

ORGANISMO PARA LA
PROSCRIPCIÓN DE LAS ARMAS
NUCLEARES EN LA AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE



DISTR.
GENERAL

S/Inf.750
19 de julio de 1999

Secretaría

La Secretaría General del Organismo para la Proscripción de las Armas Nucleares en la América Latina y el Caribe recibió de la Delegación de México asistente a la 175a. Sesión del Consejo del OPANAL, el documento remitido por Greenpeace Internacional al Gobierno mexicano sobre **Transporte de material radiactivo altamente peligroso en la Zona de Aplicación del Tratado de Tlatelolco.**

La Secretaría General del OPANAL por otro lado, recibió del Nuclear Control Institute sobre el mismo tema, el documento "First Sea Shipment of Plutonium 'Mox' fuel due to depart from Europe this week after U.S. bows to Japan on weak security plan". Se adjuntan ambos documentos para conocimiento de todos los Estados Miembros del OPANAL.

GREENPEACE

MEXICO

México, D.F., 23 de junio de 1999

Lic. Rosario Green
Secretaria de Relaciones Exteriores
Presente.



Excelentísimo Canciller:

Organismos Regionales Americanos

04683

24 JUN 1999

5-0516

Me dirijo a usted para llamar la atención del Gobierno Mexicano sobre el embarque de plutonio que partirá de Europa a Japón próximamente. Este cargamento de material utilizable para armamento nuclear significa un riesgo para la región del Caribe.

Según información obtenida por Greenpeace, dos barcos armados partirán del Reino Unido y Francia a mediados de julio, transportando por primera vez a escala comercial cargamentos de combustible formado por una combinación de óxidos de uranio y plutonio, conocida como MOX. El *Pacific Teal* y el *Pacific Pintail*, dos embarcaciones operadas por la empresa Pacific Nuclear Transport Ltd del Reino Unido, cargarán el combustible en el puerto francés de Cherbourg y el británico de Barrow-in-Furness para realizar su traslado a Japón entre mediados de julio y septiembre.

El combustible de plutonio de este embarque está clasificado por la Agencia Internacional de Energía Atómica como de "categoría 1", es decir, material que puede ser utilizado directamente para la fabricación de armamento atómico. Los dos buques transportarán 40 ensambles de combustible con aproximadamente 450 kilogramos de plutonio, suficiente para construir 50 bombas nucleares. Este cargamento significa un grave riesgo para la seguridad y la proliferación de armamento atómico.

Además, el plutonio es un material extremadamente radiotóxico. Si una persona inhala una pequeña partícula y ésta llega a sus pulmones, puede causarle un cáncer letal. En el caso de un accidente, la liberación de una fracción de combustible de plutonio podría significar un riesgo para el ambiente y la salud pública. Desde el punto de vista de Greenpeace, estos transportes crean un riesgo injustificable para la seguridad global y para la salud humana y el ambiente.

Los gobiernos de Japón, Francia y Gran Bretaña, responsables de estos embarques han decidido no consultar de manera previa a las naciones que se encuentran en la ruta, sobre la ruta misma o sobre los planes de emergencia. Tampoco se ha establecido ninguna seguridad y garantía respecto a las respuestas de emergencia, la mitigación y responsabilidad por daños causados. Frente a esta situación, consideramos que el Gobierno Mexicano debe tomar acciones en contra de este peligroso embarque.

Tels: 5590 6868
5590 9474
5590 9350
fax: 5590 5585

Usted recordará que en 1992, el *Akatsuki Maru* realizó el primer embarque piloto de plutonio desde Europa a Japón, levantando una enorme controversia internacional. Frente a la protesta de más de 50 gobiernos, Japón anunció que suspendería temporalmente esos embarques. De cualquier manera, Japón, que actualmente está realizando contratos para separar alrededor de 40 toneladas de plutonio en plantas reprocesadoras de Francia y Gran Bretaña, retoma estos embarques ahora transportando combustible de plutonio. Si los embarques programados para este año se llevan a cabo, este será el inicio de docenas de embarques similares durante la próxima década. Esto significará también la proliferación del uso del combustible MOX en reactores nucleares convencionales en otros países, un desarrollo con graves implicaciones en la proliferación global de armamento nuclear.

En 1992, el transporte de plutonio se realizó por el Cabo de Buena Esperanza, el Océano Índico, el Mar de Tasmania y el Pacífico Sur. Posteriormente, cuatro embarques controvertidos de desechos nucleares (desechos del proceso de reprocesamiento del plutonio para la producción del combustible MOX) se han realizado a través de tres rutas diferentes entre Francia y Japón: a través del Mar Caribe y el Canal de Panamá; alrededor de Suramérica, el Cabo de Hornos y a través del Pacífico; y a lo largo del este de África, el Cabo de Buena Esperanza, a través del Océano Índico, Mar de Tasmania y el Pacífico Sur.

La razón para el uso de estas diferentes rutas fue que Gran Bretaña, Francia y Japón esperaban encontrar la "ruta de menor resistencia". En cambio, se enfrentaron con las protestas y declaraciones en contra de varias naciones en cada una de las rutas, que condenaron estos embarques extremadamente peligrosos. Con este embarque doble de combustible de plutonio, ellos intentan probar una de las rutas nuevamente.

Greenpeace hace un llamado al Gobierno Mexicano a que tome en consideración las siguientes iniciativas a nivel nacional, regional e internacional para detener estos embarques:

- Expresar públicamente y a los gobiernos de Japón, Gran Bretaña y Francia al más alto nivel, la oposición del Gobierno Mexicano a los envíos próximos de combustible de plutonio;
- Llamar de inmediato al cese de estos transportes por lo menos hasta que se cuente con un estudio de impacto ambiental;
- Considerar el desarrollo de instrumentos regionales para prohibir el paso de esos embarques por el mar de la región o requerir el establecimiento del consentimiento previo, el estudio de impacto ambiental y la plena responsabilidad por cualquier daño causado por parte de los responsables de los embarques; y
- Demandar en la Conferencia de Desarmamento, dentro de la negociación sobre materiales fisibles, la prohibición de la separación del plutonio y cualquier uso de este material, con el propósito de asegurar un régimen efectivo de no proliferación de armamento atómico.

De manera especial, solicitamos al Gobierno Mexicano plantear una iniciativa contraria a estos embarques, de manera conjunta con otras naciones latinoamericanas y caribeñas, durante el encuentro que se realizará el próximo 28 de junio entre los países de América Latina, el Caribe y Estados Unidos.

Anexamos información sobre el estado del programa de plutonio de Japón y los riesgos ambientales y de proliferación de armamento que significa. Solicitamos se nos informe de cualquier acción que respecto a este tema tome el Gobierno Mexicano.

Agradeciendo de antemano su atención, se despide de usted.

Atentamente,



Lic. Alejandro Calvillo Unna
Director Ejecutivo

✓
ccp. Ministro Luis Alfonso de Alba, Director General de Naciones Unidas.
ccp. Lic. Patricia Espinoza, Directora General de Organismos Regionales Americanos.
ccp. Lic. Dámaso Luna, Director General de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 1

ANEXO I: PROGRAMA JAPONES PARA OBTENER PLUTONIO

El transporte de combustible de plutonio (MOX), programado para los próximos meses, está contemplado bajo el programa de Japón para obtener plutonio. Bajo este programa, Japón exporta el combustible usado de sus reactores nucleares a Francia y Gran Bretaña, donde los desechos nucleares son "reprocesados". El reprocesamiento consiste en un proceso químico para separar el plutonio del combustible usado, dejando uranio contaminado y un volumen enorme de residuos radiactivos.

Mientras que los términos exactos de los contratos acordados entre las plantas nucleares japonesas y las compañías reprocesadoras europeas son mantenidos en secreto, se cree que aquellas requieren que este plutonio, uranio y desecho nuclear debe ser embarcado de regreso de Francia y Gran Bretaña a Japón. Algunos de estos embarques de retorno ya han ocurrido de Francia a Japón en los años recientes:

- En 1992, el transporte de óxido de plutonio a bordo del *Akatsuki Maru*, que navegó a Japón a través del Cabo de Buena Esperanza, el Océano Indico, el Mar de Tasmania y el Pacifico Sur.
- En 1995, el transporte de residuos nucleares de alto nivel (HLW) a bordo del *Pacific Pintail*, que navegó a Japón via la costa oriental de América del Sur, Cabo de Hornos y el Pacifico Sur.
- En 1997, el *Pacific Teal* transportó HLW a Japón, a través del Cabo de Buena Esperanza, Océano Indico, Mar de Tasmania, y Pacifico Sur.
- En 1998, el *Pacific Swan* transportó HLW via el Mar Caribe y el Canal de Panamá.
- En 1999, el *Pacific Swan* transportó nuevamente HLW a través del Mar Caribe y El Canal de Panamá.

El gobierno y la industria japoneses acordaron el programa de plutonio en los años 70, cuando firmaron los contratos de "reprocesamiento" con las empresas paraestatales British Nuclear Fuels, de Gran Bretaña, y COGEMA de Francia. Japón acordó estos costosos contratos porque intentaba desarrollar un nuevo tipo de reactor -el Reactor de Alimentación Rápida-, alimentado con plutonio y que se suponía iba a generar electricidad mientras producía más plutonio del utilizado inicialmente. Sin embargo, Japón fracasó al construir el único reactor comercial de este tipo. De hecho, el reactor de Monju que el gobierno japonés inauguró en abril de 1994 y que aseguró que probaría la viabilidad comercial de estos reactores, está clausurado indefinidamente después de que ocurrió ahí, en diciembre de 1995, el peor accidente nuclear en la historia de Japón.

A pesar de las declaraciones del gobierno y la industria japoneses acerca de que el plutonio está garantizando el futuro energético de Japón, actualmente no se produce ni un watt de electricidad con el plutonio recuperado del reprocesamiento. En su lugar, más de cinco toneladas de plutonio, incluido el material transportado por el "Akatsuki Maru", permanecen apilados en territorio japonés.

El gobierno y la industria japoneses están tratando de justificar confusamente el programa de plutonio. Japón está sugiriendo ahora que parte del plutonio puede ser mezclado con uranio (MOX) y ser utilizado en los reactores nucleares convencionales. Dado que estos reactores fueron diseñados para utilizar como combustible solamente uranio, el uso de plutonio puede incrementar significativamente riesgos adicionales en la seguridad de la operación del reactor, accidentes severos y acumulación de desechos nucleares. Se calcula también que el combustible de plutonio costará diez veces más caro

que el combustible convencional de uranio enriquecido. El uso de plutonio como combustible también incrementará significativamente la proliferación de riesgos en la fabricación del combustible, los reactores y las instalaciones para almacenar los residuos, así como los transportes ligados a estas instalaciones.

Los actuales embarques han sido negociados por las empresas Mitsubishi, Toshiba y las empresas nucleoelectricas TEPCO y KEPCO. El combustible de plutonio será descargado en dos reactores nucleares convencionales en Fukushima y Takahama.

Finalmente, a pesar del hecho de que Japón dice que quiere deshacerse de todo el plutonio acumulado, continúa recibiendo plutonio separado en Europa y actualmente está considerando firmar nuevos contratos para la separación de plutonio durante las próximas décadas. Este programa tiene serias implicaciones sobre los esfuerzos de la comunidad internacional para prohibir la producción y el uso de materiales fisibles. Las discusiones actuales están centradas exclusivamente en la producción de plutonio y uranio altamente enriquecido para los llamados "propósitos militares". Sin embargo, la producción a gran escala de plutonio y combustible MOX para uso comercial podría afectar seriamente la verificación efectiva e instrumentación de una prohibición de material fisible.

ANEXO II: EL PLAN DE TRANSPORTE

Tal y como ha ocurrido con los anteriores cargamentos de combustible usado, plutonio y desechos nucleares, los gobiernos de Japón, Francia y Gran Bretaña actualmente están encubriendo la información esencial acerca de sus planes de transporte. Ninguna información ha sido proveída sobre la ruta que tomará el cargamento, la preparación de los planes de emergencia y salvamento o sobre la mitigación y responsabilidad por daños causados. No han buscado consultar u obtener la aprobación sobre estos planes de las naciones en ruta.

Además, a pesar de los repetidos requerimientos, el gobierno japonés se ha mostrado renuente a realizar un Estudio de Impacto Ambiental internacional de los próximos embarques de plutonio, como lo exige el derecho internacional consuetudinario y la Convención de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (artículos 204, 205 y 206).

Dado que el combustible de plutonio se puede utilizar en armamento, debe ser transportado bajo seguridad militar. Sin embargo, los dos buques que harán el transporte han sido equipados sólo con armamento ligero y cañones de agua, en contraste con el cargamento de óxido de plutonio de 1992, cuando el *Akatsuki Maru* estuvo vigilado por una escolta naval. Los cargueros nucleares "civiles" tendrán cañones de 30 milímetros y guardias de seguridad armados a bordo, y cada nave escoltará a la otra. Al parecer, las naciones propietarias de los barcos quieren ahorrar costos y dar la apariencia de que se trata de un cargamento comercial rutinario. A pesar de lo totalmente inadecuado de las medidas de seguridad, Estados Unidos -que tiene que firmar sobre las medidas de seguridad del transporte debido a que el combustible de plutonio se deriva de uranio proveniente de Estados Unidos-, ha aprobado el plan de transporte.

El armamento en estos buques sólo aumenta las posibilidades de que ocurra un accidente, ya que cada carguero llevará a bordo un estimado de siete toneladas de municiones altamente explosivas, junto con 1,100 toneladas de hidrocarburos. Además, funcionarios japoneses han revelado que en lugar de utilizar contenedores nuevos y construidos especialmente para transportar este plutonio, usarán contenedores viejos cuyas licencias han caducado y con un historial de operación poco claro.

El *Pacific Pintail* y el *Pacific Teal* se encuentran actualmente en Cumbria, Inglaterra, esperando las Pruebas de Mar (sea trials) antes de empezar el viaje a Japón. Información recibida por Greenpeace sugiere que los cargamentos se harán desde los puertos de Barrow y Cherbourg en cualquier momento entre mediados de julio y octubre. El viaje durará seis semanas aproximadamente.

El combustible MOX proveniente de la planta de reprocesamiento de La Hague, que fue fabricado en las instalaciones belgas de Dessel, está esperando ser transportado de Bélgica a Francia. Greenpeace alertó al público sobre el inadecuado manejo de seguridad de los cargamentos de MOX de Bélgica a Francia en mayo de 1999, por lo que el cargamento se pospuso debido, aparentemente, a asuntos políticos entre estos dos países.

**NUCLEAR CONTROL
INSTITUTE**

1000 CONNECTICUT AVE NW SUITE 800 WASHINGTON DC 20036 202-822-8444 FAX 202-452-0892

E-mail: nci@nuclearcontrol.org Web Site: www.nci.org

HOLD FOR RELEASE:**Tuesday, July 13, 1999****CONTACT: Tom Clements, Sharon Tanzer****202-822-8444****FIRST SEA SHIPMENT OF PLUTONIUM 'MOX' FUEL
DUE TO DEPART FROM EUROPE THIS WEEK
AFTER U.S. BOWS TO JAPAN
ON WEAK SECURITY PLAN**

Washington-- The first shipment of plutonium fuel for Japanese commercial nuclear power reactors is being readied for departure from Europe this week with light weapons and civilian guards that could not repel an attack by determined terrorists or an outlaw state, the Nuclear Control Institute warned today.

The U.S. State Department bowed to Japanese demands that the shipment---enough plutonium for at least 60 nuclear weapons---not be escorted by a gunboat which Japan had built especially for plutonium fuel transports. The United States has to approve Japanese plutonium transport security plans because the plutonium is derived from U.S.-supplied nuclear fuel.

"State Department approval of this plutonium shipment without an armed military escort is a capitulation to Japanese and European plutonium interests and an abandonment of past commitments to Congress," said NCI President Paul Leventhal. "At a time of growing concern about international terrorism and the spread of nuclear weapons, it sets a terrible non-proliferation precedent."

The upcoming shipment from Britain and France contains about half a ton of plutonium in the form of plutonium-uranium, "mixed oxide" (MOX) fuel. In 1992, at U.S. insistence, Japan built and used a \$100-million coast guard "plutonium escort vessel" to accompany a plutonium shipment one-third the size of the upcoming one. That plutonium was in a pure form rather than mixed with uranium, and Japan has long insisted that the mixed-oxide fuel requires less security because it cannot be used directly in nuclear weapons. U.S. government nuclear weapons experts point out, however, that fresh MOX fuel requires the same strict security as pure plutonium because the plutonium contained in MOX can be extracted by straightforward chemical means.

In May, Richard J.K. Stratford, director of the State Department Office of Nuclear Energy Affairs, wrote the Japanese government that a revised plan---in which two British freighters will escort each other, armed with light cannon and machine guns and manned with civilian guards---"fully satisfies" the requirement for "adequate physical protection of the nuclear material." This arrangement is expected to establish a precedent for dozens of larger MOX fuel shipments to Japan now planned over the next 10 to 20 years involving more than 50 tons of plutonium.

Especially dangerous, Leventhal said, is the absence of radar-directed anti-missile armaments on board the ships despite a 1988 assessment by the U.S. Joint Chiefs of Staff that maritime transports of plutonium would be vulnerable to "small, fast craft, especially if armed with anti-ship missiles." Leventhal also noted that the threat assessment on which the design of the current security plan is based (the so-called "design basis threat") assumes only an attack by terrorists rather than by an outlaw state or by terrorists supported by such a state.

"Wishful thinking, not the real world, is the basis for these security arrangements," Leventhal said. "There is also the desire by Japanese and European plutonium interests to keep down transport costs and to keep up appearances of plutonium as a benign fuel. To this day, Japan's nuclear power industry denies that plutonium produced and used in power reactors is an atom-bomb material. With this kind of physical protection and public relations, commercial plutonium could become a tempting target for terrorists and nations that want the bomb."

In January 1997, the U.S. Department of Energy declared in a nonproliferation assessment statement that "fresh MOX fuel remains a material in the most sensitive safeguards category, because plutonium suitable for use in weapons could be separated relatively quickly and easily." A year earlier, a "Proliferation Vulnerability Red Team Report" by DOE's Sandia National Laboratory estimated that in a matter of weeks a team of four people could separate weapons-usable plutonium from fresh MOX fuel pellets and put it in a suitable form for use in nuclear weapons.

NCI and U.S. Government materials on security arrangements for the upcoming plutonium MOX fuel shipment can be downloaded from NCI's website: <http://www.nci.org/seatrans.htm>

NCI