciones de términos.....	28
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....	30
3.1 Diseño metodológico.....	30
3.2 Población y muestra.....	30
3.3 Variables, dimensiones e indicadores.....	31
3.4 Formulación de hipótesis.....	31
3.4.1 Hipótesis general.....	31
3.4.2 Hipótesis específicas.....	32
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	32
3.5.1 Descripción de las técnicas.....	32
3.5.2 Descripción de los instrumentos.....	33
3.6 Técnicas para el procesamiento de la información.....	33
3.7 Aspectos éticos.....	34
CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	35
4.1 Resultados de la investigación.....	35
4.2 Análisis de la investigación.....	65
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	70



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

5.1 Conclusiones 70

5.2 Recomendaciones..... 73

Referencias bibliográficas..... 75

Anexos 80

- Anexo 1: Matriz de consistencia 80
- Anexo 2: Instrumento para la toma de datos..... 82
- Anexo 3: Hojas de vida de los entrevistados que participaron en la investigación..... 86
- Anexo 4: Consentimiento Informado..... 100
- Anexo 5: Evaluación de expertos sobre los criterios propuestos 110



LISTADO DE TABLAS

Tabla 1. Principales derrames de hidrocarburos en el mundo 1990-2010.....	20
Tabla 2. Derrames de hidrocarburos en el Perú 2000 – 2016.....	21
Tabla 3. Derrames de hidrocarburos en la región norte del Perú 2015 - 2019.....	22



RESUMEN

El objetivo de esta investigación es realizar una propuesta de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). Se analizó el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones. Asimismo, se formuló criterios para establecer un plan nacional para el control de derrames de hidrocarburos en el mar. Y se identificó criterios políticos y jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto. El tipo de investigación fue cualitativo, para la muestra se contó con la participación de 10 especialistas entre peruanos y ecuatorianos. La técnica de recolección fue el análisis documental y la entrevista. Se elaboró una guía de análisis documental y una guía de entrevista. El análisis de las entrevistas consistió en la identificación de las ideas principales e importantes, que nos permitieron clasificar la información y posteriormente describirla en los resultados. Se concluyó que para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para la elaboración de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, los criterios jurídicos deben estar enfocados sobre la base del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), tomando en cuenta el marco normativo vigente de ambos países respecto a convenios bilaterales que contemplen disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de facilitar el ingreso de personal y equipamiento para atender la situación de emergencia y hacer frente a los posibles incidentes de contaminación en el medio ambiente. Los criterios políticos, deben estar alineados principalmente a la política ambiental de cada país, tomar en cuenta los límites marítimos establecidos, este tema debería ser parte de las reuniones bilaterales y debe considerar e implementar funciones de control interno binacionales.

Palabras clave: propuesta de criterios, acuerdo bilateral, plan de contingencias, derrames de hidrocarburos.

ABSTRACT

The objective of this research is to formulate proposals for criteria to establish a Bilateral Agreement between Perú and Ecuador, for a joint contingency plan to respond to oil spills at sea, based on the Regional Agreements of the Permanent Commission of the South Pacific (CPPS) the performance of the response actions by the institutions was analyzed. Likewise, criterias were formulated to establish a national plan for the control of oil spills at sea. And political and legal criterias were identified for establishing a Bilateral Agreement between Perú and Ecuador for a joint contingency plan were identified. The type of research is qualitative, with the participation of 10 specialists between Peruvians and Ecuadorians. The collection technique was documentary analysis and interview. A document analysis guide and an interview guide were developed. The analysis of the interviews consisted in the identification of the main and important ideas, which allowed us to classify the information and then describe it in the results. It was concluded that in order to establish a Bilateral Agreement between Perú and Ecuador for the elaboration of a joint contingency plan in response to oil spills at sea, the legal criteria must be focused on the basis of the International Convention on Cooperation, Preparation and Struggle Against Hydrocarbon Pollution, 1990 (OPRC Agreement), taking into account the current regulatory framework of both countries regarding bilateral agreements that include Customs and Migration provisions in order to facilitate the entry of personnel and equipment to address the emergency situation and cope with possible incidents of pollution in the environment. The political criteria, must be aligned mainly to the environmental policy of each country, take into account the established maritime limits, this issue should be part of the bilateral meetings and should consider and implement binational internal control functions.

Keywords: criteria proposal, bilateral agreement, contingency plan, oil spills.

INTRODUCCIÓN

Los países que tienen infraestructura petrolífera en el mar son susceptibles de enfrentar una situación de emergencia que puede generar efectos adversos como daño ambiental al ecosistema, pérdida de vidas humanas o daños materiales y cuantiosas pérdidas económicas. El Perú y Ecuador son países con diversas plataformas marítimas de explotación petrolera con una vasta red de tuberías submarinas que trasladan los hidrocarburos extraídos entre plataformas y las zonas de acopio, y que realizan ejercicios conjuntos de control de derrames pero a un nivel básico. Sin embargo, no existe un marco regulatorio con compromiso de cooperación bilateral ante un incidente de derrame de hidrocarburos, en donde se especifique un plan de acción de respuesta, así como un calendario de entrenamiento, homologación de equipos, procedimientos, entre otros. Esta investigación permitirá establecer los criterios necesarios para plasmar un acuerdo bilateral que permita la elaboración de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

La estructura de la investigación estuvo comprendida de cinco capítulos: El Capítulo I: Planteamiento del problema, se describe la situación problemática, el objetivo de estudio, la justificación y las limitaciones. El Capítulo II: Marco teórico, en donde se describe la literatura revisada en base a los antecedentes, bases teóricas que sustenten nuestra investigación, base normativa y por último las definiciones conceptuales. En el Capítulo III: Metodología, se describió el diseño metodológico, la población y muestra, las técnicas e instrumentos, y los aspectos éticos. En el Capítulo IV: Resultados, desarrollo de la investigación, que se trata de describir los resultados del trabajo de campo y la contrastación de hipótesis. Finalmente, el Capítulo V: Donde se incluyen las conclusiones, y recomendaciones.

CAPÍTULO 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Situación problemática

El Perú, cuenta con más de 80 plataformas petroleras marítimas en la región norte del país, ubicadas principalmente en la zona costera de la región Tumbes y Piura, zona limítrofe con Ecuador. Asimismo, en la misma zona litoral se encuentra la refinería de Talara, que actualmente viene siendo modernizada, constituyendo una de las mayores inversiones del estado peruano de los últimos años, por lo que se prevé el incremento notable de sus operaciones, con el consecuente aumento del tráfico marítimo de buques petroleros.

En la actualidad, un gran porcentaje de la producción petrolera del Perú es procesada en la refinería de Talara al igual que todos los diferentes tipos de hidrocarburos que se importan de la región y del mundo, incluidos los procedentes de Ecuador, los mismos que llegan en buques mercantes petroleros. Terminado el proceso de refinado, los diferentes hidrocarburos son transportados nuevamente por vía marítima, en tráfico de cabotaje al resto del país.

Asimismo, en la zona donde se encuentran ubicadas las plataformas marítimas de explotación petrolera, existe una vasta red tendida de tuberías submarinas de cientos de millas, para movilizar los hidrocarburos extraídos entre las plataformas y las zonas de extracción.

En este contexto, desde que comenzaron estas actividades en dicha región, a lo largo de la historia se han reportado muchos incidentes de derrames de hidrocarburos, los mismos que no han tenido una respuesta adecuada para hacerles frente y que responda a un plan nacional de contingencias. Es por ello que la Autoridad Marítima Nacional, recién en el año 1986, aprueba un Plan Nacional de Contingencias para Control de Derrames de Hidrocarburos en el mar, plan que en muchas oportunidades hasta la actualidad, ha requerido modificación y actualización por la naturaleza cambiantes de la actividad petrolera, la nueva institucionalidad del estado y nuevas normativas relacionadas; sin embargo, este proceso no se ha llevado a cabo.

Por otro lado, la Comisión Permanente del Pacífico Sur, ha promovido diferentes estrategias para que los países de la región, sumen esfuerzos para preservar las zonas

marinas costeras, más aun considerando que son altamente sensibles por la biodiversidad existente y el alto riesgo en el que se encuentran.

El Perú y Ecuador, en varias oportunidades han desarrollado ejercicios conjuntos de control de derrames de hidrocarburos en el mar, todos ellos a nivel básico y más aún en un contexto de acercamiento entre las armadas de ambos países, por lo que no se considera que hayan representado entrenamientos verdaderos y efectivos que puedan responder a una contingencia real y de gran magnitud. Sobre el particular, podemos afirmar que el Perú no cuenta con un Convenio Específico con Ecuador, para hacer frente a una contingencia de gran magnitud que podría afectar las zonas marinas costeras altamente sensibles que compartimos; en el que se establezcan los marcos regulatorios con compromisos de cooperación, marcos específicos de acción, identificación de potenciales amenazas, capacidades de respuesta con las que se debería contar, incluyendo calendarios y niveles de entrenamientos, homologación de equipos, procedimientos, entre otros.

Con miras a facilitar la elaboración de un plan de contingencias binacional Perú-Ecuador ante derrame de hidrocarburos en el mar, se plantea el siguiente estudio que propone sobre la base teórica, precedentes empíricos, investigaciones y considerando acuerdos regionales formular una serie de criterios a tomar en cuenta en un plan de contingencias para hacer frente a derrames de hidrocarburos en el mar.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿Cómo formular los criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?

1.2.2 Problemas secundarios

- ¿Cómo ha sido el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, en el Perú y en el Ecuador, en el periodo 2015 al 2019?

- ¿Cómo formular los criterios para establecer un plan nacional del Perú, para control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, actualizado con la normativa del Ministerios de Energía y Minas, del Ambiente y de la Autoridad Marítima, considerando las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo?
- ¿Cómo formular los criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?
- ¿Cómo formular los criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?
- ¿Cómo perfeccionar la propuesta de criterios para formular un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, propuestos en la presente investigación, a partir de los criterios que sobre la misma tendrían una muestra de expertos peruanos en control de derrames de hidrocarburos?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

1.3.2 Objetivos específicos

- Analizar el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar,

en el Perú y en el Ecuador, en el periodo 2015 al 2019.

- Formular criterios para establecer un plan nacional del Perú, para control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, actualizado con la normativa del Ministerios de Energía y Minas, del Ambiente y de la Autoridad Marítima, considerando las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.
- Formular propuestas de criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).
- Formular propuestas de criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).
- Perfeccionar los criterios para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, propuestos en la presente investigación, a partir de los criterios que sobre la misma tendrían una muestra de expertos peruanos en control de derrames de hidrocarburos.

1.4 Justificación de la investigación

Esta investigación es necesaria, puesto que el Perú y Ecuador realizan permanentemente operaciones con hidrocarburos en una área marítima contigua para ambos países, la misma que se encuentra expuesta a sufrir derrames de estos productos que representan una gran amenaza para la biodiversidad y problemas derivados en un área que cuenta con ecosistemas altamente sensibles; considerándose que la capacidad de respuesta individual de cada país podría ser rebasada, es necesario establecer un acuerdo bilateral que facilite formular un plan de contingencias conjunto ante derrames de hidrocarburos y permita unir esfuerzos ante este problema que podría afectar simultáneamente a ambos.

También permitirá tomar conciencia que nuestro país se encuentra expuesto a esta amenaza, y que el plan de contingencias ante derrames de hidrocarburos con el que actualmente cuenta el Perú no se encuentra actualizado con la nueva normativa nacional e internacional; asimismo no responde a las nuevas coyunturas de operaciones con hidrocarburos en una área marítima con ecosistemas altamente sensibles, por lo que es necesario establecer un acuerdo bilateral de cooperación con Ecuador, conforme a las recomendaciones y criterios regionales para preservar esta zona marítima costera.

En ese sentido, sobre la base del conocimiento obtenido y el juicio de expertos en la materia, se podrán formular los criterios para que el Perú y Ecuador establezcan un acuerdo bilateral, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrame de hidrocarburos en el mar; asimismo permitirá formular los marcos regulatorios generales y específicos para viabilizar este plan, de tal forma que ambos países puedan sumar esfuerzos ante una amenaza que se encuentra latente en una zona marítima contigua con operaciones petroleras similares.

El conocimiento obtenido contribuirá en la toma de decisiones a las autoridades e instituciones públicas que regulan, controlan y fiscalizan las operaciones con hidrocarburos en el país; asimismo las instituciones privadas y el sector empresarial dedicados a estas actividades contarán con una nueva herramienta para realizar sus operaciones en forma más segura.

1.5 Limitaciones de la investigación

Dado que parte de la investigación se desarrolló sobre la base de fuentes secundarias, no se tuvo limitaciones en lo que respecta a este tipo de fuentes documentales pues estas se encuentran disponibles en el marco de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública. En lo que respecta a las fuentes primarias de información; se llevó a cabo entrevistas a expertos en el tema (Oficiales en actividad y en retiro de la Marina de Guerra del Perú y del Ecuador, docentes universitarios, especialistas, etc.). Sin embargo, cabe la posibilidad de obtener la negativa de estos con respecto a su participación en el estudio. Asimismo, es importante mencionar que la mayor parte de expertos entrevistados son de procedencia peruana, lo cual podría en alguna medida sesgar las opiniones de estos participantes al sobreestimar sus apreciaciones a favor del Perú.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

Cárdenas y Trigos (2018) elaboraron un trabajo de investigación con la finalidad de determinar el impacto de un Plan Binacional de Desarrollo e Integración Fronteriza Perú – Ecuador tomando como base la política nacional de integración y desarrollo fronterizo. El Plan Binacional buscó mejorar el nivel de vida de las comunidades que se encuentran al sur y oriente del Ecuador y en el lado peruano por el norte y nor-oriente, y promover la integración y la cooperación de ambos países, en torno a cuatro programas: Programa binacional de proyectos de infraestructura social y productiva, Programa nacional de mejoramiento y construcción de la infraestructura productiva, Programa de promoción a la inversión privada y el Programa nacional de mejoramiento y construcción de infraestructura social y de aspectos ambientales en la región fronteriza. El autor menciona que la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas comprende nueve enfoques distintos; ellos son: Derechos Humanos, Discapacidad, Inclusión Social, Género, Intercultural, Etario, Territorial, Intersectorial e Intergubernamental y el Principio sin contacto para las comunidades indígenas que se encuentran en retiro.

Roque (2017), analizó los problemas que se observan en los procesos cuando se implementan proyectos conjuntos cuyos componentes deben ser realizados dentro de cada país. Entre los criterios para proyectos viales, el autor señala que desde el año 2005 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) define los siguientes criterios: Evaluación económica – conjunto, valoración económica – proyecto, peligros naturales, Impacto en el contexto ambiental, Impactos en el aspecto social, Apoyo al área de exportaciones, Potencial en el turismo, Integración nacional e Integración internacional, en ese orden. Es decir, la integración internacional se encuentra como último criterio a considerar, y es la viabilidad económica la que se encuentra como primer criterio.

Torres (2016) estudió el impacto de los Gabinetes Binacionales en el proceso de desarrollo e integración de las fronteras de ambos países. Entre las acciones a emprender en las Zonas de Integración Fronteriza Perú-Colombia, el autor menciona la necesidad de la colaboración de los empresarios, representantes sociales, recursos humanos, fundaciones y asociaciones de origen civil; la creación de sociedades estratégicas empresariales así como de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs); el emprendimiento de programas de valoración conjunta y que refuercen la identidad cultural; el fortalecimiento de

pretensiones nacionales y en conjunto sobre temas fronterizos y la ejecución de proyectos cooperados o complementarios de infraestructura básica, vial, telecomunicaciones, energía y desarrollo productivo; y la promoción de la ordenación de una estructura urbano - regional que incentive la variación de los roles y el crecimiento y de las funciones de las comunidades fronterizas.

Roque (2015) realizó un estudio con la finalidad de fortalecer las capacidades gubernamentales para la realización de políticas, planes y proyectos en favor del progreso e integración fronteriza entre Ecuador y Perú. El autor propone indicadores económico-productivos (sobre la dinámica laboral, de servicios, comercial agropecuario, hidrobiológico, de consumo masivo, de intercambio monetario y turístico); socio-culturales (sobre servicios educativos, de salud, dinámica ideológica, cultural, organizacional transfronterizo, migratoria, sobre el patrimonio cultural binacional); de asentamientos humanos, movilidad, energía y conectividad; biofísicos (cuencas hidrográficas, uso de suelos, aguas naturales, contaminación ambiental, riesgos naturales); legales e institucionales (sobre capacidad institucional de gobiernos locales, normativa local, proyectos binacionales y acuerdos bilaterales) binacionales-transfronterizos.

Xiong, Long, Tang, Wan y Li (2015) realizaron un trabajo científico con el objetivo de revisar la evolución y el progreso en la gestión de la República Popular China, respecto a los derrames de petróleo producidos por los barcos, discutir el estatus actual y los problemas relacionados con la gestión de estos derrames de petróleo marino, así como proporcionar información útil para mejorar la gestión de los mismos. Analizaron las tendencias históricas sobre los incidentes de derrames de hidrocarburos de origen marino desde 1990 hasta 2010. Entre los hallazgos de la investigación, encontraron que desde 1982 se han promulgado muchas regulaciones para prevenir y enfrentar los derrames de petróleo producidos por las embarcaciones. También, describen que el sistema de respuesta de emergencias ante derrames de petróleo establecido en la República Popular China tiene cinco niveles: Nivel nacional, nivel del mar, nivel provincial, nivel del puerto y nivel del barco. Esta propuesta ha demostrado su capacidad para controlar y eliminar los derrames de petróleo a pequeña escala de los buques en zonas portuarias y aguas costeras. Finalmente concluyeron, que aunque se ha logrado un progreso significativo en la gestión de los derrames de petróleo, aún existen desafíos para el fortalecimiento de la cooperación y mejora en la capacidad de respuesta.

Cedervall (2014) desarrolló un estudio científico con el objetivo de investigar el nuevo Acuerdo del Consejo Ártico sobre las respuestas a la contaminación por hidrocarburos en la zona marítima de la Región Ártica. Esta investigación es de tipo documental. Entre los hallazgos del estudio, esboza los desafíos de responder a los desastres de contaminación por hidrocarburos en ambientes fríos en general y en particular al Océano Ártico; para hacerlo identifica tres variables con respecto a las condiciones de respuesta que podrían diferir, siendo estas: ambiente de respuesta, capacidades de respuesta y actores de respuesta. En otra parte del documento, describe el Consejo del Ártico y el nuevo Acuerdo sobre cooperación para la preparación y respuesta ante la contaminación de los hidrocarburos en el mar. Además, describe la parte jurídica internacional, marco pertinente al Acuerdo; en ese sentido, analiza el valor agregado potencial del Acuerdo en relación con el derecho internacional. La investigación concluye que, el Acuerdo debe ser considerado como una nueva herramienta legal innovadora y debe ser una muestra simbólica de la voluntad del Consejo Ártico para discutir los problemas asociados con los planes actuales sobre la explotación de recursos en el Ártico. Asimismo, señala que, si el Consejo Ártico se propone establecer un régimen de gobernanza legal efectivo para los desafíos de respuesta ante un grave derrame de petróleo en el Ártico, el Acuerdo será un punto de partida para los desafíos que se esperan venir.

Knol y Arbo (2014) realizaron una investigación con el objetivo de analizar las características y el desarrollo de los sistemas noruegos de respuesta ante derrames de petróleo considerando la expansión hacia el norte de la industria petrolera. Se aborda el caso noruego analizando las diferentes escalas en las que se organizan las redes de respuesta de emergencia. El tema resulta ser un punto de encuentro para los intereses ambientales y empresariales y brinda oportunidades para la innovación y el desarrollo económico. Asimismo, los autores comentan que, con la expansión hacia el norte de la actividad petrolera en alta mar en los estados del Ártico, existe una preocupación por la idoneidad de los sistemas de respuesta de emergencia. La actividad petrolera en estas áreas es un reto debido a las condiciones climáticas adversas, la oscuridad, el hielo, las grandes distancias y la falta de infraestructura. La naturaleza políticamente controvertida de la explotación de petróleo y gas en el Ártico hace que las mejoras en la respuesta al derrame de petróleo sean una condición necesaria para recibir una licencia para operar en la industria petrolera. Finalmente, concluyen que, a pesar de los desarrollos y mejoras en curso, se presentan desafíos futuros en la preparación para derrames de petróleo en el

Ártico. Estos deben abordarse a nivel local, estatal e internacional simultáneamente, con la colaboración de estamentos a nivel público, el lado privado y organizaciones público-privadas. Si bien la implementación se lleva a cabo a nivel nacional y local, el Consejo Ártico tiene un papel potencialmente significativo en la conjunción de normas y regulaciones en los países del Ártico.

Pérez (2014) realizó un estudio con cinco acuerdos en el área ambiental vinculados con la diversidad biológica, firmados, ratificados o adheridos por el estado de Chile, con el objetivo de analizar su nivel de cumplimiento. El tipo de investigación fue descriptivo-explicativo, no experimental. Entre los resultados se evidenció que existe un horizonte de cumplimiento promedio inferior al 50% con las obligaciones asociados a dichos convenios, también identificó diversas brechas respecto al cumplimiento, las cuales fueron agrupadas en 13 categorías principales. Asimismo, llegó a la conclusión de proponer 10 medidas concretas para el logro de un apropiado cumplimiento del gobierno chileno.

Sydnés y Sydnés (2012) desarrollaron un estudio con el objetivo de examinar el régimen bilateral de respuesta ante derrames de petróleo establecido por Noruega y Rusia, para brindar asistencia mutua en la lucha contra los accidentes causados por la contaminación por hidrocarburos. El estudio consistió en realizar un análisis documental combinado con una serie de entrevistas semiestructuradas con informantes noruegos y rusos. El periodo de recolección fue entre 2009 y 2011. Entre los hallazgos del estudio, se determinó que la cooperación noruego-rusa en el Mar de Barents se ha convertido en un régimen bilateral efectivo. El marco general para la cooperación, los roles y funciones de las partes cooperantes, los procedimientos operativos de coordinación en una situación de emergencia se han establecido a través de un conjunto de procedimientos institucionales formales. Los procedimientos fueron practicados a través de ejercicios de capacitación bilateral y multilateral. Además, las entrevistas indicaron la satisfacción mutua con los aspectos prácticos de la cooperación y la confianza compartida. Se concluyó, que la limitada dinámica política del régimen ha asegurado la estabilidad y facilitado el desarrollo de relaciones profesionales entre los representantes de las agencias que se ocupan de cuestiones operativas.

Castellanos, Narvález, Aldana, Velasco y Moyano (2003) realizaron una investigación sobre el acuerdo de respuesta ante derrames de petróleo de Ecopetrol (Empresa Colombiana de Petróleos) y Petroecuador (Petróleos del Ecuador), la misma que consistió en describir las características del acuerdo y de los acontecimientos que

propiciaron dicho acuerdo. Esta investigación fue de tipo documental y en cuanto a los hallazgos de la misma señalan que el acuerdo tuvo como inicio la emergencia ambiental ocurrida en el año 1998, a partir del derrame de petróleo en un oleoducto ecuatoriano operado por la empresa Petroecuador. También, señalaron que este derrame llegó hasta el Océano Pacífico y por la acción de las mareas el petróleo derramado se acercó a las costas de Colombia. En esa ocasión, la empresa Ecopetrol activó su plan de contingencias para atender la emergencia, por lo que la experiencia llevó a ambas empresas a firmar un Acuerdo de Cooperación Bilateral para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos Causados por Petroleros e Instalaciones Petroleras Costeras y Marinas. Este acuerdo permitiría tener una respuesta en conjunto de forma rápida y efectiva y se activaría cuando los recursos, los colaboradores y el equipo de la parte afectada sean insuficientes. Esta experiencia influyó posteriormente en el proceso de colaboración regional para la organización de medidas de contingencias en caso de derrames de petróleo, el cual sería liderado por la Asociación Regional de Empresas del Sector Petróleo, Gas y Biocombustibles en Latinoamérica y El Caribe (ARPEL), contando con la participación de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI). Finalmente, este acuerdo bilateral representó el primer caso en América Latina en términos de Implementación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos realizado en 1990 (OPRC 90), mediante un trabajo conjunto del gobierno y la industria.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Acuerdos internacionales y su clasificación

Teniendo en cuenta que la denominación de acuerdo internacional se toma muchas veces como equivalente de un tratado, es posible clasificar los acuerdos internacionales en función de su equivalente conceptual, ya que la doctrina contiene una rica diversidad de clasificación de los acuerdos o tratados; de esta manera, Monroy (1998, citado en Marcano, 2005) propone una clasificación según la apertura y la lateralidad de los participantes tal como se expone a continuación:

- **Tratados abiertos y cerrados:** se trata de acuerdos en los que de naturaleza abierta permiten la adhesión de otros Estados; en cambio, los cerrados solo se celebran entre los Estados negociadores, sin permitir la participación de un tercero.

- Tratados bilaterales y multilaterales: los bilaterales corresponden a acuerdos en donde la negociación ocurre entre dos sujetos internacionales; en cambio, los multilaterales, entre dos o más sujetos.

A efectos de la presente investigación, es de interés aquellos tratados bilaterales, en los cuales se circunscriben los acuerdos. Asimismo, Monroy (1998) propone una tercera forma de clasificar a los acuerdos, que es en relación a la materia del objeto tratado, pudiendo ser de esta manera un acuerdo político, académico, cultural, humanitario, consular, etc.

Otra forma de clasificar a los acuerdos internacionales, la propone Charles Rousseau (1957, citado en Marcano, 2005), quien realizó una clasificación de orden formal y material, tal como se expone a continuación:

- Desde el punto de vista material: ha sido establecida teniendo en cuenta la situación jurídica que el tratado sostiene; la producción de un negocio jurídico (tratado-contrato), o establecer un precepto de derecho (tratado-normativo).
 - o Tratado-contrato: son conocidos también como negocios jurídicos-internacionales, siendo aquellos que establecen prestaciones recíprocas a cargo de las partes como el caso de la complementación económica o de cesión territorial.
 - o Tratado-leyes o normativos: son aquellos que tiene como propósito formular un canon de derecho válido y se definen porque la voluntad de todos los firmantes tiene semejante contenido. La Carta de las Naciones Unidas constituye un típico ejemplo de estos tratados. En suma, los tratados normativos tienen por objeto la regulación de los vínculos entre los sujetos de derecho público exterior.
- Desde el punto de vista formal: se clasifican en bilaterales, plurilaterales o colectivos, fundado solo en el mayor o menor número de Estados que intervienen en el tratado. Esta sección de la clasificación guarda estrecha relación con la propuesta por Monroy (1998).

Hoy en día cabe hablar con mayor propiedad de tratados o acuerdos bilaterales, multilaterales y universales. Dentro de los primeros se ubicarían los tradicionales tratados o acuerdos de paz, amistad y límites; dentro de los segundos, se ubican la creación de organismos regionales o subregionales, tal es el caso de la Carta de la Organización de

Estados Americanos; dentro de los últimos, propiamente llamados de vocación universal ya que realmente no existe ninguno en que sean parte la totalidad de los Estados que constituyen la comunidad internacional actual, pudiendo citarse la Convención de Viena sobre las relaciones diplomáticas o la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de la mujer.

2.2.1.1 *Acuerdo bilateral*

Este concepto se circunscribe dentro de otro más amplio, que es el “acuerdo internacional”. Al respecto de este concepto genérico, Hernández (2004) citando a la Convención de Viena de 1969 menciona que se refiere a aquel tratado internacional realizado por escrito entre Estados y regidos por el derecho internacional, constituya en uno o más mecanismos conexos y cualquiera sea su designación particular.

Novak (1998), considerando la jurisprudencia habida hasta el momento definió un acuerdo como el consenso de voluntades realizado entre agentes de derecho internacional, con miras a producir influencia jurídica y regulado por dicho ordenamiento. Asimismo, este autor precisa que la denominación “tratado” se utiliza de modo general para todo acuerdo de voluntades, simplificado o complejo, sea cual fuera su manera de celebración o modalidad. De esta manera, la palabra tratado abarca otros vocablos como pactos, protocolos, acuerdos, actos y demás distinciones que realiza la escuela clásica en el derecho internacional.

De la Lama (1979, citado en Novak, 1998) indicó que los tratados han recibidos diferentes denominaciones, de acuerdo a sus diferencias formales:

- Acuerdo: compromisos interestatales firmados en nombre de los gobiernos o por la delegación de ellos y que comúnmente no están supeditados a ratificación.
- Modus vivendi: pactos temporales destinados a regir entretanto se llega a un acuerdo concluyente.
- Protocolo: herramienta explicativa o complementario de un acuerdo primordial.
- Acta: documento en el que manifiestan las resoluciones adoptadas en una conferencia internacional.
- Convención: convenio multilateral arrogado en una conferencia internacional convocada para tal efecto.

- Concordato: acuerdo religioso por la Santa Sede con el objeto de regular el contexto jurídico de la Iglesia Católica en un determinado Estado.
- Compromiso: herramienta en el que consta la materia, las cuestiones a ser sometidas y las circunstancias de lugar, tiempo, idioma, de una manera arbitral.
- Pacto: acuerdo que reviste una solemnidad especial.
- Arreglo: tregua, en escenarios de conflicto bélico; entre otros.

Como puede verse, los tratados internacionales han sido conocidos ampliamente en el derecho internacional con diversas denominaciones, como: pacto, acuerdo, convención, carta, compromiso, convenio, protocolo, concordato, *modus vivendi*, estatuto, entre otros; no obstante, en todos los casos, independientemente de la denominación con que se les identifique, constituyen instrumentos jurídicamente vinculantes para las Partes contratantes, en virtud del principio *pacta sunt servanda*.

De esta manera, Llanos (1977, citado en Novak, 1998) concluye que para designar cuanto acuerdo internacional sea posible de darse y cuanta denominación pueda tomar, el término “tratado” es el más adecuado. Estas diferentes denominaciones se explican en razones formales; pero ello no afecta su naturaleza jurídica ni hace que dejen de ser entendidos como tratados.

Los tratados a nivel externo, son herramientas de acatamiento obligatorio para los Estados; y no han continuado el mismo proceso de elaboración de leyes internas para entrar en vigencia, forman parte de la programación jurídica de las naciones una vez que han sido firmados, ratificados, y, por lo tanto, puestos en vigor por los Estados conforme a su Derecho de cada país.

Finalmente, lo expuesto lleva a establecer que un acuerdo bilateral es una forma de tratado que se restringe a dos naciones.

Según el Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA, 2012), se define como, los mecanismos de cooperación económica y/o monetaria, entre dos o más países. Estos acuerdos pueden ser de: a) uniones aduaneras, b) uniones económicas y c) uniones monetarias. Según el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, s.f.) cualquier forma de acuerdo involucra dos o más partes diferentes (individuos, grupos o agencias) que, tomando un compromiso para un cierto curso de acción, piensan en algún beneficio

común a todas las partes involucradas; desarrollarlo y realizarlo requiere confianza y cooperación, así como construir una relación positiva entre las partes.

Delimitando mejor el concepto, un acuerdo internacional se dice es un proyecto común de heterogénea naturaleza, expresando un acuerdo político simple sin carácter obligatorio o sentido jurídico; asimismo podrían idear proyectos que implican programas de acción y presupuestos administrativos en donde las iniciativas de una nación, pueden concertar (Ministerio de Economía y Finanzas, s.f.).

2.2.1.2 *Elementos de un acuerdo bilateral*

Si bien la teoría revisada no alude a las características o elementos de un acuerdo bilateral como tal, si fue posible encontrar descripciones generales de un tratado, entre las cuales Varela (1996) cita las siguientes:

- Acuerdo de voluntades, considerado muchas veces como el pilar fundamental de los tratados.
- Sujeción al derecho internacional de las partes que intervienen en el acuerdo bilateral.
- Destinación a producir efectos jurídicos, en la medida que se trata de un contrato entre países.
- Regimiento por el derecho internacional; es decir que las normas sean propias del derecho jurídico internacional y no del derecho interno de un Estado.

2.2.1.3 *Factores que propician acuerdos binacionales*

Según Novak y Namihás (2010), los factores que han venido propiciando los acuerdos entre las naciones del Perú y Ecuador son las siguientes:

- Decisión política y el compromiso real de las máximas autoridades de ambos Estados de llegar a acuerdos.
- Visión de Estado compartida entre los protagonistas del proceso, que implicaba desde los jefes de Estado hasta los miembros de las delegaciones nacionales.
- Superación de los prejuicios históricos para dar paso a un diálogo franco y directo.

- Aceptación por ambas partes de la existencia de un problema (diferencia o controversia).
- Colaboración de equipos negociadores donde participen no solo diplomáticos, sino también por profesionales, académicos y empresarios.
- Cruzada constante de información a la opinión pública y a los dirigentes, desarrollada en ambas naciones a lo largo del proceso.

2.2.1.4 *Criterios para el establecimiento de un acuerdo bilateral*

Según Espinoza (2017), criterio, “se refiere a un acuerdo de valoraciones objetivas y subjetivas que no siempre coinciden con la verdad. Son pautas normativas lógicas que le permiten a alguien a tomar decisiones coherentes o emitir opiniones razonadas” (p.30).

Bravo citado por Espinoza (2017), define criterio como “los aspectos que se deben valorar utilizando medios directos o indirectos, los cuales proporcionen datos que permitan formar un conocimiento, desarrollando una actividad analítica o de razonamiento mediante la cual se obtienen las inferencias de los datos percibidos haciendo uso de esta forma de la sana crítica, la experiencia y la lógica” (p.30).

De manera general, un criterio es una condición que admite realizar una deliberación, lo que implica que un criterio pueda basarse en una decisión o un juicio de valor. Según la Real Academia de la Lengua Española (Real Academia Española, 2014) un criterio es un “juicio o discernimiento para conocer la verdad o tomar una determinación o juzgar sobre un determinado asunto”; asimismo, según la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados, un acuerdo bilateral se refiere a aquel acuerdo internacional entre Estados y regido por el Derecho Internacional, que culmina con la elaboración de un documento único o dos conexos (Solórzano, 2011). Estos criterios de acuerdo bilateral pueden ser de índole o carácter político, regional o sectorial (Fundación ANDI, 2016). En este contexto, se puede definir a los criterios de acuerdo bilateral como aquel juicio o aquellas líneas basadas en el interés nacional que orientan la celebración de proyectos en común de diversa naturaleza, de contingencia ambiental en este caso:

- a. **Criterios políticos:** según Córdova (2016) la realización de proyectos transfronterizos Perú-Ecuador favorece a concertar criterios de composición geopolítica y geoeconómica. En cuanto a los criterios políticos, estos se refieren a

aspectos políticos – administrativos, que se deben tomar en cuenta para la celebración de tratados o acuerdos internacionales (bi o multinacionales), los cuales se estructuran con el fin de cumplir con los fines del Estado, en toda sociedad, el gobierno y la sociedad implican métodos de dirección política, de elaboración de normatividad y de prestación de servicios (Ramírez, 2016).

- b. Criterios jurídicos:** según Sánchez y Hoyo (2011) un criterio jurídico consiste “En diferenciar “licitud / ilicitud” donde los estamentos relacionales percibidos desde los restantes subsistemas normativos aparecen a su vez como materia regulada desde el derecho, en cuanto aspectos considerados de libertad que habrán de ser asegurados jurídicamente” (p.9).

En suma cuenta, se dice que un criterio político hace referencia a funciones constitucionales clásicas derivadas de la división de poderes: legislativa, ejecutiva, jurisdiccional, etc.

2.2.1.5 Plan binacional Perú-Ecuador

El Plan Binacional (1998) es un tipo de alianza estratégica entre el Perú y el Ecuador, con la función de actuar en la promoción y articulación de planes, programas, proyectos y esfuerzos de los países para el desarrollo, en el diálogo y gestiones ante cooperantes foráneos asociados con entidades locales, para favorecer proyectos binacionales y nacionales, en especial los que están encauzados a combatir la pobreza y el mejoramiento de la parte física de servicios básicos (Forsyth e Inga, 2015).

El esquema binacional ha alcanzado una movilización política y social, y la asignación de recursos públicos y cooperación internacional para ejecutar proyectos. Asimismo, todo el trabajo ejecutado por el Plan Binacional está enfocado exclusivamente en la zona de integración fronteriza (ZIF) ecuatoriano-peruana, dando mayor prioridad a la integración fronteriza y trabajar conjuntamente a través de este dispositivo en el marco de las buenas relaciones (Sempertegui, 2015).

Conforme la instrucción contenida en la Declaración Presidencial y VIII Gabinete Binacional de Ministros de Ecuador-Perú, los mandatarios de ambos países destacaron la incremento de la vigencia de Plan Binacional de Desarrollo de la región fronteriza, por un período adicional de 10 años, se solicitó a esta entidad a continuar con el desarrollo de

programas y proyectos, con arreglo a lo dispuesto en el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, y en el marco de los cinco ejes contenidos en el nuevo ordenamiento de la relación bilateral que son: i) Eje 1: Asuntos sociales; ii) Eje 2: Seguridad y defensa; iii) Eje3 : Asuntos productivos, comerciales, de inversión, y turismo; iv) Eje 4: Asuntos ambientales, energéticos y mineros; y v) Eje 5: Integración y conectividad.

La cooperación bilateral se ha dinamizado en los últimos años, extendiéndose a los diversos ejes temáticos de la relación bilateral y fortaleciendo los vínculos entre las instituciones de ambos países. Algunos de los ejemplos en materia del eje 4: Asuntos ambientales, energéticos y mineros se tienen los siguientes (Agencia Peruana de Cooperación Internacional [APCI], 2014):

- Implementación de planes de manejo integrado de los recursos hídricos de las cuencas transfronterizas y el monitoreo de la calidad de las aguas.
- Promoción de la integración energética (hidrocarburífera, gasífera y eléctrica).
- Coordinación binacional de la electrificación de localidades fronterizas.
- Trabajo conjunto para la formalización minera.
- Establecimiento de una Red de Gestión de Áreas Protegidas.
- Recuperación de las zonas críticas de las cuencas hidrográficas de los ríos Catamayo-Chira y Puyango-Tumbes.

Como es posible de apreciar, el plan binacional Perú-Ecuador contempla la realización de acciones conjuntas en materia ambiental, dentro de la cual un eventual plan de contingencias ante derrame de hidrocarburos tendría cabida.

2.2.2 Plan de contingencias frente a derrame de hidrocarburos

2.2.2.1 Definición de plan de contingencias ambiental

Un plan de contingencias ambiental tiene como propósito proteger la vida humana, el medioambiente y los activos de la compañía, cuando se produzcan incidentes o accidentes durante el curso de las operaciones (ExxonMobil, 2014). Por su parte, Fernández (2009) indica que un plan de contingencias es una actividad que define aquellas medidas a tomar

para prevenir o mitigar cualquier emergencia, desastre natural o accidente ambiental capaz de presentarse durante la ejecución y funcionamiento de proyectos en actividad.

Para el Ministerio de Ambiente peruano (MINAM) define al plan de contingencias como una herramienta de gestión con la finalidad de evitar y reducir posibles daños a la vida humana, patrimonio y ambiente. Asimismo, está conformado por un conjunto de ordenamientos específicos preestablecidos de tipo operativo, orientados a la coordinación, alerta, movilización y respuesta ante un posible evento de emergencia, que tenga un origen natural o por acción del hombre y que puede darse en una edificación, instalación, y recinto de todo tipo, en cualquier lugar y durante el desarrollo de una actividad u operación (MINAM, 2012).

2.2.2.2 Componentes de un plan de contingencias frente a derrame de hidrocarburos

Según Fernández (2009) un plan de contingencias abarca una serie de partes fundamentales, como son la identificación de aspectos críticos alrededor de la actividad que pudiera verse impactada, la descripción de los métodos de evaluación de impacto frente a una contingencia y los procedimientos para prevenir o afrontar las situaciones de emergencia.

a. Derrame de hidrocarburos

El consumo de las poblaciones contemporáneas de los combustibles fósiles ha resultado dañino desde el punto de vista ecológico. Los errores y desastres se definen como un tipo de no conformidad que no está alineada de la normativa, relacionada a la inseguridad; que pueden originar daños tangibles directos como lesiones, pérdidas de vidas, daños a la propiedad, secuelas psicológicas, y maltrato por parte de un agente de inspección social en un tiempo y lugar determinados (Cavazos, Pérez y Gutiérrez, 2014).

Los efectos del derrame de hidrocarburos pueden apreciarse en las propiedades mecánicas de los suelos, cuando dicho derrame ocurre en superficie terrestre (Serrano, Torrado y Pérez, 2013). Asimismo, dichos efectos perjudiciales pueden apreciarse sobre el crecimiento poblacional de microalgas y otras especies marinas, cuando dicho derrame ocurre en mar (Vera, Tam y Pinto, 2009).

b. Cronología del derrame de hidrocarburo

Los derrames de hidrocarburos representan una de las principales formas de contaminación de suelos, aguas, flora y fauna. Se ha observado que en el 10 % de los barcos accidentados o que sufren ruptura de sus tanques presentan derrame petrolífero total (100%); mientras que en el 90% solo se derrama un 60% de su contenido. Hasta la actualidad, la explotación de hidrocarburos en el subsuelo marino sigue siendo un reto, puesto que tiene complicaciones, entre ellas la pérdida de control sobre el pozo perforado (Guerrero, 2014).

b.1 Cronología mundial

La siguiente tabla muestra los principales derrames de hidrocarburos a nivel mundial:

Tabla 1.

Principales derrames de hidrocarburos en el mundo 1990-2010

Barco o pozo	Lugar	País	Año	Derrame en toneladas
Deepwater Horizon	Golfo de México	Estados Unidos	2010	594 000
Prestige	Costa de la muerte, Galicia	España	2002	63 000
Erika	Golfo de Vizcaya	Francia	1999	20 000
Morris J. Verman	Puerto Rico	Puerto Rico	1994	109 000
Braer	Shetland	Reino Unido	1993	85 000
Fergana Valley	Uzbekistán	Uzbekistán	1992	285 000
Mar Egeo	La Coruña	España	1992	74 000
Katina P.	Maputo	Mozambique	1992	72 000
ABT Summer	Océano Atlántico	Angola	1991	260 000
Guerra del Golfo	Golfo Pérsico	Kuwait, Arabia Saudita e Irak	1991	1 777 000
Amoco/MT Haven	Mar Mediterráneo	Italia	1991	144 000

Fuente: Guerrero (2014)

b.2 Cronología nacional

A estos eventos ocurridos internacionalmente, también hay que considerar los eventos ocurridos en el Perú que en ocasiones pasan desapercibidos, tales como el derrame de cerca de 20 barriles de combustible oleoso pertenecientes a la empresa Petroperú en el mar frente a las costas de Talara en el año 2001; a esto se suman, los derrames ocurridos en el 2011 y 2016 ocurridos en el río Chambira (Loreto) de 400 barriles y Amazonas de 2000 barriles, respectivamente. Estos son mencionados con mayor detalle en la tabla 2:

Tabla 2.

Derrames de hidrocarburos en el Perú 2000 – 2016

Año	Lugar	Cantidad	Descripción*
2000	Planta de Abastecimiento “Terminal Salaverry” (Trujillo, La Libertad)	101 barriles	Se produjo un rebose cuando se transfirió petróleo industrial en la Planta de Abastecimiento de Terminal originado por el descuido del operador encargado
2000	Amazonas	5500barriles	Pluspetrol fue la empresa que originó el derrame de crudo
2001	Puerto Eten (Chiclayo)	20 barriles	Residuos oleosos de la compañía Petroperú al mar de Talara
2002	Pariñas (siete kilómetros al norte de Talara)	500 barriles	Ocurrió durante el bombeo mediante oleoducto de empresa Petrotech
2005	Playas de Conchán	10 barriles	Los responsables fueron la Refinería Conchán y el buque “BAP Talara”
2006	Muelle de Pescadores del Callao	1500 galones	Derramamiento de galones de petróleo Diésel por el buque tanque “Sebastián”
2007	Bagua (Amazonas)	100 barriles	Caída del alud y derrame de barriles de crudo.
2008	Talara (Piura)	1300 barriles	Accidente del “BAP Supe”, una unidad petrolera de la Marina de Guerra peruana que transportaba crudo
2009	Talara (Piura)	Desconocido	Derrame oleoso de Petroperú, cuando se abastecía al “BAP Bayóvar”
2010	Alto Talara (Piura)	100 galones	El buque-tanque “Timachesvk” agrietó los conductos submarinos de la Compañía Consorcio Terminales Pisco Camisea (GMP)
2011	Loreto (rio	400 barriles	Derrame de crudo de la empresa Pluspetrol en

Año	Lugar	Cantidad	Descripción*
	Chambira)		el río Chambira
2012	Piura	Desconocido	Se produjo cuando Petroperú trasladaba crudo desde Andoas, Loreto, hasta Bayóvar, Piura.
2013	Callao (Lima)	5 barriles	Rotura en un conducto de descarga de la refinería cuando se le daba combustible a un buque en su terminal N° 2.
2014	Loreto	140 barriles	El derrame se dio en el lote 8 operado por Pluspetrol.
2015	Loreto	200 barriles	El derrame se produjo en el kilómetro 32 del oleoducto, lugar río Corrientes a Saramuro.
2016	Amazonas	2000 barriles	Fisura del oleoducto Norperuano que vertió crudo por la quebrada Inayo en la selva norte peruana.

* Solo se mencionan los derrames más representativos del año en que ocurrieron

Adaptado de: EnergíaSur (2016)

También, hubieron derrames de menor cantidad como los reportados en la región norte del país, especialmente en la jurisdicción de Talara, como se muestra a continuación:

Tabla 3.

Derrames de hidrocarburos en la región norte del Perú 2015 – 2019

Año	Responsable	Cantidad	Descripción
2015	Nave "Santa Clara B" Petróleos del Perú S.A.	28 galones	Derrame de IFO 380 a través de la manga que conecta del muelle carga líquida al Buque Tanque
2015	B/T EVROTAS Petróleos del Perú S.A.	2 galones	Derrame de petróleo Industrial N° 6, ocasionado por fallas en la manga que conecta del Terminal Submarino Punta Arenas al Buque Tanque EVROTAS
2016	Savia Perú S.A.	5 galones	Derrame de aceite lubricante en el Muelle Tortuga, a través de la rotura de una tubería
2016	Savia Perú S.A.	0.0000018 m3	Derrame de crudo desde la línea submarina de la plataforma petrolera PQ
2017	No se identificó la fuente ni al responsable	No se identificó la fuente ni al responsable	Presencia de residuos oleosos en la caleta de Cabo Blanco
2017	Savia Perú S.A.	6.6 galones de agua y petróleo y 1.5 barriles de crudo emulsionado	Vertimiento de agua y petróleo crudo de la plataforma petrolera PN-4 de la zona peña negra, y un derrame de crudo emulsionado



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Año	Responsable	Cantidad	Descripción
2017	No se identificó al responsable	Archivado, no se identificó al responsable	Mancha de residuo oleoso en Cabo Blanco
2018	Savia Perú S.A.	1.1 galón	Fuga de crudo en el medio acuático a través de la línea submarina de la plataforma petrolera OO-KK
2018	Savia Perú S.A.	0.06 galón	Vertimiento de crudo desde la línea submarina de las plataformas petroleras LL y Z en el medio acuático. Zona peña negra
2018	Savia Perú S.A.	35.2 galones	Derramar de crudo en la playa de Cabo Blanco a través de una línea submarina de la plataforma PN10.
2018	Savia Perú S.A.	0.011 galones	Derrame de crudo en la línea submarina de la plataforma petrolera LO7-CC, zona Lobitos
2018	Savia Perú S.A.	2 barriles	Derramar de crudo en el medio acuático a través de la línea de descarga de la plataforma petrolera KK
2018	Savia Perú S.A.	Archivado	Presunto Derrame de hidrocarburo en zona peña negra
2018	Savia Perú S.A.	9.5 galones	Fuga de crudo desde la línea submarina e la plataforma petrolera LO 10, zona Lobitos
2018	Savia Perú S.A.	0.36 barriles	Fuga de petróleo crudo desde una la línea submarina de las plataformas petroleras PN8 y OO, zona Peña negra
2018	Savia Perú S.A.	0.001 barril	Derrame de aceite lubricante del compresor de la plataforma petrolera "PN9", en la zona de Peña Negra.
2019	Savia Perú S.A.	Archivado	Fuga de gas en la línea submarina de la plataforma petrolera PVX-8, zona de providencia a Tierra
2019	Savia Perú S.A.	Archivado	Fuga de gas del compresor de la plataforma petrolera "NN" en la zona peña negra
2019	Savia Perú S.A.	0.0006 galones	Fuga de aceite lubricante del compresor de la plataforma petrolera "NN" en la zona peña negra
2019	Savia Perú S.A.	0.02 galones	Fuga de petróleo crudo pulverizado en la línea aérea del pozo de la plataforma petrolera "LO-11, zona Lobitos
2019	Savia Perú S.A.	0.00065 galones	Fuga de petróleo crudo en el pozo de la línea submarina de la plataforma petrolera PN2 en la zona de Peña Negra
2019	Savia Perú S.A.	0.4 galones	Derrame de crudo desde la línea submarina de las plataformas petroleras PG y PV14
2019	Savia Perú S.A.	0.3 galones	Fuga de crudo en la línea submarina ubicada entre la plataforma petrolera "SS" y "FF", zona peña negra
2019	Savia Perú S.A.	0.0016 barriles	Fuga de crudo de la línea submarina de la plataforma petrolera HH, peña negra

Año	Responsable	Cantidad	Descripción
2019	Petróleos del Perú S.A.	10 galones de RC 250	Fuga de mancha oleosa proveniente una línea de asfalto RC-250 originada por un sismo
2019	Savia Perú S.A.	0.0002 barriles	Fuga de petróleo proveniente un tubo colector de producción de la plataforma petrolera PN2
2019	Savia Perú S.A.	no describe, se recuperó con barrera absorbente	Desfogue en la línea de descarga del compresor en la plataformas petrolera LO16
2019	Petróleos del Perú S.A.	0.00076 m3	Vertimiento de IFO 380 a través de una tubería corroída en el muelle de carga líquida, distrito Pariñas
2019	Savia Perú S.A.		Fuga de agua con aceite en plataforma PN 1
2019	Savia Perú S.A.		Fuga de petróleo
2019	Savia Perú S.A.		Fuga de petróleo en la línea submarina de la plataforma petrolera LL y Z, zona peña negra

Fuente: Capitania de Puerto de Talara (2019)

2.3 Base normativa

Como base normativa que guía el presente trabajo de investigación se tienen las siguientes:

– **Ley N° 28551**

“Ley que establece la obligación de elaborar y presentar planes de contingencias”.

La presente ley tiene como objetivo establecer el compromiso y la manera para la producción y presentación de planes de contingencias. De acuerdo a los artículos 10 y 11 mencionan lo siguiente:

Artículo N°10: El personal responsable debe capacitar a los funcionarios y los empleados. Asimismo, realizar los simulacros para la aplicación de las operaciones en los Planes de Contingencias y de Prevención y Atención de Desastres.

Artículo N°11: Se debe realizar un resumen ejecutivo del Plan de Contingencias a la municipalidad provincial que se realiza en su ámbito geográfico con la finalidad de ser conocido por la población.

– Ley N° 30321

“Ley que crea el Fondo de Contingencias para la Remediación Ambiental”

La presente Ley tiene como objetivo crear el Fondo de Contingencia para Remediación Ambiental de lugares impactados como resultado de las actividades de hidrocarburos, que involucren riesgo a la salud y al ambiente.

De acuerdo al Artículo N° 2. Creación del Fondo de Contingencia para Remediación Ambiental y su espacio geográfico de aplicación se establece lo siguiente:

- El Fondo de Contingencia para Remediación Ambiental tiene como espacio geográfico de aplicación los sitios del desastre como consecuencia de las actividades de hidrocarburos que involucren riesgos para la salud y el ambiente que ameriten una atención inmediata.

– Decreto Supremo N° 039-2014-EM

“Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos”

El objetivo del presente Reglamento es normar la protección y gestión ambiental de las actividades de hidrocarburos, con la finalidad de minimizar los impactos ambientales negativos. Es ajustable a las tareas de hidrocarburos que se desplieguen en el territorio nacional, conforme a las normas vigentes sobre la materia.

De acuerdo al Artículo N° 65: Mecanismos de difusión y alerta temprana

“El Titular deberá instituir e efectuar mecanismos de propagación y de alerta temprana, a la comunidad aledaña a las Actividades de hidrocarburos, frente a derrames, incendios y otros sucesos ocasionados por acciones humanas o por fenómenos naturales” (p.10).

El Artículo N° 66°.- Siniestros y emergencias

“En el caso de siniestros con resultados negativos al ambiente, ocasionadas por la realización de labores de hidrocarburos, el Titular deberá tomar medidas rápidas para controlar y reducir sus impactos, de acuerdo a su Plan de Contingencias” (p.10).

El Artículo N°88: De los sistemas de contención, menciona lo siguiente:

“Las plataformas de petróleo tanto en tierra como en mar, corresponderán contar con sistemas de recolección, contención y tratamiento de fugas y derrames, semejantes a los sistemas de impedimento para equipos de manejo de hidrocarburos líquidos y con capacidad conforme a los volúmenes manejados” (p.13).

– **Ley N° 30359**

“Ley para la implementación de acuerdos binacionales entre Perú y Ecuador y ejecución del proyecto especial binacional Puyango-Tumbes”.

El objetivo es asistir a las acciones del Estado peruano para la implementación del convenio para el beneficio de las cuencas hidrográficas binacionales Puyango-Tumbes y Catamayo- Chira.

– **Ley N° 29778**

“Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza”

“Define los espacios de frontera, establece los mecanismos de formulación, coordinación, ejecución y seguimiento de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas, que es parte constitutiva de la Política Exterior y de la Política Nacional de Desarrollo; y regula el Sistema Nacional de Desarrollo de Fronteras e Integración Fronteriza” (p.1).

Según el Artículo N° 5: Lineamientos de la Política Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizas. Tiene los siguientes lineamientos:

- Fortalecer el carácter unitario de la Nación, la afirmación de la identidad nacional y la ocupación racional del territorio.
- Contribuir con el proceso de descentralización en los aspectos de desarrollo e integración fronterizas.
- Consolidar la soberanía, seguridad y defensa nacional en los espacios de frontera.
- Generar condiciones para el desarrollo sostenible, el bienestar y la protección de la población asentada en los espacios de frontera, garantizando el acceso a los servicios básicos en forma integral.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

- Establecer las bases para promover esfuerzos intersectoriales para la ejecución de políticas públicas en los espacios de frontera, en un marco planificado de creciente eficiencia y complementación.
- Promover el respeto a la diversidad étnica y cultural de las poblaciones asentadas en las zonas de frontera, así como la protección del medio ambiente, la diversidad biológica y los recursos naturales, en concordancia con las políticas sectoriales.
- Orientar los procesos de integración fronteriza en el marco de la política exterior y la defensa nacional.
- Promover las condiciones especiales que incentiven la inversión en las zonas de frontera, así como el ejercicio de la función pública de las instituciones que se localizan en dichos espacios.
- Afianzar la presencia institucional del Estado en las zonas de frontera y fortalecer las capacidades de los funcionarios públicos radicados en dichas zonas.
- **Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos**

De acuerdo a la Organización Marítima Internacional en el Artículo N° 3. Planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos:

- “Cada Parte exigirá que todos los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos conforme a las disposiciones aprobadas por la Organización a tal efecto” (p.4).
- Todo buque debe llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos.
- “Se debe exigir a las empresas explotadoras de las unidades mar a adentro sometidas a su jurisdicción dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos” (p.4).

- “Las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, según estime apropiado, dispongan de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos” (p.5).

2.4 Definiciones de términos

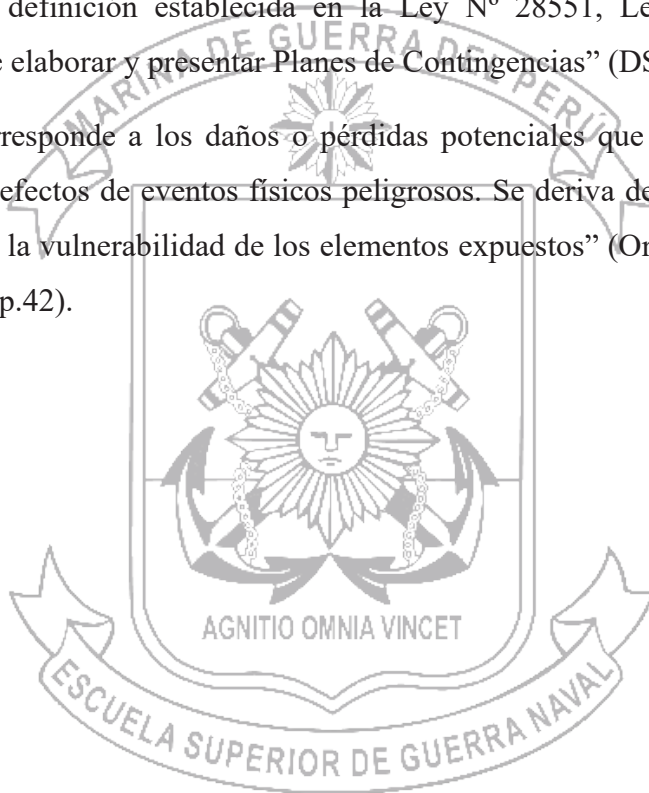
- Accidente: “Suceso eventual, inesperado, que causa lesión a personas, daños materiales o pérdidas de producción” (DS 032, 2002).
- Acuerdo regional: “Según el Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos [CEMLA] (2012), se define como, los mecanismos de cooperación económica y/o monetaria, entre dos o más países. Estos acuerdos pueden ser de: a) Uniones aduaneras, b) Uniones económicas y c) Uniones monetarias” (Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos, 2012).
- Acuerdo bilateral: “Acuerdo entre dos países” (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, s.f.).
- Contaminación: “Acción que resulta de la introducción de contaminantes al ambiente” (DS 032, 2002).
- Contingencia: “Es la identificación del riesgo, posibilidad o proximidad de que suceda una Emergencia o daño” (DS 032, 2002).
- Derrame: “Cualquier descarga, liberación, rebose o vertido debido a una práctica inadecuada o hecho accidental de hidrocarburos o líquidos peligrosos en el suelo” (Ministerio del Ambiente, 2016, p.7).
- Emergencia: “Toda situación generada por la ocurrencia de un evento, que requiere una movilización de recursos. Una Emergencia puede ser causada por un incidente, un accidente, un siniestro o un desastre” (DS 032, 2002).
- Impacto ambiental: “Es el efecto que las acciones del hombre o de la naturaleza causan en el ambiente natural y social. Pueden ser positivos o negativos (DS 032, 2002).
- Incidente: “Ocurrencia de derrame, escape o descarga de un Material Peligroso, que no origina incendio, explosión, lesiones personales o muerte, pero que ocasiona o

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

puede ocasionar daños materiales o ambientales” (DS 032, 2002).

- Medio ambiente: “Cualquier elemento natural (suelo, el agua, el aire, las plantas, los animales o cualquier otra parte del ambiente) que participa en los flujos de materia y energía en el sistema y que puede contener contaminantes. También referidos como compartimientos (Ministerio del Ambiente, 2016, p.11).
- Plan de contingencias: “Instrumento de gestión elaborado para actuar en caso de derrames de Hidrocarburos, sus derivados o Material Peligroso y otras Emergencias tales como incendios, accidentes, explosiones y desastres naturales. Asimismo, se considera la definición establecida en la Ley N° 28551, Ley que establece la obligación de elaborar y presentar Planes de Contingencias” (DS 032, 2002).
- Riesgo: “Corresponde a los daños o pérdidas potenciales que pueden presentarse debido a los efectos de eventos físicos peligrosos. Se deriva de la combinación de la amenaza y la vulnerabilidad de los elementos expuestos” (Organismo Andino de Salud, 2014, p.42).



CAPÍTULO III. METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

De acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista (2014), el enfoque para esta investigación fue cualitativo y tuvo un diseño fenomenológico y de investigación-acción.

Respecto al enfoque cualitativo se da cuando el objetivo es examinar la forma en que los participantes perciben y/o experimentan los sucesos que los rodean, ahondando en sus puntos de vista, comentarios y significados (Hernández, Fernández, y Baptista, 2014).

El diseño fue fenomenológico, porque se investigó un fenómeno a mayor profundidad, que presenta experiencias comunes y distintas sobre una problemática frecuente para ambos países (Perú y Ecuador), como es el caso de las acciones de respuesta que se deben llevar a cabo ante los derrames de hidrocarburos en el mar.

Por otra parte, tuvo un diseño de investigación-acción, porque a partir del conocimiento que se obtuvo, se formuló una alternativa de solución sobre la base del conocimiento de expertos en un problema que requiere una implementación de carácter político, estratégico y operativo. Sin embargo, se estableció un límite, donde se indicó claramente que no se implementará la solución planteada; esto en razón, que no se cuenta con el nivel de decisión para implementar esta política y estrategia de plan de contingencias conjunto, por lo que solo quedó formulada, para que sea valorada por un juicio de expertos.

3.2 Población y muestra

Tratándose de una investigación Cualitativa, se consideró una Muestra definida por el autor de la investigación, para valorar las opiniones en base a su experiencia y conocimiento, de 10 especialistas peruanos y ecuatorianos expertos en el tema (Oficiales en actividad y en retiro de la Marina de Guerra del Perú y Ecuador), docentes universitarios, especialistas en el control de derrames de hidrocarburos en el mar, en relaciones internacionales y política exterior.

3.3 Variables, dimensiones e indicadores

Categoría de análisis	Definición conceptual	Dimensiones
Criterios para un acuerdo bilateral	Según Espinoza (2017), criterio, “se refiere a un acuerdo de valoraciones objetivas y subjetivas que no siempre coinciden con la verdad. Son pautas normativas lógicas que le permiten a alguien a tomar decisiones coherentes o emitir opiniones razonadas” (p.30).	Política Jurídico
Plan de contingencias para el control de derrames de hidrocarburos	Según Ministerio de Ambiente (MINAM, 2012) herramienta de gestión con el objetivo de evitar y reducir posibles perjuicios a la vida humana, patrimonio y ambiente. Asimismo, está conformado por un conjunto de ordenamientos específicos preestablecidos de tipo operativo, orientados a la coordinación, alerta, movilización y respuesta ante un posible evento de emergencia, que tenga un origen natural o por acción del hombre y que puede darse en una edificación, instalación, y recinto de todo tipo, en cualquier lugar y durante el desarrollo de una actividad u operación.	Coordinación Alerta Movilización Respuesta
Acuerdo Regional	Según el Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos [CEMLA] (2012), se define como, los mecanismos de cooperación económica y/o monetaria, entre dos o más países. Estos acuerdos pueden ser de: a) uniones aduaneras, b) uniones económicas y c) uniones monetarias.	Político Jurídico

3.4 Formulación de hipótesis

3.4.1 Hipótesis general

Los criterios propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), a juicio de expertos permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

3.4.2 Hipótesis específicas

- En el periodo 2015 al 2019 las instituciones del Perú y Ecuador con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, no han actuado adecuadamente en la ejecución de las acciones de respuesta.
- Los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, a juicio de los expertos consultados, permitirían:
 - a) una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.
 - b) crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.
- Los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.
- Los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

3.5.1 Descripción de las técnicas

Para el desarrollo de la investigación se utilizó como técnica el análisis documental y la entrevista.

3.5.2 Descripción de los instrumentos

Guía del análisis documental: Para el análisis documental de la información se elaboró una guía, considerando los datos principales de las fuentes documentales como: autor, año, título, conclusiones, tipos de organizaciones investigadas, aspectos investigados, que permiten tener un panorama de la información requerida para la investigación, en este caso las fuentes fueron: estadísticas, normativa, efectos en el medio ambiente, entre otros, sobre la situación del derrame de hidrocarburos en cada país (Perú y Ecuador), y qué medidas han implementado para solucionarlo.

Guía de entrevistas: fue una entrevista estructurada, conformada por preguntas que abordaron el tema de los acuerdos bilaterales, plan de contingencias para el control de derrames de hidrocarburos y el acuerdo regional. Toda esta información fue elaborada en el marco de la tesis. Las entrevistas se realizaron a especialistas en el control de derrames de hidrocarburos en el mar y de expertos en relaciones internacionales y política exterior.

Para evaluar la validez del contenido del instrumento, se realizó mediante un juicio de expertos, es decir; se solicitó a expertos sobre el tema que evalúen el contenido de las preguntas y determinen el grado de concordancia de sus opiniones respecto a los criterios de evaluación.

3.6 Técnicas para el procesamiento de la información

Para el análisis de las entrevistas, preliminarmente se transcribió las grabaciones; luego, se procedió a identificar las ideas principales e importantes, que nos permitió clasificar la información y posteriormente describirla en los resultados. Además, las respuestas de los entrevistados se transcribieron de forma objetiva, para obtener la coherencia y perspectivas de los diferentes criterios de una misma temática.

El material documental se recopiló en función de los objetivos planteados en la investigación, se revisó textos o datos históricos, para contestar los objetivos de la investigación. En el caso de la información cuantitativa (cifras estadísticas) se presentaron en gráficos y tablas, las cuales fueron diseñadas en hoja de cálculo de Microsoft Excel.

3.7 Aspectos éticos

La aplicación del instrumento de recolección se realizó respetando la confidencialidad, considerando los datos personales de los entrevistados, los cuales están protegidos y solo serán divulgados con el consentimiento de los mismos. El uso de los datos recolectados, serán utilizados estrictamente para los fines específicos de la presente investigación y administrados por el tesista. Además, se respetó el derecho del participante a no dar información que no desea compartir.



CAPÍTULO IV. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Resultados de la investigación

4.1.1 Resultados de la entrevista

A continuación, se presenta una síntesis de las entrevistas realizadas a los especialistas acerca de “*Criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)*”. Los entrevistados manifestaron su opinión acerca de su experiencia, conocimiento, y manejo/tratamiento sobre el tema en investigación.

Los entrevistados fueron:

- Entrevistado 1: Capitán de Navío SGC (r) Mg. Manuel Gilberto Hinojosa López – Cargo: Asesor Marítimo en Asuntos de la Organización Marítima Internacional de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.
- Entrevistado 2: Dr. Mariano Gutiérrez Torero – Cargo: Director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuicol.
- Entrevistado 3: Mg. Ramiro Bermeo – Cargo: Superintendente Terminal Marítimo OCP Ecuador S.A.
- Entrevistado 4: C de N (r) Mg. Fidel Reyes Meléndez – Cargo: Consultor Asuntos Marítimos.
- Entrevistado 5: Capitán de Navío SGC. Mg. Harry Raúl Chiarella Horna – Cargo: Sub Jefe del Distrito de Capitanías Nro. 3.
- Entrevistado 6: Capitán de Corbeta Mg. Roberto Antonio Valdivieso Acuña – Cargo: Superintendente de Flota Marítima IMI DEL PERU SAC
- Entrevistado 7: Capitán de Corbeta Mg. Víctor LUN PUN Torres – Cargo: Capitán de Puerto de Talara.
- Entrevistado 8: CPFGE-EM Mg. Ricardo Rendón Meneses – Cargo: Capitán de Puerto, Puerto Bolívar, Ecuador.

- Entrevistado 9: Dr. Sebastián Adins Vanbiervliet – Cargo: Relaciones Internacionales PUCP.
- Entrevistado 10: Mg. Ulises Munaylla Alarcón – Cargo: Asesor de la Sociedad Nacional de Pesquería de Perú.

A. Comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, en el Perú y en el Ecuador, en el periodo 2015 al 2019.

- **¿Explique su opinión, sobre cómo ha sido el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta de los sistemas de alerta ante derrames, por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?**

Entrevistado 1: *“Hay mecanismos de comunicación y coordinación entre las Autoridades Marítimas de Perú y Ecuador, tanto a nivel local, regional y nacional (Capitanía de Puerto de Zorritos, Jefatura del Distrito de Capitanías N° 1 y Dirección General de Capitanías y Guardacostas, respectivamente), en temas de interés común, como el combate de actividades ilícitas y derrames de hidrocarburos, entre otros. Además, se realizan anualmente ejercicios binacionales de cómo afrontar derrames de hidrocarburos, alternando las sedes cada cierto tiempo. Asimismo, en el Plan Nacional de Contingencias y los Planes de acción locales, se contempla acciones de respuesta a la ocurrencia como sistemas de alertas, evaluación y vigilancia frente a estos eventos, sin embargo, no existe a nivel nacional ni entre ambos países, un sistema de vigilancia marítimo que pueda detectar oportunamente la ocurrencia de derrames de hidrocarburos y permita del mismo modo emitir oportunamente la alerta correspondiente”.*

Entrevistado 2: *“De acuerdo a mi experiencia en IMARPE, la reacción ante eventos como el derrame de hidrocarburos ha sido lento e ineficaz, a pesar que existen ciertos protocolos”.*

Entrevistado 3: *“En los últimos años, no he tenido conocimiento de eventos de derrame de hidrocarburos que haya demandado una acción conjunta entre los dos países. Se debería tomar en cuenta la experiencia de las empresas privadas que han*

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

tenido una respuesta eficaz ante eventos de derrame de hidrocarburos. Teniendo procedimientos y acciones definidas con indicadores de gestión, desde la prevención hasta las tareas de remediación. Estas etapas deberían ser auditadas con rigurosidad por la Autoridad Ambiental Nacional. Hay que señalar, que hay una oportunidad de mejora desde los sistemas de gestión hasta los equipamientos en la empresa pública”.

Entrevistado 4: *“No tengo información puntual sobre algún incidente en los últimos años, sin embargo, hace unos años cuando ocurrió el incidente del BAP Supe en las costas de Zorritos, las autoridades actuaron con prontitud disipando la mancha de hidrocarburos rápidamente debido a las características de ser un crudo ligero”.*

Entrevistado 5: *“No he tenido la opción de participar en una acción de respuesta de sistema de alerta, evaluación y vigilancia ante derrames en la zona norte del país, en el periodo señalado. Es recomendable que conozcan la opinión de los Capitanes de Puerto Talara y Zorritos, así como de los Oficiales de Jedicap-I”.*

Entrevistado 6: *Existen canales de comunicación entre las autoridades de Perú y Ecuador para establecer coordinaciones en caso se presente algún incidente importante que sea de interés, asimismo en los últimos años se han realizado ejercicios de control de derrames de hidrocarburos en el mar, con la participación de Perú y Ecuador.*

Entrevistado 7: *“El Estado Peruano ha delegado en la Autoridad Marítima Nacional la responsabilidad de elaborar y ejecutar el Plan Nacional de Contingencias, velar por el cumplimiento de las normas nacionales ambientales emitidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), en ese sentido, existen diversos mecanismos de comunicación y coordinación con la Autoridad Marítima del Ecuador, con el fin de tratar temas comunes de interés. Todas estas coordinaciones se plasman en una serie de ejercicios binacionales realizados anualmente, donde se busca incrementar el nivel de entrenamiento de nuestras organizaciones, en tal sentido, la evaluación y vigilancia del derrame van realizándose continuamente y de forma efectiva. Los sistemas de alerta de estos esfuerzos binacionales requieren establecerse con mayor detalle, ya que no hay normas precisas al respecto”.*

Entrevistado 8: *“Por el lado del Ecuador si existe un nivel de respuesta a este tipo de contingencia dependiendo de la magnitud. En los últimos cuatro años no se han reportado incidentes de esta naturaleza. En el caso que el incidente sobrepase las*

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

capacidades locales de respuesta se activa el plan regional de contingencias, siendo las acciones dirigidas y coordinadas por el Comité de Operaciones de Emergencia, con la participación de las autoridades competentes y la Superintendencia Petrolera del Salitral a cargo de las acciones a nivel regional”.

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *"Durante la vigencia de estos convenios no se ha producido un derrame de petróleo de grandes dimensiones, que es requisito para activar el Plan Regional de Contingencias, por tanto, no podría decirse cuál ha sido el comportamiento de las instituciones de Perú y Ecuador”.*

- **¿Explique cómo considera se han comportado las operaciones de limpieza, eliminación de hidrocarburos recuperados y restauración ambiental de áreas afectadas como acciones de respuesta ante derrames, por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?**

Entrevistado 1: *“De acuerdo a la experiencia en la conducción de acciones de respuesta a derrames de hidrocarburos las operaciones de contención y recuperación de hidrocarburos en el mar son realizadas adecuadamente. El punto débil son las operaciones de limpieza de costa y la posterior disposición final de los hidrocarburos recuperados debido a que no está claramente definidas las responsabilidades de ejecución y supervisión. Del mismo modo, no está normado cómo debe efectuarse las labores de restauración ambiental de las áreas afectadas por los derrames, dándose por culminadas las labores con la limpieza de las zonas afectadas”.*

Entrevistado 2: *“Recomiendo que el DICAPI debería contar con un financiamiento adicional para abordar estas contingencias y la participación intersectorial de instituciones como GOREs, MINAM, MINEM, MINCETUR, IMARPE, ANA”.*

Entrevistado 3: *“No se ha reportado eventos en el mar que permitan evaluar su eficacia de la gestión de los dos países, a pesar del riesgo presente por la presencia de instalaciones en las cercanías a la frontera. En el caso de Ecuador, se debería tomar en cuenta la experiencia privada en las operaciones de remediación ambiental de derrames de hidrocarburos en tierra, que marcaron un hito, y motivaron para la elaboración de una nueva legislación ambiental, a pesar de la inercia de la empresa*

pública en mejorar sus procesos, cada vez se observa un mejor nivel técnico frente a estos eventos”.

Entrevistado 4: *“No dispone de información”.*

Entrevistado 5: *“Al no haber participado o presenciado algún incidente, o incluso ejercicio en la zona norte, no puedo emitir una apreciación sobre lo consultado; recomendando que sean los Oficiales que se han desempeñado como Capitanes de Puerto, quienes emitan sus consideraciones; así como los responsables de las empresas e instituciones que participan periódicamente en los ejercicios de derrame de hidrocarburos”.*

Entrevistado 6: *“Puedo señalar que las operaciones de contención y recuperación de hidrocarburos en el mar en la zona norte del litoral Peruano, en los pequeños incidentes observados, son realizadas adecuadamente; sin embargo, la dificultad se presenta en las operaciones de limpieza en las operaciones de la costa”.*

Entrevistado 7: *“De acuerdo a la experiencia en el cargo, la eliminación de hidrocarburos recuperados se lleva con normalidad; no siendo así con las operaciones de limpieza y la posterior restauración ambiental de las áreas afectadas, las cuales son llevadas a cabo adecuadamente en situaciones de derrame de menor escala, sin embargo, un incidente mayor va a mostrar ciertas limitaciones en la parte normativa y organizacional”.*

Entrevistado 8: *“En Puerto Bolívar no se han registrado contingencias de este tipo en los últimos 4 años. Sin embargo, se ha realizado prácticas de respuesta para entrenamiento y verificación de equipos y procedimientos con el Perú. Las actividades ejecutadas únicamente buscaban la comprobación de los procedimientos, equipos y los protocolos de coordinación con la Armada del Perú. En cuanto a equipos se empleó barreras aislantes y equipos recuperadores de hidrocarburos (skimmers), siendo los resultados los esperados”.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“No se ha implementado las operaciones de limpieza, eliminación de hidrocarburos, por cuanto no se ha producido un derrame de hidrocarburos en el mar que sean de importancia. No obstante, a nivel nacional pudo haberse efectuado derrames de menor magnitud y aplicado las operaciones requeridas”*

- **¿Cómo valora el comportamiento del Manejo de Recursos Logísticos, Asesoramiento Técnico y Comunicaciones, como acciones de respuesta ante derrames por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?**

Entrevistado 1: *“En cuanto al manejo de recursos, el problema se presenta cuando se requiere recursos adicionales que deben ser solicitados a otras instalaciones portuarias que pueden estar alejadas, ya que no existe la obligatoriedad legal de poner a disposición sus recursos al ser requeridos por la Autoridad Marítima. Si bien en los planes de acción en caso de derrames de hidrocarburos se contempla la constitución de un Comité de Asesoramiento Técnico, dichos comités no se reúnen periódicamente, lo cual eventualmente se da solo en casos reales de derrames. Las comunicaciones en caso de derrames se llevan a cabo conforme a lo establecido en los planes de contingencias locales. Cabe señalar, que en el periodo de referencia 2015 al 2019, no han ocurrido derrames de hidrocarburos en la zona norte del Perú, que haya motivado alguna coordinación con las autoridades ecuatorianas. Cuando se han realizado ejercicios conjuntos entre ambos países, solo el país de Ecuador ha participado con una Unidad Guardacosta, la misma que no cuenta con equipamiento para combatir derrames de hidrocarburos. Del mismo modo, no se han dado reuniones bilaterales para determinar necesidades de asesoramiento técnico en caso de derrames de hidrocarburos así de medios logísticos”.*

Entrevistado 2: *“Existe una demanda logística y financiera para atender este tipo de eventos, que el DICAPI no puede encargarse solo, debería considerarse la intervención del COMAEN y CEPLAN”.*

Entrevistado 3: *“Al no haber observado eventos que demanden de la acción de los países, no puedo emitir una opinión sobre el tema, sin embargo, con la nueva estructura de gestión de riesgos en el país se ha notado una mejor coordinación ante estos eventos. En el tema de comunicación, podemos tomar el modelo ecuatoriano ante desastres o emergencias con su servicio ECU 911”.*

Entrevistado 4: *“Conozco de un caso de derrame de hidrocarburos fluvial, originado en Ecuador y que derivó hasta la zona peruana, evidenciándose un problema con el plan de contingencias basado principalmente en el equipamiento de las instalaciones locales”.*

Entrevistado 5: *“Al no haber participado o presenciado en algún incidente, o incluso realizado ejercicios en la zona norte, no puedo emitir una apreciación sobre lo consultado”.*

Entrevistado 6: *“En el puerto de Talara el Comité de Asesoramiento es permanente, anualmente se renueva y se realizan dos (02) ejercicios por año, a cargo de las empresas PETROPERU y SAVIA PERU, manteniendo una alternancia por empresas en ambos ejercicios, y simulando que, con sus medios, sobrepasa el control en caso de un derrame. Cabe señalar que el mayor derrame que se ha producido fue en la jurisdicción de Zorritos, cuando explotó el BAP Supe”.*

Entrevistado 7: *“De acuerdo a la normativa hay procedimientos en el caso de derrame de hidrocarburos, donde el accionar debe ser en conjunto entre la Autoridad Marítima y las empresas o instituciones con instalaciones portuarias, siendo el Capitán de Puerto, el encargado de conducir las operaciones y controlar las unidades de superficie y áreas que se empleen. Sin embargo, no hay una norma que exija al infractor o responsable del derrame a destinar mayores recursos en el caso que la magnitud del derrame supere sus capacidades. En estos casos, se cuenta con un Comité de Asesoramiento Técnico (CAT), que se reúnen actualmente cada semestre a realizar ejercicios de derrame, diurno y nocturno, previo a un informe previo. Es en ese sentido que la comunicación entre los integrantes del grupo se lleve a cabo con normalidad y fluidez. En relación al periodo de referencia no han ocurrido derrames de hidrocarburos en la zona norte del País, que hayan motivado la coordinación con las autoridades ecuatorianas. Los ejercicios binacionales con el Ecuador actualmente, se han limitado a la participación de una Unidad Guardacostas por cada parte, las mismas que no cuentan con equipamiento para combatir derrames de hidrocarburos, Asimismo, no se han dado reuniones bilaterales para determinar necesidades de asesoramiento técnico en caso de derrames de hidrocarburos, así como de medios logísticos”.*

Entrevistado 8: *“En la tercera semana de octubre 2019 se llevó a cabo un ejercicio binacional con la participación de la Marina de Guerra del Perú a través de Lanchas Guardacostas, estas actividades fueron conducidas por el Comité de Operaciones de Emergencia. Estas actividades buscan la comprobación de los procedimientos, equipos y protocolos de coordinación con la Armada del Perú, que si obtuvo resultados muy favorables. En Ecuador, el Comité de Operaciones de Emergencias*

presidido por el Capital de Puerto, y los delegados de las instituciones relacionadas proporcionan asesoramiento y disponen las acciones que se requiera de sus instituciones”.

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“En cumplimiento de las disposiciones del Protocolo Complementario del Acuerdo sobre Cooperación Regional,, se asume que cada país contratante debía contar con un Plan de Contingencias Nacional debidamente estructurado que comprenda los siguientes aspectos:*

- *Otorgar responsabilidades institucionales y funcionales para las actividades de dirección y ejecución de procedimientos de prevención, control y limpieza de derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.*
- *Plantear las áreas más sensibles y críticas al perjuicio ecológico o económico que requerirán una defensa especial.*
- *Escenarios naturales, atmosféricas y oceánicas imperiosos en las áreas críticas;*
- *Técnicas de control y limpieza más recomendables en diferentes circunstancias y áreas críticas.*
- *Recursos financieros y físicos, como materiales y equipos disponibles en el país y en las áreas críticas, así como los criterios para la repartición del equipamiento técnico;*
- *Plan de Acción en casos de emergencia;*
- *Dispositivos de solicitud y uso de asistencia externa; y*
- *Relación de personal e instituciones comprendidas en el Plan de Acción.*

➤ **¿Cómo valora los efectos en la salud y la seguridad industrial, como consecuencia de las acciones de respuesta ante derrames por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?**

Entrevistado 1: *“Las acciones de respuesta a derrames de hidrocarburos no deben tener impacto negativo en la salud y la seguridad industrial de los participantes debido a que está dispuesto y se cumple, que deben contar con el equipo de protección personal requerido.”*

Entrevistado 2: *“Existe evidencia que para controlar la contaminación de químicos*

que son igual o más nocivos que los propios hidrocarburos. Se debería precisar que métodos y/o elementos químicos no se deberían usar. Considerar un reglamento específico que se pueda revisar cada cierto tiempo sería lo óptimo”.

Entrevistado 3: *“El tema de la seguridad industrial está en evolución a mejorar con la implementación de procedimientos estándar que hoy se aplica en todo el mundo. Estos son: elementos de protección personal para mitigar los efectos de los hidrocarburos a las personas. Otra vez no tengo evidencias de la interacción entre los dos países”.*

Entrevistado 4: *“Cualquier actividad de combate a la contaminación debe contar con las medidas de seguridad para el personal que realiza la operación. Y tanto el personal privado como el personal militar debería contar con un seguro especial para estos fines”.*

Entrevistado 5: *“Al no haber participado o presenciado en algún incidente, o incluso realizado ejercicios en la zona norte, no puedo emitir una apreciación sobre lo consultado”.*

Entrevistado 6: *“Debido a la antigüedad de las plataformas petroleras y el desconocimiento de la ubicación precisa de todas las líneas submarinas, en caso de derrame, traería impacto en la salud si la contaminación llegará hasta la playa”.*

Entrevistado 7: *“Si bien existe una posibilidad de que haya efectos negativos en la salud en las acciones de respuesta ante derrames y por lo tanto se vea afectada la seguridad industrial, las autoridades competentes tomamos las medidas necesarias para minimizarlas, del mismo modo verificamos que las empresas relacionadas a la comercialización de hidrocarburos cuenten con los equipos de protección personal requerido, evitando estos efectos negativos”.*

Entrevistado 8: *“En el caso del Ecuador, la Armada contempla la aplicación de la normativa nacional e internacional relacionada con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de accidentes, que incluye el ámbito de la seguridad industrial. Y las inspecciones periódicas y emisión de certificados que dan fe del cumplimiento de la normativa, contribuyen a garantizar la seguridad del personal y el material en situaciones de emergencia”.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“Los equipos de protección personal, normados para realizar operaciones de esta respuesta ante derrames de hidrocarburos, permiten una adecuada protección a las personas, por lo que estas operaciones no deberían tener impactos negativos en la salud y la seguridad industrial de los participantes”.*

Análisis de las respuestas

Haciendo una síntesis de las respuestas de los entrevistados respecto a las acciones de respuesta ejecutadas entre Perú y Ecuador ante la presencia de derrame de hidrocarburos en el mar, esta no ha sido corroborada durante el periodo 2015 al 2019, ya que no ha habido un incidente de derrame de hidrocarburos en el mar localizada en la zona norte del país. Cabe señalar, que tanto el Perú como Ecuador tienen un sistema de alerta, evaluación y vigilancia frente a un derrame de hidrocarburos. En el caso de las operaciones de limpieza, recuperación y restauración ambiental, el Perú no realiza adecuadamente la disposición final de los hidrocarburos recuperados. Además, las labores de restauración ambiental presentaría ciertas limitaciones, no obstante a menor escala su ejecución se realiza de forma satisfactoria. Otro aspecto observado es el manejo de recursos logísticos, que también ha presentado puntos críticos, por ejemplo cuando han realizado acciones conjuntas, las Unidades Guardacostas de ambos países no han contado con el equipamiento adecuado, esto puede explicarse por los elevados costos de dichos equipos, ausencia y medios logísticos especializados. Por el lado de la salud y seguridad industrial, ambos países si cuentan con equipos de protección personal necesario, solo podría haber un efecto negativo en la salud en el caso si la contaminación alcanzara la playa.

Análisis documental

En la literatura, hay pocos hechos documentados sobre acuerdos bilaterales entre países, mucho menos en América. Sydnes y Sydnes (2012) realizaron una investigación para examinar el régimen bilateral de respuesta ante derrames de petróleo entre los países de Noruega y Rusia. Y a pesar que nunca tuvieron que atender una operación real de un incidente importante en el Mar de Barents, en los ejercicios en conjunto se llegó a la conclusión que los acuerdos bilaterales y el Plan de Contingencias Conjunto funcionaba en la práctica. Lo que concuerda, con lo observado en la investigación, sin embargo en nuestro caso hay aspectos por mejorar.

En nuestra región, la literatura nos describe el acuerdo realizado entre dos empresas extranjeras por un lado Ecopetrol (Colombia) y Petroecuador (Ecuador), este acuerdo permitiría tener una respuesta en conjunto de forma rápida y eficaz, y se activaría cuando los recursos, el personal y el equipo de la parte afectada sean insuficientes, este sería el primer caso en América Latina en donde se implementó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990), en donde se hizo un trabajo en conjunto entre gobierno y la industria. Cabe señalar, que en nuestro país hay un hecho que puso a prueba el plan de contingencias en caso de derrames de hidrocarburos en el Perú, fue el accidente del BAP Supe. Sin embargo, según una investigación realizada en el Congreso en el 2008, las conclusiones no determinaron daños ambientales en la zona del accidente. Ninguna entidad del Estado efectuó una cuantificación de los daños producidos. Además, se determinó que la empresa BPZ Energy involucrada en los hechos, no contaba con un plan de contingencias que minimizará los daños de un posible accidente.

B. Propuesta de criterios para establecer un plan nacional del Perú, para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el período 2020 al 2030.

➤ Dimensiones: Coordinación.

¿Qué procedimientos operativos destinados a la coordinación debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales?

Entrevistado 1: *“De acuerdo al Convenio OPRC (Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos) de 1990, donde Ecuador y Perú son estados integrantes, establece que cada país debe tener un sistema nacional que combata los eventos de contaminación por hidrocarburos, el cual deber incluir, un plan nacional de preparación y lucha para contingencias. Este plan debería contemplar mecanismos de coordinación con todos los que puedan tener algún tipo de participación en el combate a derrames de hidrocarburos, como son buques de bandera nacional, buques de bandera extranjera en aguas bajo su jurisdicción, plataformas petroleras, instalaciones portuarias, autoridades pertinentes (Marítimas, Portuarias, ambientales, municipales, etc.)”.*

Entrevistado 2: *“La coordinación debe ser binacional, es decir que cada país debería nominar a una entidad responsable para esta función. Tomando en cuenta el patrimonio biológico común, y el impacto que puede repercutir en cada uno de los países, como en el sector turístico, pesquero, gastronómico, etc., así como el tráfico marítimo”.*

Entrevistado 3: *“Respecto a los procedimientos operativos para la coordinación que debería tener un plan nacional de contingencias de derrames de hidrocarburo en el mar, se considera los siguientes:*

- *Flujo de comunicaciones tanto de alertas tempranas hasta la activación del Plan de respuesta a emergencias.*
- *Roles y responsabilidades con el detalle de las brigadas de control.*
- *Inventario de equipos, embarcaciones, materiales y herramientas.*
- *Inventario de estrategias para contención y recolección de hidrocarburos.*
- *Plan de remediación socio ambiental”.*

Entrevistado 4: *“Debería tomar en cuenta el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC 90), y revisar el Artículo 6.1, 6.2 y 7, sobre cooperación internacional en la lucha contra la contaminación, y el Artículo 10 sobre fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación. Además, se debe considerar el Manual sobre contaminación con hidrocarburos elaborado por el MEPC (apéndice parte II: planificación para contingencias)”.*

Entrevistado 5: *“Para alcanzar el mayor grado de eficiencia y coordinación de esfuerzos, se debe considerar las siguientes actividades:*

- *Plan local: Cuando se origine un acontecimiento en el que exista un riesgo o posibilidad de descarga u ocurra una contingencia con descarga efectiva, de origen que se conozca o no, y el hecho afecte a la jurisdicción de la Capitanía de Puerto (y los participantes de su jurisdicción), la misma que cuente con los medios y materiales suficientes para controlar la situación.*
- *Plan zonal: Si por el tamaño del derrame (por volumen o connotaciones de otra índole) se encuentran afectadas más de una jurisdicción local, o los medios no*

sean suficientes para controlar la situación.

- Plan nacional: *En caso que el tamaño del volumen derramado o por su impacto, la capacidad del nivel zonal se vea sobrepasada”.*

Entrevistado 6: *“Los mecanismos de coordinación, que se acuerden debe ser inmediatos, dejando a un lado las trabas burocráticas como permisos de ingreso de naves y equipos, ya que la ayuda en una situación de derrame deber ser oportuna”.*

Entrevistado 7: *“Un plan nacional referido al tema de derrames deberá formularse cumpliendo los establecido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), del cual el Perú es parte. Nuestro plan nacional debe contar con mecanismos primarios y alternos que permitan una comunicación y coordinación constante entre los actores públicos y privados en una operación para la prevención de derrames, incluyendo a buques, plataformas petroleras, instalaciones portuarias, entre otros que resulten pertinentes. Es importante señalar que los medios de comunicación deben ser estandarizados para evitar limitaciones en esta”.*

Entrevistado 8: *“Para operativizar las coordinaciones a nivel bilateral o multilateral se requiere el establecimiento de responsables para el intercambio de información, así como contar con formatos estandarizados que faciliten el intercambio de información. Se debería sistematizar los ejercicios binacionales para que se den de forma periódica y garantizados por las autoridades competentes”.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“El Plan Nacional de Contingencias debe tener en principio una estructura y funciones debidamente establecidas; así como los mecanismos de acción. En su estructura debe tener al Organismo Rector a cargo del funcionario de más alto nivel; luego el Centro de ejecución que coordina las operaciones de respuesta; y el jefe de acción, la persona que dirige las acciones”.*

➤ **Dimensiones: Alerta.**

¿Qué procedimientos operativos destinados a la alerta debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales?

Entrevistado 1: *“El plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar debería tener los siguientes procedimientos operativos referidos a la alerta de derrames:*

- Empleo de código de alertas de acuerdo al tipo de evento, ubicación, etc.
- Empleo de modelo de reporte a fin de alertar ocurrencias de derrames.
- Plan de comunicaciones para alertar las 24 horas del día sobre las ocurrencias de derrames de hidrocarburos, el que debería incluir a todos los participantes, medios de comunicación (teléfono, radio, correo electrónico, etc.), prioridad del empleo de estos medios, debiendo designarse al responsable de las comunicaciones”.

Entrevistado 2: *“Implementar una medida obligatoria de reporte por las naves pesqueras artesanales e industriales hacia DICAPI sobre la ocurrencia de eventos relacionados con el derrame de hidrocarburos. Cabe señalar, que la DICAPI cuenta con algunas herramientas tecnológicas como el SIMTRAC y el SISESAT del Ministerio de la Producción. Además, debe implementarse sanciones drásticas por delitos de corrupción de funcionarios, abuso de autoridad, etc., y otras prácticas para sancionar el no reporte”.*

Entrevistado 3: *“Respecto a los procedimientos operativos para la alerta que debería tener un plan nacional de contingencias de derrames de hidrocarburo en el mar, se considera los siguientes:*

- Detalle de parámetros operativos de los potenciales generadores de derrames que disparen una alerta temprana.
- Plan anual de ejercicios y simulacros.
- Convenios o acuerdos con Terceras Partes para soportar la contención y recolección.
- Lista de embarcaciones con capacidades para manipular equipos de contingencias.
- Lista de personal calificado para comandar la emergencia”.

Entrevistado 4: *“Se debe revisar los manuales de IPIECA como mejores prácticas de la industria”.*

Entrevistado 5: *“La alternativa de solución debe contemplar que la dependencia a*

nivel local (donde se inicie el incidente) de forma automática comunique y de la alerta a nivel zonal y nacional, cuando se produzca la descarga de contaminantes a las aguas por un error a bordo o de navegación, o que producido el hecho, la inspección de las operaciones exceda la capacidad de respuesta de la compañía responsable, o que la evolución del derrame demande solo maniobras de vigilancia del mismo”.

Entrevistado 6: *“El plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar debería tener: Código de alertas, Modelo de Reportes según el evento, Canales de comunicaciones claramente establecidos, Personas responsables, incluyendo a todos los participantes”.*

Entrevistado 7: *“El plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar actualizado con Decreto Supremo N° 051-DE/MGP de fecha 2 de agosto 1993 y aprobado con el Decreto Supremo N° 003-86-MA de fecha 5 de febrero de 1986, establece las responsabilidades y funciones.*

Entrevistado 8: *“El plan referidos a la alerta de derrames, debe incluir: La relación integral de todos los participantes señalando claramente sus responsabilidades, Se deben establecer los medios de comunicación a emplearse, Los códigos de comunicaciones para reportar el derrame y Establecer los formatos de reporte”.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“El Plan de Contingencias Regional de la CPPS recomienda activar únicamente cuando se trate de derrames en cantidades mayores 10,000 barriles o cuando la magnitud de los efectos que se prevé así lo recomiendan”.*

➤ **Dimensiones: Movilización.**

¿Qué procedimientos operativos destinados a la movilización debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales?

Entrevistado 1: *“El plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar debería tener los siguientes procedimientos operativos referidos a la movilización de recursos:*

- *Cadena de mando para la toma de decisiones.*
- *Relación de equipos: ubicación, almacenamiento, tipo, características, etc.*

- *Medios de transporte: local, a otras áreas.*
- *Personal: competencias, procedencia (Entidades estatales, empresa privada)”.*

Entrevistado 2: *“Implementar una medida obligatoria donde la DICAPI pueda disponer de unidades logísticas privadas en caso de emergencia, así como en el caso de guerra”.*

Entrevistado 3: *“Respecto a los procedimientos operativos para la movilización, un plan nacional de contingencias de derrames de hidrocarburo en el mar, debería considerar los siguientes:*

- *Procedimientos de priorización de uso de recursos en caso de contingencias.*
- *Inventarios de existencias en los diferentes puntos de almacenamiento de equipos.*
- *Procedimientos de suspensión de actividades para desafectar equipos”.*

Entrevistado 4: *“Considera que se debe revisar el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC 90), Manual sobre contaminación con hidrocarburos elaborado por el MEPC (apéndice parte II: planificación para contingencia) y los manuales de IPIECA como mejores prácticas de la industria”.*

Entrevistado 5: *“Los procedimientos operativos destinados a la movilización deberían considerar lo siguiente:*

- *Cadena de mando, comunicación y notificación. Análisis inicial sobre las posibles incidencias y características de la contingencia, acorde a la información recibida.*
- *Listar los equipos de las instituciones, de organismos y empresas privadas, nacionales y extranjeras, que constituirán parte de las reglas zonales y locales.*
- *Criterios para la determinación de las zonas especialmente sensibles.*
- *Métodos de despliegue y repliegue de recursos humanos y materiales desde el establecimiento a la zona del incidente”.*

Entrevistado 6: *“La movilización de recursos, para el plan nacional de control de derrames de hidrocarburos en el mar, debe establecer: Cuales son las competencias de las personas responsables y su jerarquía, Relación de los equipos disponibles y su ubicación, Medios de transporte y rutas”.*

Entrevistado 7: *“El Plan Nacional debe considerar procedimientos operativos referidos a la movilización de recursos como:*

- *La lista de equipamiento disponible en cada área y por cada instalación portuaria, con sus respectivas características.*
- *Medios de transporte terrestre y acuáticos disponibles, con sus capacidades de carga.*
- *Personal con sus capacitaciones y competencias, tanto de la empresa privada como de instituciones públicas.*
- *Organización de la cadena de comando”.*

Entrevistado 8: *“La experiencia vivida en los simulacros desarrollados, me permite sugerir los siguientes procedimientos para movilización:*

- *Conformación / instalación de comité de operaciones de emergencia (COE).*
- *Inventario de medios y equipos.*
- *Tareas predefinidas en función de las competencias de entidades del COE.*
- *Plan de comunicaciones”.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“Para la movilización de recursos, es necesario contar con una relación detallada de los equipos con los que se cuenta, donde se encuentran almacenados; asimismo, cuales son los medios de transporte para movilizarlos y quienes son las personas responsables para efectuar esta tarea”.*

➤ **Dimensiones: Respuesta.**

¿Qué procedimientos operativos destinados a la respuesta debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales?

Entrevistado 1: *“El plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar debería tener los siguientes procedimientos operativos referidos a la respuesta:*

- *Técnicas de respuesta y proceso de selección.*
- *Marco legal aplicable: uso de dispersantes en mar y tierra, limitaciones para*

limpieza de costa, disposición final de residuos oleosos, etc.

- *Monitoreo del derrame y de las operaciones.*
- *Evaluación de acciones de respuesta tomadas.*
- *Determinación de término de operaciones y desmovilización”.*

Entrevistado 2: *“Implementar una medida para estimar el “riesgo ecológico” antes y después de sucedido un evento de derrame de hidrocarburos. Una estimación semi-cuantitativa de las especies marinas que hayan podido ser afectadas. Cabe señalar, ya vienen haciendo aplicadas en el sector pesquero. Y se usan para otorgar eco-certificaciones de pesquería como la Marine Stewardship Council (MSC)”*

Entrevistado 3: *“Respecto a los procedimientos operativos para la respuesta que debería tener un plan nacional de contingencias de derrames de hidrocarburo en el mar, se considera los siguientes:*

- *Estrategias de contención y recolección de hidrocarburos.*
- *Comando de incidentes en escena.*
- *Flujo de comunicaciones internas y externas.”.*

Entrevistado 4: *“Considera que se debe revisar el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC 90), Manual sobre contaminación con hidrocarburos elaborado por el MEPC (apéndice parte II: planificación para contingencia) y los manuales de IPIECA como mejores prácticas de la industria”.*

Entrevistado 5: *“Los procedimientos operativos destinados a la respuesta deberían considerar lo siguiente:*

- *Análisis inicial sobre los posibles sucesos y cualidades de la contingencia, acorde información recibida.*
- *Criterios para el uso de agentes químicos para el tratamiento de la mancha serán los establecidos por las directivas de la Dirección de Protección del Medio Ambiente, y del reglamento que existe.*
- *Pautas para la disposición final de los contaminantes recogidos en la operación.*
- *Protección del personal que labora y seguridad operativa”.*

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 6: *“La respuesta debe contemplar, cual es el marco legal aplicable para el uso de equipos, basado en la evaluación de las características del derrame; cuáles serán las técnicas que se emplearán; el monitoreo de control al inicio, durante las operaciones y al termino de las mismas”.*

Entrevistado 7: *“El Plan Nacional debe considerar procedimientos operativos referidos a la respuesta como:*

- *Seguimiento y control de las operaciones de derrames.*
- *Métodos de respuesta a cada tipo de derrame.*
- *Normativa para el uso de dispersantes y equipamiento contra derrames, así como sus limitaciones.*
- *Procedimientos para la disposición final de residuos.*
- *Apreciación de acciones de respuesta tomadas.*
- *Toma de decisiones para el término de operaciones y desmovilización”.*

Entrevistado 8: *“La experiencia vivida en los simulacros desarrollados, me permite sugerir los siguientes procedimientos para respuesta:*

- *Conformación / instalación del COE.*
- *Tareas predefinidas en función de las competencias de entidades del COE.*
- *Plan de comunicaciones.*
- *Protocolo para control de tráfico marítimo.*
- *Criterios para terminación de labores de limpieza.*
- *Plan de gestión de residuos recuperados.*
- *Evaluación de acciones ejecutadas / lecciones aprendidas.*

Entrevistado 9: *No se le preguntó.*

Entrevistado 10: *“En principio el sistema de comunicaciones establecido.....deben estar completamente operativos para las coordinaciones en el envío y recibo de los equipos que se soliciten”.*

Análisis de las respuestas

Haciendo una síntesis de las respuestas de los entrevistados respecto a los procedimientos operativos que debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales, estos deben estar alineados a cuatro aspectos: coordinación, alerta, movilización y respuesta. En cuanto a la “coordinación”, los mecanismos deben posibilitar los siguientes puntos: i) Flujo de comunicaciones tanto de alertas tempranas hasta la activación del Plan de respuestas de emergencias, ii) Roles y responsabilidades con el detalle de las brigadas de control, iii) Inventario de equipos, embarcaciones, materiales y herramientas, iv) Inventario de estrategias para contención y recolección de hidrocarburos, y v) Plan de remediación socio ambiental. Respecto a la dimensión “alerta”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Empleo de código de alertas al tipo de evento, ubicación, etc., ii) Empleo de modelo de reporte a fin de alertar ocurrencias de derrames, iii) Plan de comunicación para alertar las 24 horas del día sobre la ocurrencia de derrames de hidrocarburos, que incluya a todos los participantes y medios de comunicación, iv) Identificar los potenciales generadores de derrames que disparen una alerta temprana a nivel zonal y nacional, v) Plan anual de ejercicios y simulacros sobre alertas. Respecto a la dimensión “movilización”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Cadena de mando para la toma de decisiones, ii) Relación de equipos: ubicación, almacenamiento, tipo, características, etc., iii) Medios de transporte terrestre y acuáticos disponibles, con sus capacidades de carga, iv) Contar con personal competente tanto del sector privado como del sector público, v) Criterios para la determinación de las zonas especialmente sensibles, vi) Métodos de despliegue y repliegue de medios humanos y materiales de la institución a la zona del incidente, vii) Inventario de medios y equipos disponibles por cada instalación portuaria, viii) Plan de comunicación de movilización. Respecto a la dimensión “Respuesta”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Análisis inicial, monitoreo y seguimiento del derrame y de las operaciones de contingencia, ii) Evaluación de acciones de respuesta tomadas, iii) Determinación de término de operaciones y desmovilización, iv) Establecer mecanismo para estimar el riesgo ecológico, v) Estrategias de contención y recolección de hidrocarburos, vi) Flujo de comunicaciones internas y externas, vii) Organización de un comando de incidentes en

escena, viii) Criterios para la utilización de dispersantes o agentes químicos para el tratamiento de la mancha, ix) Procedimientos para la disposición final de los contaminantes recogidos en la operación, x) Conformación / instalación del Centro de Operación de Emergencia (COE).

Análisis documental

Recogiendo la experiencia, de otros países un plan de contingencias nacional debe considerar cinco niveles de aplicación como lo formuló Xiong, Long, Tang, Wan y Li (2015), es decir a nivel nacional, nivel del mar, nivel provincial, nivel del puerto y nivel del barco. Otro aspecto, es que un Plan de Contingencias se debe revisar y actualizar anualmente, de forma tal que proporcione respuestas coordinadas con los actores claves. Además, un Plan de Contingencias, debe incluir el desarrollo de medidas y sistemas de preparación apropiadas para reportar la existencia de un incidente de contaminación proporcionando los medios para tomar medidas rápidas para restringir la propagación del petrolero derramado (Sydnes y Sydnes, 2012). Se debe considerar en la elaboración del Plan de Contingencias los términos en que se basa el Convenio OPRC 90, el Manual sobre contaminación con hidrocarburos elaborado por MEPC (apéndice parte II: planificación para contingencias) y los manuales de IPIECA como mejores prácticas de la industria.

Atendiendo al análisis de las respuestas a las preguntas realizadas a los especialistas consultados, y de los documentos anteriormente indicados, se propone en el marco de esta investigación los siguientes criterios para establecer un plan nacional del Perú, para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar:

Criterios para el plan nacional para el control de contingencias a nivel de coordinación:

Los procedimientos operativos para la dimensión “coordinación”, deberían considerar los siguientes puntos:

- i) Flujo de comunicaciones tanto de alertas tempranas hasta la activación del Plan de respuestas de emergencias.
- ii) Roles y responsabilidades con el detalle de las brigadas de control.

- iii) Inventario de equipos, embarcaciones, materiales y herramientas.
- iv) Inventario de estrategias para contención y recolección de hidrocarburos.
- v) Plan de remediación socio ambiental.

Criterios para el plan nacional para el control de contingencias a nivel de alerta:

Los procedimientos operativos para la dimensión “alerta”, deberían considerar los siguientes puntos:

- i) Empleo de código de alertas al tipo de evento, ubicación, etc.
- ii) Empleo de modelo de reporte a fin de alertar ocurrencias de derrames.
- iii) Plan de comunicación para alertar las 24 horas del día sobre la ocurrencia de derrames de hidrocarburos, que incluya a todos los participantes y medios de comunicación.
- iv) Identificar los potenciales generadores de derrames que disparen una alerta temprana a nivel zonal y nacional.
- v) Plan anual de ejercicios y simulacros sobre alertas.

Criterios para el plan nacional para el control de contingencias a nivel de movilización:

Los procedimientos operativos para la dimensión “movilización”, deberían considerar los siguientes puntos:

- i) Cadena de mando para la toma de decisiones.
- ii) Relación de equipos: ubicación, almacenamiento, tipo, características, etc.
- iii) Medios de transporte terrestre y acuáticos disponibles, con sus capacidades de carga.
- iv) Contar con personal competente tanto del sector privado como del sector público.
- v) Criterios para la determinación de las zonas especialmente sensibles.
- vi) Métodos de despliegue y repliegue de medios humanos y materiales de la institución a la zona del incidente.

vii) Inventario de medios y equipos disponibles por cada instalación portuaria.

viii) Plan de comunicación de movilización.

Criterios para el plan nacional para el control de contingencias a nivel de respuesta:

Los procedimientos operativos para la dimensión “respuesta” deberían considerar los siguientes puntos:

- i) Análisis inicial, monitoreo y seguimiento del derrame y de las operaciones de contingencia.
- ii) Evaluación de acciones de respuesta tomadas.
- iii) Determinación de término de operaciones y desmovilización.
- iv) Establecer mecanismo para estimar el riesgo ecológico.
- v) Estrategias de contención y recolección de hidrocarburos.
- vi) Flujo de comunicaciones internas y externas.
- vii) Organización de un comando de incidentes en escena.
- viii) Criterios para la utilización de dispersantes o agentes químicos para el tratamiento de la mancha.
- ix) Procedimientos para la disposición final de los contaminantes recogidos en la operación.
- x) Conformación / instalación del Centro de Operación de Emergencia (COE).

Además, el plan de contingencias debe considerar en forma general los siguientes puntos:

- Aplicación a cinco niveles: a nivel nacional, a nivel del mar, a nivel provincial, a nivel del puerto y a nivel del barco.
- Se debe revisar y actualizar anualmente, de forma tal que proporciones respuestas coordinadas con los actores claves.
- Desarrollo de medidas y sistemas de preparación apropiadas para reportar la existencia de un incidente de contaminación.

C. Propuesta de criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

¿Qué criterios y/o pautas de carácter político deberían establecerse para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?

Entrevistado 1: *“Deberían tomarse en cuenta el límite marítimo de ambos países, así como sus correspondientes políticas ambientales”.*

Entrevistado 2: *“Debería considerarse el sistema de corrientes, que es altamente dinámico en esa zona, expuesta a fuertes marejadas que pueden afectar la infraestructura costera, que incluye riesgos para las tuberías y plataformas petroleras”.*

Entrevistado 3: *“No dispone de información”.*

Entrevistado 4: *“Se debe aprovechar las reuniones binacionales de ambos gobiernos para discutir temas políticos que favorezcan al plan de contingencias conjunto. También se debería aprovechar para esta misma finalidad las reuniones de los Estados Mayores de ambas Marinas, las reuniones entre Autoridades Marítimas y las Capitanías de Puertos fronterizos”.*

Entrevistado 5: *“Recomiendo iniciar coordinaciones a través de los Ministerios de Relaciones Exteriores o autoridades relacionadas con el tema, como las Autoridades Marítimas y del sector del que dependen”.*

Entrevistado 6: *“Debería tomarse en cuenta los límites marítimos de cada país y la normativa que tiene cada país sobre el particular”.*

Entrevistado 7: *“Deben considerarse los límites marítimos y territoriales de ambos países, asimismo deben convocarse a las autoridades competentes y sus pares, a fin de contar con una apreciación integral de la política ambiental que cuentan estos”.*

Entrevistado 8: *“Debería incluirse este tema en la agenda binacional para que tenga el compromiso y respaldo político adecuado, previa coordinación con las autoridades responsables de cada país”.*

Entrevistado 9: *“Existe la plataforma del Gabinete Binacional en donde parte de sus ejes temáticos son el medio ambiente y la seguridad, sobre todo con referencia a la seguridad multidimensional. Esta sería una buena plataforma para comenzar algún futuro acuerdo, y que luego las partes técnicas desarrollen más el tema. Además, los lineamientos del Acuerdo deben tener en cuenta las demandas de los diferentes autores sociales como: sindicatos, organizaciones civiles, gremio empresarial, etc., tanto del contexto interno como el externo. Además, debería establecerse un mecanismo de validación del acuerdo mediante un plebiscito de participación ciudadana de las regiones involucradas. También, para un Acuerdo de esta naturaleza debería tomarse en cuenta a los gobiernos regionales y locales, de los departamentos de Tumbes, Piura, Lambayeque, etc.”*

Entrevistado 10: *“La misma estructura y los mismos procedimientos establecidos, pero actualizadas a la época”.*

Análisis de las respuestas

Haciendo una síntesis de las respuestas de los entrevistados respecto a los criterios y/o pautas de carácter político, debería establecerse un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar y que permitan fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, para lo cual deben ceñirse principalmente a la política ambiental de cada país, tomando en cuenta los límites marítimos. Además, este tema debería ser parte de la agenda de las reuniones bilaterales que sostienen anualmente, de forma tal que garantice un compromiso y respaldo político de las autoridades al más alto nivel.

Análisis documental

En base a la literatura, podemos tomar en cuenta lo que sostiene Sydnes y Sydnes (2012), que un Plan de Contingencias Binacional o Conjunto, depende de la estabilidad a nivel político, y del apoyo continuo del mismo. Un papel político más activo de los gobernantes fortalecerá los aspectos operativos del plan. La dinámica política del régimen ha asegurado la estabilidad y ha facilitado el desarrollo de las relaciones profesionales entre los representantes de las agencias que se ocupan de

cuestiones operativas. La efectividad de un Plan de Contingencias Bilateral está en función tanto de la estabilidad política como de los logros profesionales. Por su parte, Córdova (2016), refirió que la ejecución de proyectos transfronterizos Perú-Ecuador ayuda a concertar criterios de integración geopolíticos y geoeconómicos.

Atendiendo al análisis de las respuestas a las preguntas realizadas a los especialistas consultados, y de los documentos anteriormente indicados, se propone en el marco de esta investigación los siguientes criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador:

Propuestas de criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar:

Los criterios políticos que deberían considerarse son los siguientes:

- i) Los acuerdos deben estar alineados a la política ambiental de cada país, es decir deben estar en concordancia con la legislación que noma las políticas ambientales, los cuales serán un instrumento de gestión que garantice las acciones frente a un derrame de hidrocarburos.
- ii) Los acuerdos deben tomar en cuenta los límites marítimos, en el sentido de precisar el área de acción que tendría cada país, cuando se realicen operaciones conjuntas durante un derrame de hidrocarburos, además, estas medidas son necesarias para ejercer un mejor control cuando exista un problema de este tipo, en la práctica es tener una política efectiva de solidaridad y ordenada entre ambos países por el bienestar de sus comunidades.
- iii) El acuerdo debe formar parte de la agenda de las reuniones bilaterales, de forma tal que garantice un compromiso y respaldo político de las autoridades al más alto nivel.
- iv) Se debe considerar e implementar funciones de control interno binacionales para evitar la corrupción de funcionarios y otros delitos conexos a las actividades relacionadas a las acciones de combate de derrames de hidrocarburos.

D. Propuesta de criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

¿En base al marco normativo peruano, existen las condiciones para plantear un acuerdo bilateral conjunto ante derrames de hidrocarburos en el mar, que sea satisfactorio para nuestro país? ¿En el caso que no existan las condiciones normativas (jurídicas), cuáles serían sus recomendaciones?

¿Qué nos puede comentar sobre el marco normativo peruano en caso de problemas de derrames de hidrocarburos en el mar?

¿Qué criterios y/o pautas de carácter jurídico deberían establecerse para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?

Entrevistado 1: *“Desde el punto de vista legal no existe impedimento para firmar un acuerdo bilateral conjunto con Ecuador para un plan de contingencias de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, ya que se encuentra contemplado en el artículo 10 del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC), 1990, del cual Ecuador y Perú son estados Parte, en el que se señala que “Las Partes procuraran establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos...”. Además, este Convenio debería tomarse como referencia para garantizar la uniformidad de criterios para un Acuerdo Bilateral de un plan de contingencias conjunto. Asimismo, deberían contemplarse disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de permitir el ingreso de personal y equipos de un país al otro sin demora”.*

Entrevistado 2: *“Tomar en cuenta, que los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) están conformados por cuatro países, por lo que cualquier medida debe ser aprobada por todos, esto podría ser un inconveniente ya que es un acuerdo bilateral no regional. Solo considerarlo como una fuente de inspiración”.*

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 3: *“En el Ecuador existen facilidades jurídicas para celebrar convenios bilaterales, como la realizada con Colombia”.*

Entrevistado 4: *“Se debe considerar como un tema importante para la elaboración del plan de contingencias conjunto el tema aduanero, por ejemplo en el caso que lleven equipos de un país a otro, se requiere que las autorizaciones de ingreso sean expeditivas. El marco jurídico es el Convenio OPRC”.*

Entrevistado 5: *“Considero que lo primero debería ser actualizar el Plan Nacional de Contingencias tomando en cuenta el marco normativo vigente y las entidades participantes (como MINAM, OEFA, etc.) y, posteriormente, habiendo definido correctamente los lineamientos de actuación a nivel nacional, el acuerdo debería elaborarse basado en lo establecido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC). Cabe señalar que existe una Plan Nacional de Contingencias que viene siendo preparado por la Dirección de Medio Ambiente, pero que aún no ha sido presentado, por lo que sigue vigente el Plan Nacional de Contingencias por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, aprobado por el Decreto Supremo N° 003-86-MA”.*

Entrevistado 6: *“Considero que el problema principal es que hasta la fecha no existen los límites marítimos; solo nos referimos como la Zona Especial Fronteriza Marítima del 04 diciembre 1954 o las Áreas SAR; de acuerdo al Convenio Internacional Sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979”.*

Entrevistado 7: *“No existen impedimentos o limitaciones legales para concretar un acuerdo bilateral con el Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, encontrándose incluso esto sustentado por el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990. Las instituciones involucradas son muchas referente a la problemática de derrames de hidrocarburos en el mar como el Ministerio del Ambiente, Ministerio de Energía y Minas, Dirección General de Capitanías y Guardacostas y la Autoridad Portuaria Nacional, entre otros, que tienen disposiciones referidas a acciones a tomar en caso de derrame de hidrocarburos, sin embargo, muchas de las normas no proponen una acción multisectorial efectiva. Por otro lado, con la finalidad de uniformizar los criterios para un Acuerdo Bilateral entre los países, debería tomarse como referencia el Convenio Internacional sobre*

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), ya que tanto Ecuador como Perú son estados Parte del mismo. Asimismo, deberían contemplarse disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de permitir el ingreso de personal y equipos de un país al otro sin demora, y de los Ministerios de Defensa para lo que son unidades y personal militar de apoyo”.

Entrevistado 8: *“Para llegar a establecer un nivel de planificación conjunta quizá sea necesario armonizar un número de leyes y normas de diferentes ámbitos, lo cual podría significar un sin número de trabas. Considero que se debe trabajar en planes independientes elaborados bajo un esquema o formato similar de forma tal que facilite la integración de los mismos. Para ello vendría bien basarse en los lineamientos contenidos en OPRC 1990. A la par, se debe establecer los mecanismos o instrumentos de orden marítimo que viabilicen el ingreso – salida de naves, así como también que aseguren la logística para su operación en las tareas requeridas”.*

Entrevistado 9: *“El punto de vista para formular un acuerdo bilateral debe ser sobre la base de políticas públicas. Y considere los resultados de la medición post tratado de lo que se avanzó”.*

Entrevistado 10: *“Simplemente adecuarlos a los tiempos actuales, tanto el marco jurídico como el Plan de Contingencias”.*

Análisis de las respuestas

Haciendo una síntesis de las respuestas de los entrevistados respecto a los criterios y/o pautas de carácter jurídico debería establecerse un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar y que permitan fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, para lo cual se deben elaborar basados en lo establecido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC). Pero previamente debería actualizarse el Plan Nacional de Contingencias para derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que data del año 1986, con una actualización no aprobada del año 1993, tomando en cuenta el marco normativo vigente y de las entidades participantes (como MINAM, OEFA, etc.). Además, debería contemplarse disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de permitir el ingreso

de personal tanto civil como militar y equipos de un país al otro. Hay que tener en cuenta que en Ecuador existen facilidades jurídicas para celebrar convenios bilaterales como el realizado con Colombia.

Análisis documental

En base a la literatura, podemos tomar en cuenta lo que sostiene Cedervall (2014), que un Plan de Contingencias Binacional o Conjunto debe tomar en cuenta la parte jurídica internacional, marco legal que todo acuerdo bilateral debe tener, ya que es un valor agregado en relación al derecho internacional. El acuerdo bilateral deberá ser considerado como una nueva herramienta legal innovadora y una muestra simbólica de la voluntad de las partes para discutir los problemas sobre derrames de hidrocarburos. Asimismo, Roque (2014), propone indicadores; legales e institucionales (sobre capacidad institucional de gobiernos locales, normativa local, proyectos binacionales y acuerdos bilaterales).

Atendiendo al análisis de las respuestas a las preguntas realizadas a los especialistas consultados, y de los documentos anteriormente indicados, se propone en el marco de esta investigación los siguientes criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador:

Propuestas de criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar:

Los criterios jurídicos que deberían considerarse son los siguientes:

- i) Las normas deben estar alineadas a lo establecido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), y la parte jurídica internacional, pero previamente debería actualizarse el Plan Nacional de Contingencias para derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que data del año 1986.
- ii) Las normas también deben considerar el marco normativo ambiental vigente y de las entidades participantes (como MINAM, OEFA, etc.).

- iii) Las normas jurídicas deben contemplar disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de permitir el ingreso de personal tanto civil como militar, así como equipos y herramientas necesarias de un país a otro para atender un derrame de hidrocarburos.
- iv) Proponer indicadores legales e institucionales sobre capacidad institucional de gobiernos locales, normativa local, proyectos binacionales y acuerdos bilaterales frente a un derrame de hidrocarburos.

4.2 Análisis de la investigación

- **Hipótesis específica No 1: En el periodo 2015 al 2019, las instituciones del Perú y Ecuador con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, no han actuado adecuadamente en la ejecución de las acciones de respuesta.**

Según se ha evidenciado, en el periodo considerado no se ha observado incidentes de grandes derrames de hidrocarburos en el mar localizado en la zona norte del país, que haya demandado el accionar de cooperación de ambos países. Sin embargo, existe un programa de ejercicios binacionales realizados semestralmente o anualmente para afrontar un evento de esta naturaleza. Unilateralmente, el Perú y Ecuador tienen un sistema de alerta, evaluación y vigilancia frente a un derrame de hidrocarburos, pero este sistema no existe entre ambos países, o no hay norma específica al respecto.

En el caso de las operaciones de limpieza, recuperación y restauración ambiental, por el lado peruano la disposición final de los hidrocarburos recuperados no se realiza adecuadamente porque no están claramente definidas las responsabilidades de ejecución y supervisión. De la misma manera, no está normado o presentaría ciertas limitaciones como debería efectuarse las labores de restauración ambiental de las zonas afectadas, no obstante a menor escala estas situaciones son realizadas adecuadamente. En el caso del manejo de recursos logísticos, cuando se han realizado ejercicios conjuntos entre ambos países, las Unidades Guardacostas de ambos países no han contado con equipamiento para derrames de hidrocarburos.

A nivel binacional no se han dado reuniones de asesoramiento técnico ni de medios logísticos. En ambos países, las acciones de respuesta de derrames de hidrocarburos no han tenido un impacto o efectos negativos en la salud y la seguridad industrial ya que las empresas relacionadas a la comercialización de hidrocarburos cuentan con el equipo de protección personal necesario para eventos de este tipo. Solo podría tener un impacto negativo en la salud si la contaminación llegará hasta la playa.

En cuanto al análisis documental, hay pocos hechos documentados sobre acuerdos bilaterales entre países, mucho menos en América. Sydnés y Sydnés (2012) realizaron una investigación para examinar el régimen bilateral de respuesta ante derrames de petróleo entre los países de Noruega y Rusia. Y a pesar que nunca tuvieron que atender una operación real de un incidente importante en el Mar de Barents, en los ejercicios en conjunto se llegó a la conclusión que los acuerdos bilaterales y el Plan de Contingencias Conjunto funcionaba en la práctica. Lo que concuerda, con lo observado en la investigación, sin embargo en nuestro caso hay aspectos por mejorar. En nuestra región, la literatura nos describe el acuerdo realizado entre dos empresas extranjeras por un lado Ecopetrol (Colombia) y Petroecuador (Ecuador), este acuerdo permitiría tener una respuesta en conjunto de forma rápida y eficaz, y se activaría cuando los recursos, el personal y el equipo de la parte afectada sean insuficientes, este sería el primer caso en América Latina en donde se implementó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990), en donde se hizo un trabajo en conjunto entre gobierno y la industria. Cabe señalar, que en nuestro país, los derrames de hidrocarburos en los últimos años no han sido de gran magnitud (mayormente en la región norte del país) hay un hecho que puso a prueba el plan de contingencias en caso de derrames de hidrocarburos en el Perú, fue el accidente del BAP Supe. Sin embargo, según una investigación realizada en el Congreso en el 2008, las conclusiones no determinaron daños ambientales en la zona del accidente. Ninguna entidad del Estado efectuó una cuantificación de los daños producidos. Además, se determinó que la empresa BPZ Energy involucrada en los hechos, no contaba con un plan de contingencias que minimizará los daños de un posible accidente.

Por lo explicado anteriormente, se acepta la Hipótesis específica No 1, ya que

en el periodo comprendido entre los años 2015 al 2019 si bien es cierto los incidentes de derrames de hidrocarburos en el mar en la zona norte del país no han sido de gran magnitud, las operaciones de ejecución de respuesta no han sido las más adecuadas por las dificultades logísticas y la falta de planes actualizados.

Para la contrastación de las Hipótesis específica No 2, 3 y 4, se consultó a un grupo de especialistas que aparecen en el Anexo 5.

- **Hipótesis específica No 2: Los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, a juicio de los expertos consultados, permitirían:**

- a) **Una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.**

Los criterios propuestos para el plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar anteriormente descritos en el epígrafe 4.1.1 sección B) fueron consultados con un grupo de especialistas, los cuales de manera unánime, como se aprecia en sus valoraciones que aparecen en el Anexo 5, consideraron que de aplicarse los mismos, permitirían una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.

Por lo antes expuesto, consideramos que se acepta la Hipótesis específica No 2a).

- b) **Crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.**

Es fundamental que a partir de los cuatro criterios propuestos para establecer el Plan Nacional de Control de Contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar (coordinación, alerta, movilización y respuesta), se elabore un marco legal o se alinee al marco normativo ya existente tanto nacional como internacional tomando

como base el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC 90).

Además, se debería recoger las experiencias internacionales reales de acción frente a un derrame de hidrocarburos para minimizar los errores que se puedan presentar en un evento real, así como de la adquisición de equipos y/o unidades marítimas necesarios como Patrulleras Oceánicas, provistas de lanchas de interdicción y de lanchas que permitan un rescate masivo de personas, esto constituiría un referente fundamental para contemplar un sistema de respuesta peruano ante emergencias de este tipo, que no solo se queda en un documento escrito y de unos cuantos ejercicios realizados (Romero, 2014).

Los criterios propuestos para el plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar anteriormente descritos en el epígrafe epígrafe 4.1.1 sección B) fueron consultados con un grupo de especialistas, los cuales de manera unánime, como se aprecia en sus valoraciones que aparecen en el Anexo 5, consideraron que de aplicarse los mismos crearían las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.

Por lo antes expuesto consideramos que se acepta la Hipótesis específica No 2b).

- **Hipótesis específica No 3: Los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.**

Los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencia conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, anteriormente descritos en el epígrafe 4.1.1 sección C) fueron consultados con un grupo de especialistas, los cuales de manera unánime, como se aprecia en sus valoraciones que aparecen en el

Anexo 5, consideraron que de aplicarse los mismos, permitirían fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Por lo antes expuesto, consideramos que se acepta la Hipótesis específica No 3.

- **Hipótesis específica No 4: Los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencia ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.**

Los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencia conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, anteriormente descritos en el epígrafe 4.1.1 sección D) fueron consultados con un grupo de especialistas, los cuales de manera unánime, como se aprecia en sus valoraciones que aparecen en el Anexo 5, consideraron que de aplicarse los mismos, permitirían fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Por lo antes expuesto, consideramos que se acepta Hipótesis específica No 4.

Cabe señalar que los especialistas consultados no han presentado ninguna propuesta de modificación a los criterios presentados en la tesis, por lo que no se requirió una modificación posterior de los mismos como se preveía en el objetivo específico 5 de esta investigación.

‘CAPITULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

1. Para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador que facilite la elaboración de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, los criterios jurídicos deben estar enfocados sobre la base del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), teniendo en cuenta el marco normativo vigente de ambos países respecto a convenios bilaterales que contemple disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de facilitar el ingreso de personal y equipamiento para atender la situación de emergencia y hacer frente a los posibles incidentes de contaminación en el medio ambiente. Los criterios políticos, deben estar orientados principalmente sobre la política ambiental de cada país, tomar en cuenta los límites marítimos establecidos, este tema debería ser parte de las reuniones bilaterales y debe considerar e implementar funciones de control interno binacionales.
2. En el periodo considerado 2015 al 2019, los incidentes de derrames de hidrocarburos en el mar en la zona norte del país han sido de menor magnitud por lo que no han demandado el accionar de cooperación de ambos países. Sin embargo, existe un programa de ejercicios binacionales realizados semestralmente o anualmente para afrontar un evento de esta naturaleza. Unilateralmente cada país, tiene acciones de respuesta de un sistema de alerta, evaluación y vigilancia frente a un derrame de hidrocarburos.

En el caso de las operaciones de limpieza, recuperación y restauración ambiental, por el lado peruano la disposición final de los hidrocarburos recuperados no se realiza adecuadamente porque no están claramente definidas las responsabilidades de ejecución y supervisión. De la misma manera, no está normado o presentaría ciertas limitaciones como deben efectuarse las labores de restauración ambiental de las zonas afectadas, no obstante a menor escala estas situaciones son realizadas adecuadamente.

En el caso del manejo de recursos logísticos, cuando se han realizado ejercicios

conjuntos entre ambos países, las Unidades Guardacostas de ambos países no han contado con equipamiento para derrames de hidrocarburos. A nivel binacional no se han dado reuniones de asesoramiento técnico ni de medios logísticos. En ambos países, las acciones de respuesta de derrames de hidrocarburos no han tenido un impacto o efectos negativos en la salud de los trabajadores, ya que las empresas relacionadas a la comercialización de hidrocarburos cuentan con el equipo de protección personal necesario para eventos de este tipo. Solo podría tener un impacto negativo en la salud de los pobladores, si la contaminación llegara hasta la playa.

3. Los criterios para establecer un Plan Nacional de contingencias de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, están definidos por cuatro dimensiones: Coordinación, alerta, movilización y respuesta. En primer orden a nivel de coordinación, se debe contemplar mecanismos que permitan una comunicación y coordinación constante entre los actores públicos y privados para la prevención de derrames que incluye a buques, plataformas petroleras, instalaciones portuarias y toda autoridad pertinente (marítima, portuaria, ambientales, municipales, etc.).

Se debe considerar la “coordinación” a tres niveles: Local, zonal y nacional. Los procedimientos operativos para la coordinación debería considerar los siguientes puntos: i) Flujo de comunicaciones tanto de alertas tempranas hasta la activación del Plan de respuestas de emergencias, ii) Roles y responsabilidades con el detalle de las brigadas de control, iii) Inventario de equipos, embarcaciones, materiales y herramientas, iv) Inventario de estrategias para contención y recolección de hidrocarburos, y v) Plan de remediación socio ambiental.

Respecto a la dimensión “alerta”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Empleo de código de alertas al tipo de evento, ubicación, etc., ii) Empleo de modelo de reporte a fin de alertar ocurrencia de derrames, iii) Plan de comunicación para alertar las 24 horas del día sobre la ocurrencia de derrames de hidrocarburos, que incluya a todos los participantes y medios de comunicación, iv) Identificar los potenciales generadores de derrames para una alerta temprana a nivel zonal y nacional, v) Plan anual de ejercicios y simulacros sobre alertas.

Respecto a la dimensión “movilización”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Cadena de mando para la toma de decisiones, ii) Relación de equipos: ubicación, almacenamiento, tipo, características, etc., iii) Medios de transporte terrestre y acuáticos disponibles, con sus capacidades de carga, iv) Contar con personal competente tanto del sector privado como del sector público, v) Criterios para la determinación de las zonas especialmente sensibles, vi) Métodos de despliegue y repliegue de medios humanos y materiales de la institución a la zona del incidente, vii) Inventario de medios y equipos disponibles por cada instalación portuaria, viii) Plan de comunicación de movilización.

Respecto a la dimensión “respuesta”, los procedimientos operativos deberían considerar los siguientes puntos: i) Análisis inicial, monitoreo y seguimiento del derrame y de las operaciones de contingencia, ii) Evaluación de acciones de respuesta tomadas, iii) Determinación de término de operaciones y desmovilización, iv) Establecer mecanismo para estimar el riesgo ecológico, v) Estrategias de contención y recolección de hidrocarburos, vi) Flujo de comunicaciones internas y externas, vii) Organización de un comando de incidentes en escena, viii) Criterios para la utilización de dispersantes o agentes químicos para el tratamiento de la mancha, ix) Procedimientos para la disposición final de los contaminantes recogidos en la operación, x) Conformación / instalación del COE.

Además, el plan de contingencias debe considerar en forma general los siguientes puntos: i) Aplicación a cinco niveles: a nivel nacional, a nivel del mar, a nivel provincial, a nivel del puerto y a nivel del barco, ii) Se debe revisar y actualizar anualmente, de forma tal que proporcione respuestas coordinadas con los actores claves, iii) Desarrollo de medidas y sistemas de preparación apropiadas para reportar la existencia de un incidente de contaminación.

4. Los criterios políticos para establecer un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar dentro de un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, son: i) Debe estar enfocado principalmente a la política ambiental de cada país, ii) Tomar en cuenta los límites marítimos. iii) Este tema debería ser parte de la agenda de las reuniones bilaterales que sostienen anualmente, de forma tal que garantice un compromiso y respaldo político de las autoridades al más alto nivel, iv) Se debe considerar e implementar funciones de control interno binacionales para evitar la corrupción de funcionarios y otros delitos

conexos.

5. Los criterios jurídicos para establecer un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar dentro de un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, son: i) Deben elaborarse basados en lo establecido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (Convenio OPRC), pero previamente debería actualizarse y aprobarse el Plan Nacional de Contingencias por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas que data del año 1986, ii) Las normas deben tomar en cuenta el marco normativo vigente y de las entidades participantes (como MINAM, OEFA, etc.), iii) Debería contemplarse disposiciones de Aduanas y Migraciones a efectos de permitir el ingreso de personal tanto civil como militar y equipos de un país al otro, iv) Proponer indicadores legales e institucionales sobre capacidad institucional de gobiernos locales, normativa local, proyectos binacionales y acuerdos bilaterales frente a un derrame de hidrocarburos.
6. En relación, a la propuesta de modificación a los criterios presentados en esta investigación, los especialistas consultados no presentaron ninguna propuesta de criterios que deba ser incluida, lo que ratificaría la propuesta formulada en el marco de esta investigación, y aseguraría el desarrollo de un plan de contingencia conjunto de respuestas ante derrames de hidrocarburos en el mar en el marco de un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador.

5.2 Recomendaciones

1. Debería establecerse un comité de especialistas y funcionarios al más alto nivel de ambos países para la reafirmar los criterios políticos y jurídicos propuestos en esta investigación, a fin de establecer un marco definitivo para lograr un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.
2. Recoger las experiencias de las acciones de repuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar de ambos países y tomarlas en cuenta para fortalecer los procedimientos y normas que se deriven del Acuerdo Bilateral, que se podría lograr en base a los criterios propuestos en esta investigación.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

3. Fomentar foros de especialistas binacionales en materia de cuidado del ambiente marítimo, con la finalidad de compartir experiencias y dar a conocer los criterios identificados en esta investigación, las conclusiones obtenidas del foro servirían de argumento para establecer un Plan Nacional de contingencias de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030.
4. Debería aprovecharse la plataforma del Gabinete Binacional que tiene entre sus ejes temáticos asuntos medio ambientales y de seguridad, y en un corto plazo establecer un comité de especialistas binacional de alto nivel que pueda utilizar los criterios políticos propuestos en esta investigación, y que coadyuven a lograr un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar dentro de un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador.
5. Debería actualizarse en el más corto plazo el Plan Nacional de contingencias del Perú de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, acorde a las actuales normas nacionales e internacionales, y que pueda hacer frente a las nuevas operaciones petroleras en el mar, así como a los peligros de incidentes o accidentes que se prevé en los sucesivos años, como consecuencia de las mismas, liderado por la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM), de tal forma que se realice una efectiva convocatoria y compromiso de todos los organismos del estado con responsabilidad ante esta latente problemática.

Referencias bibliográficas

- Agencia Peruana de Cooperación Internacional (2014). *Cooperación*. Lima, Perú. (acceso: 17 de abril de 2019). Recuperado de: <https://bit.ly/2Gj3p8r>
- Cárdenas, J., y Trigoso, S. (2018). *Impacto del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Perú-Ecuador en la implementación de la Política Nacional de Fronteras*. (Trabajo de Grado de Licenciatura en Relaciones Internacionales). Universidad San Ignacio de Loyola. Lima, Perú.
- Capitanía de Puerto de Talara (2019). Derrame de hidrocarburos en la región norte del Perú 2015-2019. Marina de Guerra del Perú.
- Castellanos, L., Narváez, I., Aldana, C., Velasco, F., y Moyano, J. (2003). Ecopetrol - Petroecuador Oil Spill Response Agreement – Practical Steps to Effective Regional Cooperation. *International Oil Spill Conference Proceedings*. I (2003), 923-927.
- Cavazos, J., Pérez, B., y Gutiérrez, A. (2014). Afectaciones y consecuencias de los derrames de hidrocarburos en suelos agrícolas de Acatzingo, Puebla, México. *Rev. Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 11(2), 539-540.
- Cedervall, K. (2014). A drop in the ocean. Marine oil pollution preparedness and response in the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, (5), 227-249.
- Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (2012). *Balanza de pagos y posición de inversión internacional*. Caracas, Venezuela. Recuperado de: <http://bit.ly/2XbrWU1>
- Congreso de la República (2005). *Ley N° 28551: Ley que establece la obligación de elaborar y presentar planes de contingencias*. Recuperado de: <http://bit.ly/37M3myy>
- Congreso de la República (2013). *Ley N° 29778: Ley Marco para el Desarrollo e Integración Fronteriza*. Recuperado de: <http://bit.ly/2OscT6A>
- Congreso de la República (2014). *Decreto Supremo N° 039-2014-EM: Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos*. Recuperado de: <http://bit.ly/33sKykP>
- Congreso de la República (2015). *Ley N° 30321: Ley que crea el Fondo de Contingencia para la Remediación Ambiental*. Recuperado de: <http://bit.ly/2L1nras>

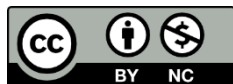
- Congreso de la República (2015). *Ley N° 30359: Ley para la implementación de acuerdos binacionales entre Perú y Ecuador y ejecución del proyecto especial binacional Puyango-Tumbes*. Recuperado de: <http://bit.ly/2sh7574>
- Córdova, G. (2016). *Toma de decisiones en política exterior del Ecuador. Estudio de caso: Plan Binacional Ecuador-Perú*. (Trabajo de Grado de Maestría en Relaciones Internacionales). Universidad Andina Simón Bolívar. Quito, Ecuador.
- Decreto Supremo N° 032. Glosario, siglas y abreviaturas del subsector hidrocarburos. Congreso de la República del Perú. (2002).
- Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (s.f.). Glosario de comercio internacional y definiciones contenidas en los acuerdos comerciales. Recuperado de: <http://bit.ly/2YYxBNz>
- Dueñas, O. (2009). *Lecciones de hermenéutica jurídica*. 5ª ed. Bogotá, Colombia: Editorial Universidad del Rosario.
- EnergíaSur (2016). *Cronología de derrames petroleros en Perú*. Lima, Perú. Recuperado de: <https://bit.ly/2XmbHD4>
- Espinoza, F. (2017). *Criterios que sustentan la improcedencia del sobreseimiento por causal de insuficientes elementos de convicción en los delitos de Hurto agravado en el Primer, Juzgado de Investigación Preparatoria de Tarapoto año 2014-2015* (Tesis de Licenciatura). Universidad Cesar Vallejo. Tarapoto, Perú. Recuperado de: <http://bit.ly/2Q5skkr>
- ExxonMobil (2014). *Plan de Contingencias Ambientales*. Argentina: ExxonMobil Exploration Argentina SRL.
- Fernández, V. (2009). *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. 4ª ed. Madrid: Mundi-Prensa.
- Forsyth, H., Inga, P. (2015). *Informe del Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza Ecuador-Perú a la XIV Reunión de la Comisión de Vecindad Perú-Ecuador*. Informe a la XIV Reunión de la Comisión de Vecindad.
- Fundación ANDI y Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (2016). *Lineamientos de cooperación internacional para el sector privado*. Colombia: Fundación ANDI y Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC).

- Guerrero, J. (2014). *Atención de derrames de petróleo crudo en el Golfo de México* (Trabajo de Grado de Ingeniería Petrolera). Universidad Nacional Autónoma de México. México, D.F.
- Hernández, L. (2004). Los tratados internacionales como base de la diplomacia mundial. *Revista de Derecho Universidad del Norte*. 22, 65-95.
- Hernández, R., Fernández, C., y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6.a ed.) México: McGraw-Hill.
- Knol, M. y Arbo, P. (2014) Oil spill response in the Arctic: Norwegian experiences and future perspectives. *Marine Policy*. (50), 171-177.
- Marcano L. (2005). *Fundamento de derecho Internacional Público: introducción al estudio de la historia de las instituciones del Derecho Internacional Público y su impacto en las relaciones internacionales*. Recuperado de: <http://bit.ly/2Wk1Y0f>
- Ministerio de Ambiente (2012). *Glosario de términos para la gestión ambiental peruana*. Lima, Perú: MINAM, Dirección General de Políticas, Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). *Acuerdos internacionales*. (Acceso: 10 de abril de 2018). Lima, Perú. Recuperado de: <https://bit.ly/2vXLtuE>
- Ministerio de Ambiente (2016). Glosario de términos. Sitios contaminados. Recuperado de: <http://bit.ly/2HLkbyJ>
- Novak F. (1998). *La regulación de los tratados en la constitución peruana de 1993*. *Ius Et Veritas*. (17), 250-269. Recuperado de: <http://bit.ly/2YWFUJU>
- Novak, F., y Namihás, S. (2010). *Perú-Ecuador: Una experiencia exitosa de paz y buena vecindad*. Konrad Adenauer Stiftung. Serie Política Exterior Peruana. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Organismo Andino de Salud (2014). *Guía para la elaboración de planes de contingencias en zonas de frontera entre países del área andina*. Lima, Perú: Convenio Hipólito Unanue – ORAS/CONHU.
- Organización Marítima Internacional (1990) Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos. Recuperado de: <http://bit.ly/34sxfC3>

- Pérez, C. (2014). *Acuerdos ambientales multilaterales para la Conservación de la Biodiversidad*. (Trabajo de Grado de Maestría en Gestión y Planificación Ambiental). Universidad de Chile. Santiago de Chile.
- Ramírez, O. (2016). *¿Cuáles son los criterios políticos y jurídicos que se deben tener en cuenta para el establecimiento de la política general de ordenamiento territorial (PGOT) en la etapa de post-conflicto?* (Trabajo de Grado de Maestría en Derecho Administrativo). Universidad Santo Tomas. Colombia. Recuperado de: <http://bit.ly/30W1D6v>
- Real Academia Española (2014). *Diccionario de la lengua española*. Madrid: Ed. Espasa Calpe.
- Romero, E. (2014). Los buques polivalentes, una necesidad ante las emergencias del mar. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, p. 44-51. Recuperado de: <http://bit.ly/2OKyv1B>
- Roque, E. (2015). *Lineamientos Teórico - Metodológicos para la Formulación de Planes Binacionales de Ordenamiento Territorial en Zonas de Integración Fronteriza: Caso ZIF Ecuador – Perú*. (Trabajo de Grado de Maestría en Ordenación Territorial). Universidad de Cuenca. Ecuador.
- Roque, E. (2017). *Estado, proyectos binacionales y criterios para su implementación en el Perú: Dificultades en la implementación de los ejes de interconexión vial Perú-Ecuador 1999-2014*. (Trabajo de Grado de Maestría en Política y Gobierno). Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, Perú.
- Salazar, V. (2014). *Análisis de las relaciones políticas y comerciales entre la república del Ecuador y a Federación Rusa durante el periodo presidencial (2009-2013) y constatación de los preceptos de política*. (Trabajo de Grado de Licenciatura de Ciencias Políticas y Relaciones internacionales). Universidad de las Américas. Quito, Ecuador.
- Sánchez, A., y Hoyo, I. (2011). *Textos jurídicos y contextos sociales en F.A. Hayek*. 2ª ed. Madrid, España: Editorial Dykinson S.L.
- Sempertegui, J. (2015). *El plan binacional como mecanismo de integración fronteriza Ecuador y Perú. Análisis de su implementación, 1998-2014*. (Trabajo de Grado de Maestría en Relaciones Internacionales y Diplomacia). Instituto de Altos Estudios

Nacionales. Quito, Ecuador.

- Serrano, M., Torrado, L., y Pérez, D. (2013). Impacto de los derrames de crudo en las propiedades mecánicas de suelos arenosos. *Revista científica "General José María Córdova"*, 11(12), 233-244.
- Solórzano, S. (2011). La OCDE y el Derecho Internacional Público: ¿enemigos? *Revista Universidad Externado de Colombia*, 3(5), 309-319.
- Sydnes, A., y Sydnes, M. (2013). Norwegian–Russian cooperation on oil-spill response in the Barents Sea. *Marine Policy*. (9), 257-264.
- Torres, J. (2016). *El proceso de desarrollo e integración fronteriza entre Perú y Colombia en el marco de los Gabinetes Binacionales*. (Trabajo de Grado de Maestría en Diplomacia y Relaciones Internacionales). Academia Diplomática del Perú. Lima, Perú.
- Varela, L. (1996). Las fuentes del derecho internacional. Bogotá: Editorial TEMIS, pp.20-25.
- Vera G., Tam J., y Pinto E. (2009) Efectos ecotoxicológicos del petróleo crudo, diésel 2 y kerosene sobre el crecimiento poblacional de la microalga *Chaetoceros gracilis* Schutt. *Ecología Aplicada*, 8(1).
- Xiong, S., Long, H., Tang, G., Wan, J. y Li, H. (2015). The management in response to marine oil spill from ships in China: A systematic review. *Marine Pollution Bulletin*. 1-2 (96), 7-17.
- Zarta, P. (2018). La sustentabilidad o sostenibilidad: Un concepto poderoso para la humanidad. *Tabula Rasa*, (28), 409-423.



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución- NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Anexos

– Anexo 1: Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables (o categorías de análisis) y dimensiones	Metodología
<p>General: ¿Cómo formular los criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?</p> <p>Secundarios:</p> <p>1. ¿Cómo ha sido el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, en el Perú y en el Ecuador, en el periodo 2015 al 2019?</p> <p>2. ¿Cómo formular los criterios para establecer un plan nacional del Perú, para control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, actualizado con la normativa del Ministerios de Energía y Minas, del Ambiente y de la Autoridad Marítima, considerando las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo?</p>	<p>General: Formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).</p> <p>Específicas:</p> <p>1. Analizar el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta por parte de las instituciones con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, en el Perú y en el Ecuador, en el periodo 2015 al 2019.</p> <p>2. Formular criterios para establecer un plan nacional del Perú, para control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, actualizado con la normativa del Ministerios de Energía y Minas, del Ambiente y de la Autoridad Marítima, considerando las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.</p>	<p>General: Los criterios propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, de un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), a juicio de expertos permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.</p> <p>Específicas:</p> <p>1. En el periodo 2015 al 2019 las instituciones del Perú y Ecuador con responsabilidad ante derrames de hidrocarburos en el mar, no han actuado adecuadamente en la ejecución de las acciones de respuesta.</p> <p>2. Los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, a juicio de los expertos consultados, permitirían:</p> <p>a) una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.</p> <p>b) crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.</p>	<p>Variable: Criterios para un acuerdo bilateral</p> <p>Dimensiones: - Política - Jurídico</p> <p>Variable: Plan de contingencias para el control de derrames de hidrocarburos</p> <p>Dimensiones: - Coordinación - Alerta - Movilización - Respuesta</p> <p>Variable: Acuerdo Regional</p> <p>Dimensiones: - Política - Jurídico</p>	<p>Enfoque: El tipo de enfoque fue cualitativo.</p> <p>Diseño: El diseño fue fenomenológico, parte tendrá un diseño de investigación-acción</p> <p>Población y muestra: 10 especialistas peruanos y ecuatoriano expertos en el tema (ex-cancilleres, docentes universitarios, etc.), en el control de derrames de hidrocarburos en el mar</p> <p>Técnicas e instrumentos Técnica: Se utilizará como técnica el análisis documental y la entrevista.</p> <p>Instrumento Guía de análisis documental y Guía de entrevista</p>



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

- | | | |
|--|---|--|
| <p>3. ¿Cómo formular los criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?</p> | <p>3. Formular propuestas de criterios políticos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).</p> | <p>3. Los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencia ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.</p> |
| <p>4. ¿Cómo formular los criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)?</p> | <p>4. Formular propuestas de criterios jurídicos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).</p> | <p>4. Los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.</p> |
| <p>5. ¿Cómo perfeccionar la propuesta de criterios para formular un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, propuestos en la presente investigación, a partir de los criterios que sobre la misma tendrían una muestra de expertos peruanos en control de derrames de hidrocarburos?</p> | <p>5. Perfeccionar los criterios para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, propuestos en la presente investigación, a partir de los criterios que sobre la misma tendrían una muestra de expertos peruanos en control de derrames de hidrocarburos.</p> | |

GUIA DE ENTREVISTA

DIRIGIDO A ESPECIALISTAS EN RELACIONES INTERNACIONALES, POLITICA EXTERIOR Y DERECHO INTERNACIONAL; ASI COMO A ESPECIALISTAS EN EL CONTROL DE DERRAMES HIDROCARBUROS EN EL MAR, Y PROTECCION AMBIENTAL.

I.- Presentación:

Buenos días/tardes, soy discente de la Escuela Superior de Guerra Naval, y estoy realizando una investigación con el objetivo de: *“Formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)”*; y posteriormente presentar una tesis para optar al grado académico “Magister en Política Marítima”.

La información recolectada en esta entrevista, será utilizada sólo con fines de investigación y se guardará reserva de los datos proporcionados, conforme a su voluntad. Agradezco su participación y colaboración en el desarrollo de esta investigación que aportará mayores conocimientos del tema tratado.

II.- Datos Generales:

Entrevistado: _____

Cargo: _____

Fecha: _____

III.- Preguntas:

Valoración de las acciones de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar Perú – Ecuador

- 1.- ¿Explique su opinión, sobre cómo ha sido el comportamiento de la ejecución de las acciones de respuesta de los sistemas de alerta, evaluación y vigilancia ante derrames, por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?

Respuesta: ...

- 2.- ¿Explique cómo considera se han comportado las operaciones de limpieza, eliminación de hidrocarburos recuperados y restauración ambiental de áreas afectadas como acciones de respuesta ante derrames, por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?

Respuesta: ...

- 3.- ¿Cómo valora el comportamiento del Manejo de Recursos Logísticos, Asesoramiento Técnico y Comunicaciones, como acciones de respuesta ante derrames por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?

Respuesta: ...

- 4.- ¿Cómo valora los efectos en la salud y la seguridad industrial, como consecuencia de las acciones de respuesta ante derrames por parte de las instituciones con responsabilidad en el Perú y en el Ecuador, durante el periodo 2015 al 2019?

Respuesta: ...

Criterios para el plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar

5.- ¿Qué procedimientos operativos destinados a la coordinación debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales? (*Dimensión: Coordinación*).

Respuesta: ...

6.- ¿Qué procedimientos operativos destinados a la alerta debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales? (*Dimensión: Alerta*)

Respuesta: ...

7.- ¿Qué procedimientos operativos destinados a la movilización debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales? (*Dimensión: Movilización*).

Respuesta: ...

8.- ¿Qué procedimientos operativos destinados a la respuesta debería tener un plan nacional para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, de acuerdo a las normas nacionales o internacionales? (*Dimensión: Respuesta*).

Respuesta: ...

Criterios para el acuerdo bilateral de plan de contingencias conjunto Perú – Ecuador

9.- ¿En base al marco normativo peruano, existen las condiciones para plantear un acuerdo bilateral conjunto ante derrames de hidrocarburos en el mar, que sea satisfactorio para nuestro país? ¿En el caso que no existan las condiciones normativas (jurídicas), cuáles serían sus recomendaciones? (*Dimensión: Jurídica*).

Respuesta: ...

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

10.- ¿Qué nos puede comentar sobre el marco normativo peruano en caso de problemas de derrames de hidrocarburos en el mar? (*Dimensión: Jurídica*).

Respuesta: ...

11.- ¿Qué criterios y/o pautas de carácter jurídico deberían establecerse para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)? (*Dimensión: Jurídica*).

Respuesta: ...

12.- ¿Qué criterios y/o pautas de carácter político deberían establecerse para un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para elaborar un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS)? (*Dimensión: Política*)

Respuesta: ...



Gracias por su colaboración

C. de N. **Ricardo Renzo Rebisso Oblitas**

Autor del trabajo de investigación

- Anexo 3: Hojas de vida de los entrevistados que participaron en la investigación

Entrevistado 1: Capitán de Navío SGC (r) Manuel Gilberto Hinojosa López – Cargo: Asesor Marítimo en Asuntos de la Organización Marítima Internacional de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.



Oficial Guardacostas con especialización en Ingeniería de Sistemas y graduado del Programa de Política Marítima y Seguridad Nacional en la Escuela Superior de Guerra Naval (2010). Es Especialista en Análisis de Sistemas de Información y Magíster en Informática por la Pontificia Universidad Católica del Perú, así como Magister en Seguridad y Protección del Medio Ambiente Marítimo por la Universidad Marítima Mundial – Suecia.

Cuenta con 30 años de servicio en diferentes Unidades y Dependencias de la Marina de Guerra del Perú, habiendo ejercido los cargos de Comandante de Operaciones Guardacostas (2013 – 2014) y de Director de Control de Actividades Acuáticas (2011 – 2012) y Director de Asuntos Internacionales, Planeamiento y Normativa (2009 – 2010) en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Autoridad Marítima Nacional del Perú.

Inspector de buques de bandera peruana e Inspector de buques extranjeros como Oficial Supervisor de Naves por el Estado Rector del Puerto. Auditor de Sistemas de Gestión de Seguridad Marítima, Protección del Medio Ambiente y Protección Marítima, tanto para buques como instalaciones portuarias. Perito Marítimo reconocido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas en las especialidades de Maniobra y Navegación, Seguridad Acuática, Contaminación Acuática y Protección del Medio Ambiente.

**C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas**

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Experiencia en planeamiento estratégico, planeamiento y conducción de Operaciones Guardacostas como control de tráfico acuático, búsqueda y salvamento, respuesta a derrames de hidrocarburos, protección acuática, interdicción de actividades ilícitas y operaciones contra la minería ilegal. Desarrolló el planeamiento para la ejecución de operaciones de las Unidades guardacostas en la implementación del fallo de la Corte Internacional de Justicia sobre el diferendo marítimo entre Perú y Chile.

Ha sido representante de la Autoridad Marítima Nacional en eventos internacionales organizados por la Organización Marítima Internacional (OMI), Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de América Latina y el Caribe (ROCRAM), el Programa Internacional COSPAS – SARSAT y el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar).

Poseedor de la Condecoración en el grado de Comendador de la Orden “Al Mérito del Servicio Diplomático del Perú José Gregorio Paz Soldán” y de la Condecoración en el grado de Comendador de la Orden “Cruz Peruana al Mérito Naval”.

Desde junio del 2017 a la fecha se desempeña como Asesor Marítimo en Asuntos de la Organización Marítima Internacional en la Dirección General de Capitanías y Guardacostas.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 2: Mariano Gutiérrez Torero – Cargo: Director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuicol



El Señor Gutiérrez es Ingeniero Pesquero con Maestría en Ciencias del Mar y Doctorado en Acuicultura. Ha sido Director General de Investigación Pesquera y Director de Tecnologías de Detección en el Instituto del Mar del Perú.

Ha sido también Jefe de Investigación Pesquera en la empresa Tecnológica de Alimentos S.A. y Oficial del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en el Proyecto para el Gran Ecosistema Marino de la Corriente de Humboldt. Ha sido asimismo consultor para NOAA, UNOPS, PNUD, OCEANA y el Ministerio de la Producción entre otros.

Actualmente es Director Científico del Instituto Humboldt de Investigación Marina y Acuicola y profesor investigador de Acústica Submarina en la Universidad Nacional Federico Villarreal. Ha sido delegado peruano ante CAMALAR, SCOR, SCAR, ICES, APEC y OROP del Pacífico Sur, así como Coordinador Científico de dos Campañas Peruanas a la Región Antártica.

Ha publicado más de 100 artículos en revistas técnicas y científicas. Es integrante de la Unidad de Investigación del IRD sobre Ecosistemas Marinos Explotados, del Grupo de Trabajo sobre Acústica Pesquera de ICES, Presidente del Grupo de Trabajo de Monitoreo del Hábitat de la OROP del Pacífico Sur, y miembro activo de la Comisión de Estudios Estratégicos del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. El año 2013 fue incorporado como Miembro de la Orden de la Ingeniería Peruana y en el presente año 2019 fue incorporado como Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 3: Ramiro Ernesto Bermeo Quispe – Cargo: Superintendente Terminal Marítimo OCP Ecuador S.A.



Ingeniero Mecánico de la Escuela Superior Politécnica del Chimborazo, Master of Science in Project Management de la SBS Swiss Business School. MBA de la Universidad San Francisco de Vitoria de Madrid España y Auditor Líder ISO 9001.

Durante los 25 años de trabajo en la industria de hidrocarburos ecuatoriana, he cumplido funciones de jefaturas de construcción de oleoductos y facilidades petroleras. Superintendente de mantenimiento de Oleoductos marcados en indicadores de eficiencia ambiental y riesgo operacional. Gerenciamiento de dos emergencias por derrame de crudo y remediación ambiental (80 MM USD).

He desarrollado y presentado en Inglaterra, México, Brasil y otros países, papers de investigación para ASME, OCIMF, SLOM asociados a buenas prácticas de la industria e investigaciones de gestión de activos físicos.

En la actualidad me desempeño como Superintendente de las operaciones y mantenimiento del Terminal de exportación de crudo de OCP Ecuador S.A. (proyecto de 1400,000 MM USD, empresa privada), desarrollando actividades de gerenciamiento del proceso de Despacho y Carga Buque Tanque.

Comandante de Respuesta a Emergencias en el mar, encargado de la coordinación en el Comando de Incidentes con la Autoridad Marítima, Contratistas, proveedores y otros Terminales.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 4: C de N (r) Fidel Reyes Meléndez – Cargo: Consultor Asuntos Marítimos.

Capitán de Navío SGC (r) de la Marina de Guerra del Perú, habiendo prestado servicios principalmente en la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas por 33 años.

Se ha desempeñado como Capitán de Puerto de Ilo, Primer Ayudante de la Capitanía de Puerto del Callao, Director de Control de Intereses Acuáticos, Director de Asuntos Internacionales y Asuntos OMI y Representante Permanente del Perú ante la Organización Marítima Internacional (OMI).

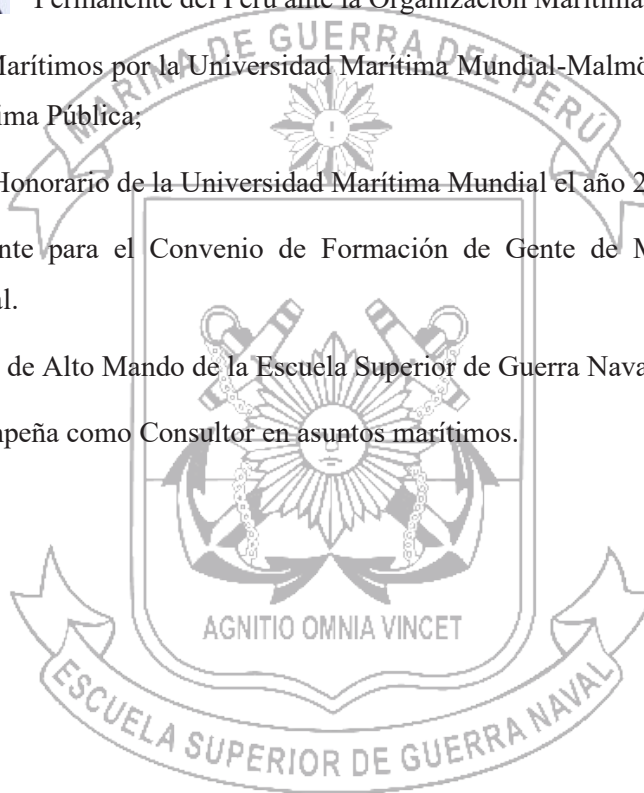
Es MSc en Asuntos Marítimos por la Universidad Marítima Mundial-Malmö- Suecia, especializado en Administración Marítima Pública;

Designado Miembro Honorario de la Universidad Marítima Mundial el año 2018.

Es Persona Competente para el Convenio de Formación de Gente de Mar para la Organización Marítima Internacional.

Es graduado del curso de Alto Mando de la Escuela Superior de Guerra Naval el año 2012.

Actualmente se desempeña como Consultor en asuntos marítimos.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 5: Capitán de Navío SGC. Harry Raúl Chiarella Horna – Cargo: Sub Jefe del Distrito de Capitanías Nro. 3.



Capitán de Navío de la Armada Peruana, licenciado en Ciencias Marítimas Navales por la Escuela Naval del Perú, con especialización en Capitanías y Guardacostas. Magíster en Ingeniería Ambiental en la Universidad Nacional de Piura. Cuenta con Diplomados en Gerencia Educativa por la Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa, Derecho de las Concesiones otorgado por la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (UPC), y Gestión y Herramientas Anticorrupción en la Dirección General de Educación de la Marina de Guerra del Perú. Así como el Curso Básico de Inteligencia, Curso Básico y Especial de Estado Mayor y Programa de Alto Mando Naval de la Escuela Superior de Guerra Naval.

Su formación académica, incluye cursos tanto a nivel nacional como en el extranjero, entre los cuales se encuentran los Cursos de Control Interno, Docentes Navales, Oficiales de Abordaje, Guerra Fluvial e Inspección de Naves. El Curso Control Naval de Tráfico Marítimo y Curso coordinador Búsqueda y Rescate, ambos en Argentina y el Taller de Contaminación por Hidrocarburos en Panamá.

A lo largo de su carrera profesional se ha desempeñado como Jefe del Departamento de Logística, Jefe del Departamento de Operaciones, Segundo Comandante y Comandante del B.A.P. “Río Zaña”; Segundo Comandante del B.A.P. “Puno”; Sub Jefe de la Escuela de Capitanías y Guardacostas y Jefe de la 5ta Sección del Estado Mayor. Asimismo, ha sido Primer Ayudante de las Capitanías de Puerto de Mollendo, Talara, Paita y Callao. Ha sido nombrado Capitán de Puerto de Yurimaguas y Mollendo, así como Jefe de los Departamentos de Riberas y Zócalo Continental y Protección del Medio Ambiente de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Actualmente es Sub Jefe del Distrito de Capitanías 3, en la región de Arequipa.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

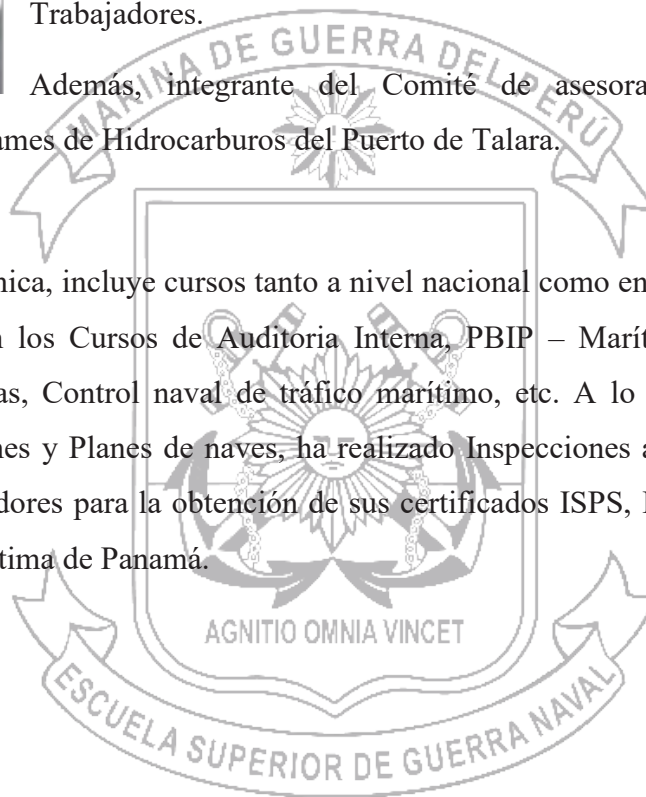
Entrevistado 6: Roberto Antonio Valdivieso Acuña – Cargo: Superintendente de Flota Marítima IMI DEL PERU SAC



Capitán de Corbeta Roberto Valdivieso Acuña Superintendente de Flota Marítima de la empresa IMI DEL PERU SA a cargo de SESENTA (60) NAVES; asimismo a cargo de los muelles Tortuga y McDonald en Talara. También Presidente del comité de Seguridad y Salud del Trabajo, cuya empresa tiene más de MIL (1000) Trabajadores.

Además, integrante del Comité de asesoramiento Técnico para combatir contra derrames de Hidrocarburos del Puerto de Talara.

Su formación académica, incluye cursos tanto a nivel nacional como en el extranjero, entre los cuales se encuentran los Cursos de Auditoria Interna, PBIP – Marítimo, ISM, Gestión de Mercancías Peligrosas, Control naval de tráfico marítimo, etc. A lo largo de su carrera ha elaborado evaluaciones y Planes de naves, ha realizado Inspecciones a sus naves Mercantes, Barcazas y Remolcadores para la obtención de sus certificados ISPS, ISM, CICA, IOPP, etc. de la Autoridad Marítima de Panamá.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 7: Capitán de Corbeta Víctor LUN PUN Torres – Cargo: Capitán de Puerto de Talara.



El Capitán de Corbeta Víctor LUN PUN Torres ingresó a la Escuela Naval el 27 de febrero del 2001, egresando el 13 de diciembre del 2005 como Alférez de Fragata.

Es calificado en Capitanías y Guardacostas, culminando el programa en primer puesto. Ha seguido los programas de Básico de Inteligencia, Básico de Estado Mayor y se ha graduado con honores del Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval. Asimismo, ha seguido el “Curso Internacional de Control Naval de Tráfico Marítimo” en la Academia Naval de Valparaíso – Chile, el “Curso de Oficiales de Estado Rector de Puerto” realizado por el MOU de Tokio en Japón, el “Curso de Inteligencia para Oficiales” y el “Curso de Instructor Militar” en el Instituto del Hemisferio Occidental para la Cooperación de Seguridad (WHINSEC).

Cuenta con los títulos de Licenciado en Ciencias Marítimo Navales por la Escuela Naval del Perú, la de Ingeniero Industrial por la Universidad de Piura y la de Magíster de Estrategia Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval.

Durante el tiempo que sirvió embarcado, se desempeñó como oficial de dotación del B.A.P. “Velarde” y B.A.P. “Río Nepeña”, participó como oficial de la Comisión de Inspección para la construcción de las patrullera marítima clase “Río Pativilca”, ocupando el cargo de Segundo Comandante del B.A.P “Río Pativilca” al término del proceso constructivo de la primera unidad de este tipo.

Es instructor de en la Escuela de Capitanías y Guardacostas de los cursos de Policía Marítima, Interdicción Marítima, Control Naval de Tráfico Marítimo Naval, Tráfico Marítimo, entre otros.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entre los cargos que ha desempeñado se destacan: Jefe de la Unidad de Interdicción Ribereña “Santa Rosa”, Sub-Jefe de la Base de Control Fluvial “Quitani” (VRAEM), Jefe del Departamento de Medio Ambiente de la Capitanía Guardacostas Marítima de Talara, Jefe de diversos departamentos de la Capitanía Guardacostas Marítima de Chimbote, Jefe de la Sección de Operaciones (M-3) de la Comandancia de Operaciones Guardacostas, entre otros.

El 1 de enero del 2018, el gobierno le confiere el ascenso al grado de Capitán de Corbeta y con fecha 3 de enero 2019, asume el cargo de Capitán de Puerto de Talara.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 8: CPFGE-EM Ricardo Rendón Meneses – Cargo: Capitán de Puerto, Puerto Bolívar, Ecuador.

Oficial Guardacostas de la Armada del Ecuador con experiencia en ordenamiento Marino Costero. Ha sido docente en la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manta en la carrera de Ingeniería en Mecánica Naval. Entre sus logros académicos se puede mencionar una maestría en Gestión de Ambiente y Recursos Marino Costeros de la Universidad Marítima Mundial, y maestría en Estrategia Marítima de la Universidad de Fuerzas Armadas del Ecuador. Posee conocimientos de nivel avanzado en el manejo de Sistemas de Información Geográfica, avalado por el Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas.

Cuenta con 25 años de servicio en diferentes Unidades y Dependencias de la Armada del Ecuador. Ha ejercido cargos de Capitán de Puerto en Santa Cruz Galápagos, Capitán de Puerto en Francisco de Orellana y Capitán de Puerto en Puerto Bolívar en la actualidad. También ejerció el comando del Subcomando de Guardacostas Centro en la ciudad de Manta por dos años. Se desempeñó además como Jefe del Departamento de Costas de la dirección Nacional de Espacios Acuáticos por un periodo de tres años. Durante ese periodo participó en el programa de regularización del sector Camaronero del Ecuador junto con otras instituciones del Estado.

Perito de accidentes marítimos reconocido por la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos. Represento a la Armada del Ecuador en la XII Reunión de Mandos Regionales de Frontera en sus sedes en Puerto Bolívar en el Ecuador y en Piura en el Perú en el presente año, donde presentó la ponencia sobre la problemática de seguridad en los espacios acuáticos del sur del Ecuador.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Desde febrero del presente año se desempeña como Capitán de Puerto de Puerto Bolívar. Como Capitán de Puerto cumple funciones como presidente del Comité de Operaciones de Emergencia, habiendo ejecutado el simulacro binacional de derrame de hidrocarburos en el que participó el Buque de la Armada Peruana Rio Piura.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Entrevistado 9: Dr. Sebastián Macel A. Adins Vanbiervliet– Cargo: Relaciones Internacionales Publicas.



Doctor en Ciencia Política y Gobierno por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), Magister en Macroeconomía por la Universidad de Gante (Ugent, Bélgica) y Magister en Relaciones Internacionales por la Universidad de Gante (Ugent, Bélgica). Actualmente, se desempeña como profesor e investigador de la Facultad de Ciencias Sociales y la Escuela de Gobierno y Políticas Públicas, así como coordinador de la especialidad de Relaciones Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

También es miembro del Grupo de Investigación sobre EL Orden Internacional y Ordenes Regionales (GIOR) de la misma casa de estudios, así como docente en la Academia Diplomática del Perú.

Especialista en potencias Emergentes, Regionalismo Comparado, Política Exterior y Política Contemporánea de Eurasia y autor de diversos artículos académicos sobre la integración latinoamericana, potencias emergentes y las relaciones entre el Perú y las potencias emergentes. Finalmente, ha participado en varios congresos y referencias, tanto nacionales como internacionales (Bélgica, Rusia, India, Serbia, Brasil y Chile).

Entrevistado 10: Ulises Munaylla Alarcón – Cargo: Asesor de la Sociedad Nacional de Pesquería de Perú.



Profesional Biólogo especializado en diversas Universidades en la gobernanza internacional del mar y de las pesquerías, con amplia experiencia nacional e internacional, en asuntos relativos a las pesquerías, política internacional sobre los océanos, los mares y la pesca y medio ambiente marino.

Posee una larga experiencia internacional. Ha sido durante 12 años Coordinador Regional del Programa de Mares Regionales para el Pacífico Sudeste del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) – Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS). Ex Director Científico de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (Chile, Colombia, Ecuador, Perú); Ex Presidente del Grupo de Trabajo de Pesquerías del APEC; Ex Consultor FAO, Consultor internacional de la Asean Development Bank. Miembro del Grupo Directivo Ad-Hoc de las Naciones Unidas sobre la evaluación mundial del estado del medio marino.

Participación en negociaciones internacionales de convenios mundiales sobre el mar, la pesca y el ambiente marino y su aplicación: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces transzonales y altamente migratorios, Convenio sobre Diversidad Biológica, Convención Marco sobre el Cambio Climático, Protocolo de Kyoto. En el ámbito regional en las negociaciones de la Convención para el Fortalecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT), Convenio para La Conservación y Ordenación de los Recursos Pesqueros en la Alta Mar del Océano Pacífico (OROP-PS).

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

Participación en diversos foros mundiales. Representante de la CPPS en foros marinos pesqueros de las Naciones Unidas, como la Organización de las Naciones Unidas sobre la Agricultura y Alimentación (FAO), Comisión Oceanográfica Internacional (COI), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), el Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (PNUMA) y en las cumbres mundiales sobre Desarrollo Sostenible de Rio de 1992 y de Johannesburgo de 2002. Participó en varias Conferencias de las Partes del Convenio de Cambio Climático y del Convenio de Diversidad Biológica.

A nivel Nacional ha sido Director General de Extracción del Ministerio de Pesquería (teniendo a su cargo las siguientes Direcciones: Pesca marítima, industrial, pesca artesanal, acuicultura, pesca continental, investigación científica), miembro del Consejo Directivo del IMARPE, Asesor de la Presidencia del Consejo Directivo del IMARPE y actualmente ejerce el cargo de Asesor Científico de la Sociedad Nacional de Pesquería.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

– Anexo 4: Consentimiento Informado

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas


INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

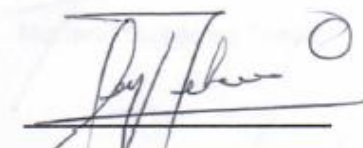
Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar si así lo desea sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.


Capitán de Navío SGC (r) Manuel Gilberto
Hinojosa López

29/09/19
Fecha


Investigador

29/09/19
Fecha

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

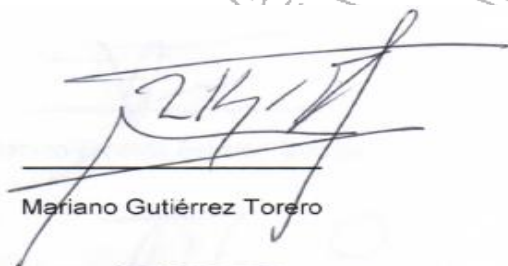
INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

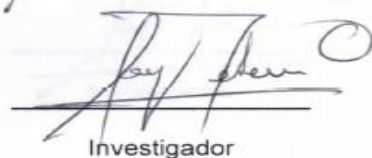
Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



Mariano Gutiérrez Torero

10 / 11 / 19

Fecha



Investigador

10 / 11 / 19

Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

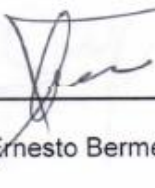
INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar ~~si así lo desea~~ sin perjuicio alguno.

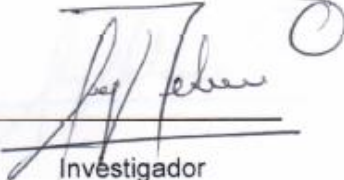
Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



Ramiro Ernesto Bermeo Quispe

09/10/19
Fecha



Investigador

09/10/19
Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

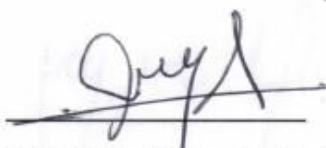
INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

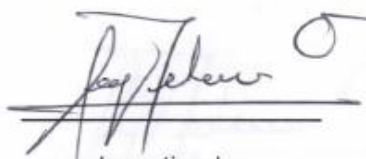
Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



C de N (r) Fidel Reyes Meléndez

07/11/19

Fecha



Investigador

07/11/19

Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

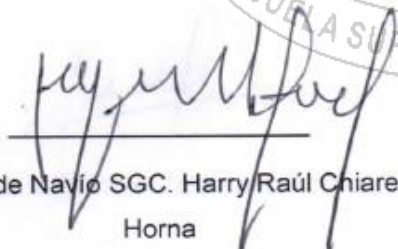
INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

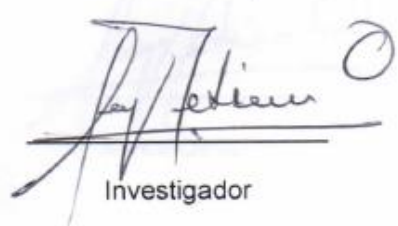
Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar -si así lo desea- sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.


Capitán de Navío SGC. Harry Raúl Chiarella
Horna

13 / 11 / 19
Fecha


Investigador

13 / 11 / 19
Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

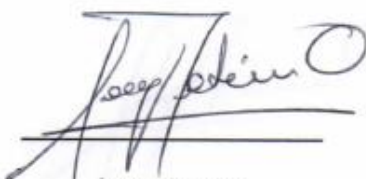
Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar ~~si así lo desea~~ sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.


Roberto Antonio Valdivieso Acuña

18/11/19
Fecha


Investigador

18/11/19
Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comuníquese con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.

C/.#:

18/11/19

Capitán de Corbeta Victor LUN PUN Torres

Fecha

Investigador

18/11/19

Fecha



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

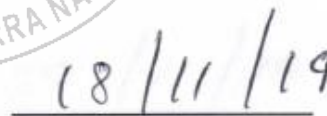
Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

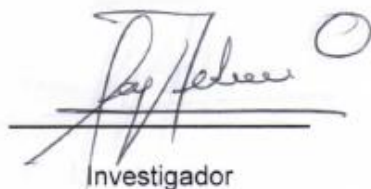
Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



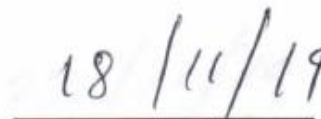
CPFG-EM Ricardo Rendón Meneses



Fecha



Investigador



Fecha

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas

INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

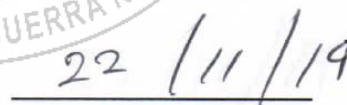
Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

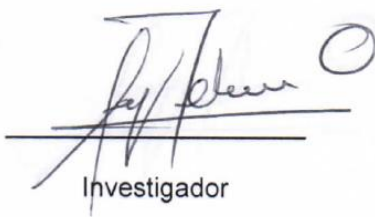
Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



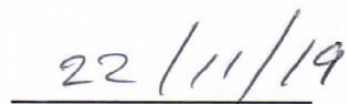
Dr. Sebastián Macel A. Adins Vanbiervliet



Fecha



Investigador



Fecha

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

TITULO: Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar.

INVESTIGADOR: Capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas


INTRODUCCIÓN: Lo estamos invitando a participar en un estudio cuyo objetivo es formular propuestas de criterios para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de los Acuerdos Regionales de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS).

Si usted acepta participar en este estudio se le realizará una entrevista que tomará aproximadamente 30 minutos (aprox.) en ser llenado. No existirá riesgo alguno respecto a su participación en esta investigación, pues solo se realizará una serie de preguntas. Asimismo, su participación no producirá beneficio alguno, ni remuneración y/o pago de ningún tipo.

Se pone en conocimiento que Ud. puede decidir retirarse de este estudio en cualquier momento del mismo, o no participar –si así lo desea– sin perjuicio alguno.

Si tiene alguna duda adicional comunicarse con el capitán de Navío SGC. Ricardo Renzo Rebisso Oblitas al celular 993574646, o al e-mail renzorebisso@gmail.com

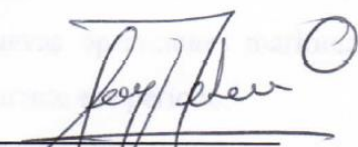
Acepto voluntariamente participar en este estudio luego de haber discutido los objetivos y procedimientos de la investigación con el investigador responsable.



Ulises Munaylla Alarcón

25/11/19

Fecha



Investigador

25/11/19

Fecha

– Anexo 5: Evaluación de expertos sobre los criterios propuestos

Yo, **Capitán de Navío SGC (r) Manuel Gilberto Hinojosa López**, identificado con DNI 07798085, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío **Ricardo Renzo Rebisso Oblitas**, en su trabajo de tesis titulado “**Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar**”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.

Observaciones: s/obs.

2. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.

Observaciones: s/obs.

C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

3. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones:

s / obs.

4. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones:

s / obs.

Atentamente,



Capitán de Navío SGC (r) Manuel Gilberto Hinojosa López

Fecha: 29 de noviembre del 2019.

Yo, C de N (r) Fidel Reyes Meléndez, identificado con DNI 08649212, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío **Ricardo Renzo Rebisso Oblitas**, en su trabajo de tesis titulado “**Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar**”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.

Observaciones:

Ninguna

2. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.

Observaciones:

Ninguna



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

3. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones: Ninguna

4. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones: Ninguna

Atentamente,


C de N (r) Fidel Reyes Meléndez

Fecha: 29 de noviembre del 2019.

Yo, Capitán de Navío SGC. Harry Raúl Chiarella Horna, identificado con DNI 43501023, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío Ricardo Renzo Rebisso Oblitas, en su trabajo de tesis titulado “Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.

Observaciones: s/o.

2. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.

Observaciones: s/o.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

3. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

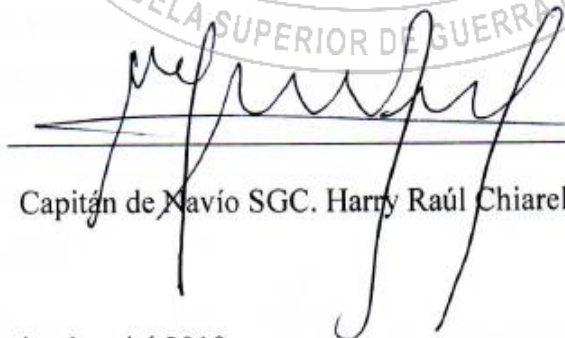
Observaciones: S/O.

4. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones: S/O.

Atentamente,


Capitán de Navío SGC. Harry Raúl Chiarella Horna

Fecha: 29 de noviembre del 2019.



Yo, Sr. **Gustavo Livia Rosas**, identificado con DNI 43384041, después de haber revisado las propuestas formuladas por el Sr. Capitán de Navío **Ricardo Renzo Rebisso Oblitas**, en su trabajo de tesis titulado “**Propuesta de Criterios para un Acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar**”, presentada ante la Escuela Superior de Guerra Naval de la Marina de Guerra del Perú para optar el Grado Académico de Maestro en Política Marítima, tengo a bien formular las declaraciones siguientes:

1. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían una adecuada orientación para concretar el cumplimiento de la normativa establecida por el Ministerio de Energía y Minas, del Ambiente y por la Autoridad Marítima de la MGP.

Observaciones:

Sin Obs.

2. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios propuestos para establecer el plan nacional del Perú para el control de contingencias de derrames de hidrocarburos en el mar, para el periodo 2020 al 2030, permitirían crear las condiciones normativas necesarias para enfrentar las exigencias y complejidades de las nuevas operaciones marítimas con hidrocarburos en el Perú, previstas a desarrollarse durante ese periodo.

Observaciones:

Sin Obs.



C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Mg. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

3. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios políticos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones: S. obs.

4. Estoy de acuerdo No estoy de acuerdo

Con aceptar la hipótesis planteada en la referida tesis, referente a que los criterios jurídicos propuestos para establecer un Acuerdo Bilateral entre Perú y Ecuador, para un plan de contingencias conjunto de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar, sobre la base de la CPPS, a juicio de expertos consultados, permitirán fortalecer los planes de contingencias ante derrames de hidrocarburos de ambos países, facilitando la cooperación mutua durante dichas operaciones, así como el apoyo de recursos humanos y logísticos.

Observaciones: S. obs.

Atentamente,

Capitán de Navío SGC. Gustavo Livia Rosas

Fecha: 29 de noviembre del 2019.





C. de N. Ricardo Rebisso Oblitas

Asesor Metodológico: Ma. Javier Velásquez Maratuech - Asesor Técnico Especialista: Dr. Joaquín Lombira Echevarría

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA NAVAL
Secretaría Académica
División de Grados y Títulos



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS N° 04
PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN POLÍTICA MARÍTIMA

La Punta, 09 DIC 2019

En cumplimiento de lo establecido en la Resolución Directoral N° 069-2019-MGP/ESUP de fecha 06 de diciembre del 2019, se reúne el Jurado Examinador, integrado por:

1. Contralmirante Magíster Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría (Presidente)
2. Contralmirante (R) Magíster José Benjamín ACHA Pacheco (Miembro)
3. Contralmirante (R) Magíster José Karlo JARA Schenone (Miembro)

para evaluar la sustentación de la Tesis titulada "Propuesta de criterios para un acuerdo Perú-Ecuador, de plan de contingencias conjunta de respuesta ante derrames de hidrocarburos en el mar", presentado por el Capitán de Navío SGC Ricardo Renzo REBISSO Oblitas.

Después de escuchar la exposición oral y defensa de la Tesis, y como resultado de la deliberación, se acuerda conceder la calificación de:

- Aprobado por unanimidad, con calificación de Sobresaliente y recomendación a publicación.
- Aprobado por unanimidad, con calificación de Muy Bueno y recomendación a publicación.
- Aprobado por unanimidad con calificación de Bueno
- Aprobado por mayoría
- Desaprobado

en mérito de lo cual el Jurado Examinador le declara **Apto** **No Apto**

para que se le otorgue el Grado Académico de Maestro en Política Marítima.

En fe de lo expuesto firman la presente:



Presidente
Contralmirante Mg.
Jorge Enrique ANDALUZ Echevarría
CIP 00887626

Miembro
Contralmirante (R) Mg.
José Benjamín ACHA Pacheco
DNI 43664042

Miembro
Contralmirante (R) Mg.
José Karlo JARA Schenone
DNI 44220956

