



Programa de las
Naciones Unidas
Para el Medio Ambiente



UNEP(DEC)/MED IG.16/10
30 de septiembre de 2005

ESPAÑOL
Original: INGLÉS



PLAN DE ACCIÓN PARA EL MEDITERRÁNEO

Decimocuarta reunión ordinaria de las Partes
Contratantes en la Convención para la Protección
del Medio Marino y la Región Costera del
Mediterráneo y sus Protocolos

Portoroz (Eslovenia), 8 a 11 de noviembre de 2005

**ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREVENCIÓN Y
RESPUESTA EN CASOS DE CONTAMINACIÓN
MARINA CAUSADA POR BUQUES**

ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREVENCIÓN Y RESPUESTA EN CASOS DE CONTAMINACIÓN MARINA CAUSADA POR BUQUES

1. DECLARACIÓN SOBRE LA MISIÓN DEL CERSEC

La misión del Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (CERSEC) es ayudar a los Estados ribereños a aplicar el Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo (Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia) mediante:

- **El fortalecimiento de las capacidades de los Estados ribereños de la región del Mediterráneo** con miras a evitar la contaminación del medio marino, garantizando la aplicación efectiva del marco normativo internacional pertinente y el cumplimiento de sus disposiciones, y combatir y eliminar la contaminación del medio marino;
- **El desarrollo de la cooperación regional** en la esfera de la prevención **y la facilitación de la cooperación** entre los Estados ribereños del Mediterráneo para hacer frente a los casos de contaminación marina:
- **La ayuda a los Estados ribereños del Mediterráneo que la soliciten** para desarrollar sus capacidades regionales de respuesta en caso de contaminación marina, **y la facilitación del intercambio de información, la cooperación técnica y la formación;** y
- **El establecimiento de un marco para el intercambio de información** sobre cuestiones operacionales, técnicas, científicas, jurídicas y financieras, **y la promoción del diálogo** encaminado a aplicar medidas coordinadas en los planos nacional, regional y mundial para la aplicación del Protocolo.

Con miras al cumplimiento de esta misión, las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona definen los objetivos y funciones del CERSEC.

2. SITUACIÓN PRESENTE Y PREVISTA PARA EL FUTURO DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y LA REGIÓN DEL MEDITERRÁNEO

La Estrategia y sus objetivos generales y específicos se han elaborado teniendo presente el marco jurídico, financiero e institucional del sistema de Barcelona, incluyendo en especial las disposiciones del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia, y los objetivos y funciones del CERSEC en su calidad de centro regional encargado de aplicar el indicado Protocolo. Además, la Estrategia se ha desarrollado en el contexto de la situación presente y la prevista en el futuro en lo que respecta a la industria marítima y a la región del Mediterráneo, en especial:

- la creciente importancia de los servicios de transporte marítimo en un mundo globalizado interconectado y la consiguiente necesidad de garantizar mejor la observancia de los más altos niveles de transporte marítimo, incluso aumentando la interacción en los planos mundial, regional, subregional y nacional;
- la evolución prevista en relación con el tráfico marítimo en el Mediterráneo, en especial, la propuesta Red de Transportes Euromediterránea;

- el aumento de la preocupación del público en general por las consecuencias de las actividades del transporte marítimo mundial, tanto en lo que respecta a la vida humana en el mar como al medio marino;
- la evolución política reciente en la región del Mediterráneo, incluido en particular la ampliación hacia el sur de la Unión Europea; y
- la evolución reciente y prevista, en los planos mundial y regional, en lo que respecta a la regulación del transporte marítimo, que requiere nuevos enfoques para la protección del medio marino mediterráneo y un criterio común sobre la cuestión de la protección de dicho medio en esa región, patrocinados por el CERSEC.

3. OBJETIVOS GENERALES

Teniendo en cuenta la declaración de misión del CERSEC, el marco jurídico, financiero e institucional del sistema de Barcelona, incluidas en particular las disposiciones del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia, y las situaciones presente y prevista en el futuro que caracterizan a la industria marítima en la región del Mediterráneo, los objetivos generales de la Estrategia son triples, a saber:

- prevención de la contaminación causada por buques;
- prevención de los accidentes marítimos; y
- preparación de respuestas para hacer frente a la contaminación en casos importantes.

En la sección 4 se describen los objetivos específicos que, si se alcanzan, cumplirán los objetivos generales que se acaban de indicar. Se proponen algunas metas para cada objetivo específico, que también servirán como criterios para indicar el éxito (o el fracaso) de las Partes Contratantes en el logro de los objetivos. La función del CERSEC será, como lo ha sido desde su fundación, sobre todo una función de asistencia a las Partes Contratantes para mejorar sus capacidades nacionales y facilitarles los medios de cooperación regional o subregional .

Las metas que se persiguen figuran en forma de cuadro en el **Anexo 1**. Es evidente que no todas las metas pueden alcanzarse de manera inmediata, por lo que en el **Anexo 2** figura un calendario provisional para la aplicación de la Estrategia.

Se prevén varias esferas de actividad en el marco de los objetivos específicos que crearán una sinergia con otros componentes del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) así como con otras organizaciones regionales conexas y el Organismo Europeo del Medio Ambiente (OEMA). En caso necesario, la labor del CERSEC debería establecer vinculaciones con la labor de esas otras entidades.

La aplicación completa y eficaz de la Estrategia dependerá de los tres factores siguientes:

- la voluntad política de las Partes Contratantes;
- la capacidad del CERSEC de atender las demandas de las Partes Contratantes en lo que se refiere a la coordinación y organización de las actividades; y
- recursos financieros adecuados.

La voluntad política de las Partes Contratantes de adoptar medidas en la esfera de la prevención y la respuesta para hacer frente a la contaminación marina causada por buques ya se ha demostrado mediante la aprobación del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia, en enero de 2002. No obstante, es evidente la necesidad de continuar con

medidas concretas para dar efecto significativo a los compromisos políticos y jurídicos que supone la firma del Protocolo. En muchos casos, la falta de aplicación y cumplimiento es el resultado de la asignación de recursos humanos y financieros inadecuados para llevar a cabo las tareas requeridas. Para alcanzar las metas y los objetivos de la Estrategia, será esencial que todas las Partes Contratantes garanticen que los gobiernos están sensibilizados respecto de la importancia de los asuntos a que hace referencia el Protocolo y asignen recursos suficientes para llevar a cabo las tareas. Casos recientes de contaminación ayudarán seguramente a centrar el pensamiento de los gobiernos en la importancia de ocuparse de estas cuestiones.

En segundo lugar, será importante garantizar que el CERSEC cuente con los recursos humanos y las instalaciones que sean adecuados para cumplir sus tareas de ayuda a las Partes Contratantes para mejorar sus capacidades nacionales y facilitar la cooperación regional. Se necesitará más personal durante los próximos diez años con el fin de que el CERSEC pueda cumplir el nuevo mandato que se le ha encomendado en la duodécima reunión ordinaria de las Partes Contratantes (Mónaco, 2001). Una solución puede consistir en facilitar que se destaque a funcionarios de las Partes Contratantes para trabajar en el CERSEC durante periodos de tiempo limitados (por ejemplo, dos años). De este modo también se conseguiría el beneficio adicional de que los funcionarios destacados pudieran profundizar su entendimiento y conocimiento de las actividades del CERSEC.

En tercer lugar, la realización de las actividades descritas más adelante requiere recursos financieros adicionales. Cabe prever que podrá disponerse de algunos fondos procedentes de los organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas, por ejemplo, la OMI, para llevar a cabo tareas que también ayuden a cumplir los mandatos de esas organizaciones y organismos. Quizás el apoyo financiero podría obtenerse de los diversos mecanismos de financiación de la Unión Europea (UE) para proyectos definidos claramente que se ajusten a los objetivos de la UE.

En particular, en el marco de la Asociación Euromediterránea, el CERSEC podría participar en la realización de proyectos encaminados a seguir reduciendo la distancia existente entre el marco normativo internacional de seguridad marítima y protección del medio marino (**Anexo 3**) y el marco legislativo de la UE, con el fin de garantizar una aplicación coherente, efectiva y uniforme del marco normativo internacional de seguridad marítima y prevención de la contaminación causada por buques en el mar Mediterráneo. La lista de la legislación pertinente de la Unión Europea figura en el **Anexo 4**.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

4.1 Ratificación de los convenios y convenciones marítimos internacionales pertinentes en relación con la protección del medio marino

Además del propio Convenio de Barcelona, hay muchos convenios o convenciones internacionales pertinentes para la prevención de la contaminación causada por buques. El más importante es el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, conocido comúnmente como Convenio MARPOL, y sus anexos. Los convenios y convenciones pertinentes, principalmente los aprobados bajo los auspicios de la OMI, se enumeran en el **Anexo 3**. Siguen faltando numerosas ratificaciones de los convenios y convenciones internacionales pertinentes por parte de Estados del Mediterráneo. En consecuencia, se propone que para poner remedio a esta situación todos los Estados del Mediterráneo adopten medidas, cuando proceda, para ratificar esos instrumentos y garantizar al mismo tiempo su aplicación y cumplimiento efectivos, con arreglo al calendario que figura más adelante. El CERSEC también proporcionará a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten asesoramiento y asistencia a este respecto.

De manera similar, también resulta evidente que no todos los Estados del Mediterráneo han ratificado los convenios y convenciones marítimos internacionales que son pertinentes para la prevención de accidentes de contaminación marina y la respuesta que corresponde, por ejemplo, el OPRC, de 1990, el Protocolo OPRC-SNP, de 2000, y el Convenio sobre intervención, de 1969, y su Protocolo de 1973. En el **Anexo 3** figura una lista completa de los convenios y convenciones de que se trata. Para que exista una base jurídica completa para la prevención de estos accidentes en el mar Mediterráneo y para las medidas que permitan hacerles frente, es importante que los Estados del Mediterráneo adopten las medidas necesarias para garantizar que se hayan ratificado y se apliquen en el plano nacional los convenios y convenciones correspondientes. Como parte del mandato actual, el CERSEC continuará ayudando a todos los Estados que lo soliciten, asesorándolos a este respecto.

Los Estados ribereños del Mediterráneo, Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona, convienen en:

- a) ratificar el Convenio MARPOL y sus anexos, a más tardar en 2007, con el fin de garantizar su transposición al derecho nacional, y cooperar por medio del CERSEC para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones;
- b) ratificar los convenios y convenciones internacionales pertinentes de la OMI, lo antes posible pero de preferencia a más tardar en 2008, y garantizar su transposición simultánea al derecho nacional, y el pleno cumplimiento de sus disposiciones.

Se solicita a la Secretaría:

- c) proporcionar a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten asesoramiento y asistencia con el fin de cumplir los plazos que se indican en los apartados a) y b) más arriba.

4.2 Garantía de la eficacia de las administraciones marítimas

El éxito de la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes depende mucho de que se garantice que los buques cumplan en todo momento las normas requeridas. Esto, por supuesto, exige que los Estados garanticen la existencia de administraciones marítimas eficaces, capaces de cumplir de manera efectiva sus obligaciones de Estado de bandera, Estado portuario y Estado ribereño, de conformidad con las recomendaciones y directrices correspondientes de la OMI.

Una de las obligaciones importantes establecidas en el Convenio MARPOL es que todos los funcionarios de las administraciones marítimas efectúen regularmente inspecciones de los buques de bandera de su país y de los buques de bandera extranjera que hagan escala en sus puertos con el fin de garantizar que cumplan las disposiciones pertinentes del Convenio. El problema reside en que aunque se efectúen inspecciones su calidad puede variar de un puerto a otro, y de un funcionario a otro. Aunque es necesario aumentar el número de inspecciones para identificar a los buques que no cumplen las normas, es esencial en primer lugar mejorar la calidad de las inspecciones. Se sugiere que se realicen centrandó más la atención en la formación de los funcionarios de los Estados ribereños del Mediterráneo encargados de la inspección. A este respecto, el CERSEC podría desempeñar una función primordial en la formación de inspectores de buques para que realicen inspecciones relacionadas con la aplicación de los instrumentos de protección del medio marino internacional, en particular el Convenio MARPOL.

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) que todos los Estados del Mediterráneo (que todavía no lo hayan hecho) traten de mejorar, basándose en un plan nacional, la eficacia de sus administraciones marítimas, de conformidad con las recomendaciones y directrices correspondientes de la OMI¹, a más tardar en 2010;
- b) que todos los Estados del Mediterráneo, en sus esfuerzos de protección del medio marino, realicen, en lo posible y a intervalos regulares, una autoevaluación de sus capacidades y eficacia para cumplir de manera completa el Convenio MARPOL, utilizando la orientación establecida en la resolución correspondiente de la OMI sobre la autoevaluación de los resultados alcanzados por el Estado de bandera² y, una vez aprobada, el plan de auditoría voluntario del Estado miembro de la OMI y el Código de aplicación de los instrumentos obligatorios de la OMI, que se espera apruebe en ambos casos la Asamblea de dicha organización en 2005.

Se solicita a la Secretaría:

- c) mejorar los conocimientos teóricos y prácticos de los inspectores mediante el establecimiento por medio del CERSEC de un programa de actividades de formación relacionado con los instrumentos internacionales pertinentes, en particular el MARPOL, para garantizar la formación adecuada de los inspectores de buques, a partir de 2006;
- d) ayudar por medio del CERSEC a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten a elaborar planes nacionales encaminados a mejorar los resultados de sus administraciones marítimas.

4.3 Fortalecimiento del memorando de entendimiento sobre el control estatal de los puertos en la región del Mediterráneo.

Para mejorar la eficacia de los diferentes Estados en lo relativo a efectuar inspecciones de control de los buques en los puertos estatales, en el marco de los instrumentos marítimos internacionales, incluido el Convenio MARPOL, los Estados interesados han acordado varios memorandos de entendimiento regionales con el fin de aumentar su cooperación regional en esta cuestión. En 1982 se aprobó el memorando de entendimiento de París para reforzar la cooperación sobre el control portuario de los Estados, principalmente entre los Estados europeos, y a mediados del decenio de 1990 se aprobó un memorando de entendimiento para la región del Mediterráneo, cuya oficina central está en Alejandría, y una decisión para establecer en Marruecos una base de datos de la inspección de buques.

La Directiva 95/21/EC³ de la UE, que hace obligatorio para los Estados de la UE el memorando de entendimiento de París, establece un nivel de inspección del 25 por ciento de los buques que hacen escala en puertos europeos. También prevé un sistema específico de inspección que incluye la posibilidad de prohibir la presencia de algunos buques en los puertos de la UE. El memorando de entendimiento del Mediterráneo establece un nivel de inspección del 15 por ciento, meta que todavía no se ha alcanzado y, además, sigue una política diferente de detención.

¹ La publicación de la OMI titulada "MARPOL-How to do it" contiene información útil sobre esta cuestión.

² Resolución A.912 (22) de la Asamblea de la OMI.

³ Directiva 95/21/EC del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al cumplimiento, con respecto a la utilización de los puertos de la Comunidad y las aguas navegables bajo jurisdicción de los Estados Miembros, de las normas internacionales de seguridad de los buques, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo (control de los puertos estatales), modificada.

Merece plena atención la ampliación de la UE, por la cual dos miembros del memorando de entendimiento del Mediterráneo siguen actualmente las normas de la Directiva de la UE. El CERSEC podría intervenir para mejorar la eficacia del memorando de entendimiento del Mediterráneo y aumentar la cooperación entre dicho memorando y el memorando de París.

Para alcanzar el objetivo específico de reforzar el memorando de entendimiento sobre el control estatal de los puertos en la región del Mediterráneo,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) otorgar mandato al CERSEC para que proponga su asistencia al memorando de entendimiento del Mediterráneo sobre el control estatal de los puertos con el fin de mejorar su eficacia y, si se solicita, facilitar la cooperación entre el memorando de entendimiento de París y el memorando de entendimiento del Mediterráneo;
- b) proporcionar los recursos y medios necesarios para que el memorando de entendimiento del Mediterráneo pueda funcionar con eficacia.

Se solicita a la Secretaría:

- c) proponer al Comité del memorando de entendimiento que participe en sus reuniones en calidad de observador y, cuando sea posible, como anfitrión de sus reuniones;
- d) se asocie a las actividades de formación en control estatal de los puertos ocupándose de las cuestiones ambientales, incluso las relacionadas con los Convenios relativos a los sistemas de pintura antiincrustante y a la gestión del agua de lastre, cuando proceda, en colaboración con instituciones de capacitación reconocidas de la región;
- e) trabajar en asociación con los memorandos de entendimiento sobre el control estatal de puertos en relación con la organización y el análisis del seguimiento de campañas centradas en inspecciones sobre deficiencias relacionadas con el MARPOL.
- f) Definir las modalidades que permitirían al CERSEC apoyar la labor del Comité del memorando de entendimiento e informar a las reuniones de sus centros de coordinación.

4.4 Instalaciones para la recepción en puerto

Una disposición importante del Convenio MARPOL, que también existe en el Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia, es que todos los Estados Partes en el Convenio faciliten instalaciones adecuadas en sus puertos para el tipo de buques que hacen escala en ellos y los diferentes tipos de desechos y residuos de carga generados. La falta de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos del Mediterráneo ha sido causa de preocupación durante mucho tiempo para la comunidad internacional y para los propios Estados. Esta cuestión ha sido objeto de numerosos estudios y a ella se refirió el proyecto MEDA⁴ aplicado por el CERSEC (2002-2004). A este respecto, al ponerse en práctica la Estrategia debería tenerse en cuenta la resolución sobre la aplicación de los resultados del proyecto MEDA aprobada por los participantes en el seminario regional sobre instalaciones de recepción para recoger la basura, las aguas de sentina y los residuos de hidrocarburos

⁴ Proyecto MEDA sobre instalaciones portuarias de recepción para recoger basura, aguas de sentina y residuos de hidrocarburos generados por los buques (MED.B7.4100.97.0415.8).

generados por los buques en el Mediterráneo (Malta, 24 a 26 de noviembre de 2004), organizado por el CERSEC en el marco del indicado proyecto.

Existen tres problemas relacionados con la falta de instalaciones adecuadas de recepción en la región del Mediterráneo. El primero es la falta de orientaciones suficientes sobre los requisitos técnicos necesarios para proporcionar instalaciones destinadas a los diferentes tipos de desechos y residuos de carga generados por los buques, cuestión de la que se ocupó en particular el proyecto MEDA. En segundo lugar, existe el problema de la eliminación definitiva de los desechos en condiciones satisfactorias para el medio ambiente. Se trata esencialmente de un problema de gestión de desechos que requiere el establecimiento de procedimientos adecuados entre la autoridad portuaria (que en general no se ocupa de la eliminación de desechos) y las autoridades encargadas de gestionar los diferentes tipos de desechos (por ejemplo, la basura comparable a la de tipo municipal, los desechos y la grasa de hidrocarburos que puede ser apta para su utilización por refinerías con fines de reelaboración, o por usuarios adecuados como fuel-oil). En tercer lugar, existe la cuestión del costo de las instalaciones de recepción y la necesidad de tener en cuenta, entre otras cosas, el principio "quien contamina paga", lo que supone que los buques que utilizan estas instalaciones deben pagar sus servicios. La Directiva 2000/59/EC de la UE⁵ reglamenta ésta y otras cuestiones conexas en lo que respecta a los Estados miembros de la UE.

La cuestión del pago de las instalaciones portuarias de recepción es importante para garantizar que el precio no sea tan prohibitivamente elevado que incite a los capitanes de los buques a contravenir el Convenio y descargar los residuos en el mar. Por otra parte, las diferencias existentes de un puerto a otro, incluya o no la cuestión de los residuos un costo adicional para los usuarios o ya esté incorporado en los derechos portuarios, puede inducir distorsiones en la utilización de las instalaciones de recepción y originar importantes gastos de gestión de residuos para las más baratas. Con el fin de asegurar que las tasas de gestión de residuos no constituyan un desincentivo para el uso de las instalaciones de recepción de los puertos mediterráneos, los Estados ribereños deben ocuparse de esta cuestión.

Para cumplir el objetivo específico de proporcionar instalaciones adecuadas de recepción en los puertos,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) considerar, a más tardar en 2007, el establecimiento de procedimientos relacionados con el costo de la utilización de las instalaciones de recepción, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles y a un precio razonable que no constituya un desincentivo para su empleo;
- b) en lo que respecta a la basura:
 - i) que todos los puertos importantes cuenten con instalaciones para la basura y procedimientos para su eliminación, a más tardar en 2010;
 - ii) que a más tardar en 2010, los puertos importantes cuenten con procedimientos de recogida y eliminación de basura;
- c) en lo que se refiere a los residuos de hidrocarburos:

⁵ Directiva 2000/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias de recepción de los desechos y residuos de carga generados por buques.

- i) que todos los puertos importantes establezcan procedimientos para recoger, tratar y eliminar las aguas de sentina, los residuos de hidrocarburos y las aguas de lastre sucias, a más tardar en 2010;
 - ii) que a más tardar en 2010, todos los puertos importantes cuenten con procedimientos para recoger, tratar y eliminar las aguas de sentina, los residuos de hidrocarburos y las aguas de lastre sucias;
- d) en lo que se refiere a sustancias líquidas nocivas:
- i) que todos los puertos importantes que manipulen sustancias líquidas nocivas establezcan procedimientos para recogerlas, tratarlas y eliminarlas, a más tardar en 2010;
 - ii) que a más tardar en 2010, todos los puertos importantes cuenten con procedimientos para recoger, tratar y eliminar las sustancias líquidas nocivas;
- e) en lo que se refiere a las aguas residuales:
- i) que todos los puertos importantes establezcan procedimientos para recoger y tratar las aguas residuales, a más tardar en 2010;
 - ii) que a más tardar en 2010, todos los puertos importantes cuenten con procedimientos para recoger y tratar las aguas residuales;
- f) en lo que se refiere a las aguas de lastre y los sedimentos:
- i) que todas las terminales importantes de productos petroleros y químicos establezcan procedimientos para recoger, tratar y eliminar las aguas de lastre, a más tardar en 2012;
 - ii) que todos los puertos y terminales importantes en los que se limpian o reparan los tanques de lastre adopten medidas que permitan cumplir las disposiciones del Convenio relativo al agua de lastre, de 2004, a más tardar en 2012 o cuando entre en vigor el Convenio si esto ocurre en una fecha anterior.

4.5 Descarga de residuos generados por buques

El establecimiento de instalaciones portuarias de recepción no constituye un fin en sí mismo sino un medio para alcanzar un fin, a saber, la prevención de la contaminación marina causada por descargas ilegales. No obstante, algunos buques pueden tener una capacidad suficiente de almacenamiento a bordo para descargar sus residuos en otro puerto de escala sin correr el riesgo de hacerlo ilegalmente en el mar. En estos casos es importante establecer un sistema en virtud del cual el puerto notifique a las autoridades del siguiente puerto de escala del buque la situación en lo que se refiere a las condiciones de almacenamiento de sus residuos con el fin de que las autoridades del puerto siguiente puedan inspeccionarlo para asegurarse de que no se ha producido ninguna descarga ilegal en tránsito.

En algunos casos las autoridades portuarias pueden considerar imprescindible que los buques de que se trate descarguen sus residuos en las instalaciones portuarias de recepción antes de abandonar el puerto. Por consiguiente, es importante que las autoridades portuarias competentes dispongan de facultades nacionales adecuadas para hacer cumplir esa decisión.

Para alcanzar el objetivo específico de un mejor control de los residuos generados por los buques,

Las Partes Contratantes convienen en :

- a) establecer, a más tardar en 2007, un sistema de notificación al siguiente puerto de escala de un buque de la situación en lo que se refiere a su conservación a bordo de las aguas de sentina y los residuos de hidrocarburos y la basura;
- b) que todos los Estados del Mediterráneo apliquen, a más tardar en 2010, reglamentaciones nacionales que faculten a las autoridades marítimas a requerir a los capitanes de los buques, antes de zarpar, si lo consideran necesario, que descarguen sus residuos en las instalaciones portuarias de recepción designadas.

4.6 Mejoramiento del seguimiento de los casos de contaminación y de la vigilancia y supervisión de las descargas ilícitas

Excepto en unos pocos Estados ribereños del Mediterráneo que cuentan con una vigilancia aérea de las aguas bajo su jurisdicción, existe en general falta de vigilancia y supervisión de las aguas mediterráneas, necesaria para la aplicación efectiva del Convenio MARPOL. Esta falta de vigilancia permite, e incluso alienta, la descarga de aguas de lastre sucias o grasas de hidrocarburos, o incluso de basura, sin temor a ser descubierto. A esta situación se suma el hecho de que sólo un número limitado de Estados ha establecido más allá de sus aguas territoriales una zona bajo su jurisdicción que les permita hacer cumplir las disposiciones del Convenio MARPOL.

Para que el Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia tenga un significado, será esencial que las Partes Contratantes lleven a cabo un sistema regular de vigilancia aérea nacional. La carga de esta vigilancia puede compartirse permitiendo que las aeronaves de un Estado vecino sobrevuelen las aguas bajo la jurisdicción de otro Estado con el fin de vigilar el cumplimiento del Convenio MARPOL. Existen varias regiones en el Mediterráneo que se prestan a esta cooperación subregional. No obstante, la vigilancia aérea siempre debería completarse con patrullas marítimas. Además de la vigilancia mediante aeronaves y embarcaciones de patrulla, la vigilancia del Mediterráneo por satélite constituye una opción prometedora para mejorar la detección de las descargas ilícitas. A largo plazo, podría preverse que el CERSEC recibiera y evaluara los datos obtenidos por satélite y transmitiera la información sobre posibles casos de contaminación marina al Estado ribereño más próximo. Con el fin de reducir los costos para el presupuesto del CERSEC, el personal destinado a esta actividad debería proporcionarlo las Partes Contratantes destacándolo al Centro con carácter rotatorio. Esto tendría además la ventaja añadida de mejorar la capacidad del personal destacado, aumentando sus conocimientos teóricos y prácticos y mejorando la cooperación general en esta esfera.

Para cumplir el objetivo específico de mejorar la vigilancia y supervisión de las descargas ilegales,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) establecer, a más tardar en 2010, sistemas y procedimientos para el control y la vigilancia nacional, incluida, cuando sea viable, la vigilancia aérea en las aguas bajo su jurisdicción, e informar acerca de los resultados a las reuniones ordinarias de los centros de coordinación del CERSEC;
- b) tratar de establecer, a más tardar en 2010, sistemas subregionales que incluyan procedimientos de sobrevuelo de las aguas bajo jurisdicción de un Estado parte si

así lo convienen las Partes, para supervisar las zonas sensibles ambientalmente, las zonas de alto riesgo, o unas y otras, del mar Mediterráneo.

Se solicita a la Secretaría:

- c) realizar proyectos piloto en la esfera de la vigilancia y supervisión de las descargas ilícitas de buques, a más tardar en 2010;
- d) establecer memorandos de entendimiento con los organismos o los órganos competentes, en virtud de los cuales el CERSEC actúe como centro de coordinación entre estos organismos y órganos y los Estados ribereños en los posibles casos de contaminación marina descubiertos por satélite.

4.7 Mejoramiento del nivel de cumplimiento y de enjuiciamiento de los autores de descargas⁶

Aunque muchos Estados del Mediterráneo han ratificado el Convenio MARPOL, no todos los países han establecido un marco jurídico nacional para aplicar de manera efectiva el Convenio ni, en particular, un marco amplio para el cumplimiento de sus disposiciones y la persecución de sus transgresores. En algunos países, incluso puede ser necesario aumentar el nivel de sensibilización de los funcionarios gubernamentales con respecto a la importancia de esta cuestión para que las descargas ilegales de los buques pueda considerarse con seriedad. Aunque se trata de un tema complicado, se han logrado muchos progresos en el marco del Acuerdo de Bonn y del HELCOM para tratar estas cuestiones en los mares del Norte y Báltico así como en la parte del Mediterráneo abarcada por el Plan de Bonn y el Acuerdo RAMOGE, y muchos otros Estados del Mediterráneo pueden aprovechar esta experiencia.

Para alcanzar el objetivo específico de mejorar el nivel de cumplimiento y de enjuiciamiento de los autores de descargas en la región del Mediterráneo,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) que a más tardar en 2010, todos los Estados del Mediterráneo garanticen la existencia de un marco jurídico nacional (un reglamento) como base para procesar a los autores de descargas que infrinjan el Convenio MARPOL o cualquier marco jurídico nacional que lo aplique;
- b) que se intente adoptar normas comunes y armonizar las sanciones, a más tardar en 2015, con miras a garantizar un trato igualitario de los autores de descargas en toda la región del Mediterráneo;
- c) que teniendo debidamente en cuenta las disposiciones jurídicas nacionales, a más tardar en 2011 se compartan los datos reunidos y se facilite la aceptación de las pruebas obtenidas por otros Estados, para garantizar el éxito del enjuiciamiento de los autores de descargas;
- d) establecer, cuando y donde sea posible sin perjuicio del derecho soberano de los Estados, zonas bajo su jurisdicción que permitan la aplicación del Convenio MARPOL en lo que respecta al enjuiciamiento de los transgresores. Estas zonas pueden desarrollarse con carácter regional o subregional, de manera coordinada y

⁶ Véase la resolución A.787 (19) de la Asamblea de la OMI, modificada por la resolución A.882 (21). La publicación de la OMI titulada "MARPOL-How to do it" contiene información útil en relación con las cuestiones de "persecución de delitos" y "detección de la contaminación y respuesta".

cumpliendo el derecho internacional definido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Se solicita a la Secretaría:

- e) llevar a cabo proyectos piloto en esta esfera, incluida la compilación de las disposiciones jurídicas e institucionales nacionales, así como difundir información al personal encargado de su cumplimiento y al personal judicial y a los fiscales y magistrados acerca de las cuestiones pertinentes para garantizar el éxito de los procesos en los tribunales, por ejemplo, los procedimientos para la reunión de datos, la presentación de pruebas ante los tribunales, etc., con el fin de lograr los conocimientos técnicos necesarios en todos los Estados del Mediterráneo a más tardar en 2009.

4.8 Reducción de la contaminación causada por actividades de las embarcaciones de recreo

Teniendo en cuenta el aumento considerable de las actividades de las embarcaciones de recreo registrado en los últimos decenios y los riesgos que supone el aumento de este tipo de tráfico para el medio ambiente y la seguridad en el mar, el CERSEC trabajó en esta esfera⁷.

El Centro participó además en la labor preparatoria de elaboración de un instrumento jurídico regional relativo a la prevención de la contaminación causada por actividades de las embarcaciones de recreo en el mar Mediterráneo, en colaboración con el Institut du Droit Economique de la Mer (INDEMER). En la decimotercera reunión ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona (Catania, 11 a 14 de noviembre de 2003), en la que se presentó un proyecto de texto refundido, se examinó la iniciativa y se decidió continuar la labor preparatoria.

En consecuencia, del 8 al 10 de diciembre de 2004 se celebró en Mónaco una reunión de expertos nacionales sobre la viabilidad de un instrumento jurídico regional para la prevención de la contaminación causada por actividades de embarcaciones de recreo en el mar Mediterráneo, con miras a examinar la viabilidad del instrumento propuesto en el marco del sistema de Barcelona. En vez de un instrumento vinculante políticamente, la reunión se puso de acuerdo sobre un conjunto de principios que sirvieran de marco para el ulterior desarrollo por el CERSEC de directrices sobre la prevención de la contaminación causada por actividades de las embarcaciones de recreo en el Mediterráneo. El texto completo de la resolución figura en el **Anexo 5**.

Teniendo en cuenta los resultados de la reunión indicada, y para cumplir el objetivo específico de reducir los problemas de contaminación originados por las embarcaciones de recreo, las Partes Contratantes convienen en:

- a) preparar directrices sobre la prevención de la contaminación causada por actividades de embarcaciones de recreo en el mar Mediterráneo cuando la decimocuarta reunión ordinaria de las Partes Contratantes, que se prevé celebrar en noviembre de 2005, apruebe la resolución que contenga los principios que deben tenerse en cuenta para su elaboración;
- b) aplicar las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL y, una vez aprobadas, las directrices a que se hace referencia en el apartado a) anterior;

⁷ Recomendaciones para prevenir la contaminación y los efectos perjudiciales para el medio ambiente causados por las embarcaciones de recreo en el mar Mediterráneo, CERSEC, 2000-2001.

- c) informar a la Secretaría sobre las medidas aprobadas para aplicar dichas directrices.

Se solicita a la Secretaría:

- d) preparar, una vez aprobada por las Partes Contratantes la resolución que contenga los principios que deben tenerse en cuenta para la elaboración de las directrices, en estrecha cooperación con la OMI, las directrices a que se hace referencia en el apartado a) anterior;
- e) presentar a las Partes Contratantes las directrices a que se hace referencia en el apartado a) anterior, una vez finalizadas, para que las aprueben en su decimoquinta reunión ordinaria;
- f) ayudar a los Estados del Mediterráneo a aplicar las disposiciones pertinentes del Convenio MARPOL y, una vez aprobadas, las directrices a que se hace referencia en el apartado a) anterior.

4.9 Reducción del riesgo de colisiones mediante el establecimiento de sistemas para la organización del tráfico marítimo

Ya se han establecido en el Mediterráneo algunos sistemas para la organización del tráfico marítimo. No obstante, de los exámenes preliminares llevados a cabo con algunas Partes Contratantes del Convenio de Barcelona resulta evidente que existe la posibilidad de crear un mayor número de sistemas, por lo menos en pasos estrechos y en las zonas costeras más sensibles de la región.

Para cumplir el objetivo específico de reducir el riesgo de colisiones estableciendo sistemas adicionales,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) proponer a la OMI, cuando sea necesario y a más tardar en 2008, sistemas adicionales adecuados de organización del tráfico marítimo en el mar Mediterráneo para su posible aprobación a más tardar en 2010, de conformidad con el derecho internacional.

Se solicita a la Secretaría:

- b) garantizar la determinación de los principales corredores de transporte marítimo para los buques que transporten hidrocarburos y otras sustancias peligrosas y nocivas, a más tardar en 2007.

4.10 Mejoramiento del control del tráfico marítimo

En algunas zonas del Mediterráneo ya existen sistemas de control del tráfico marítimo. Ha habido incidentes cuando Estados ribereños han perdido la pista de buques que pueden constituir un peligro de contaminación, y hay razones para establecer más sistemas de control del tráfico marítimo en la región del Mediterráneo para aplicar con eficacia el Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia,

En el plano europeo, la necesidad de vigilar permanentemente los movimientos de los buques hizo que la Unión Europea aprobara la Directiva 2002/59/EC⁸ que establece un control total del tráfico marítimo y del sistema de información basándose en los requerimientos de la OMI. Teniendo en cuenta la necesidad de mejorar la vigilancia de los buques en el Mediterráneo, en especial los que suponen un riesgo para el medio marino, el potencial del sistema de la UE, que también incluye el proyecto en curso Safe Sea Net, deberían aprovecharlo plenamente los Estados ribereños del Mediterráneo. A este respecto, debería hacerse todo lo posible para determinar las posibilidades existentes con arreglo al mecanismo de la Asociación Euromediterránea para la preparación y el establecimiento de una infraestructura destinada a tal fin.

Además de mejorar la vigilancia del tráfico marítimo, es preciso considerar las circunstancias en que se transportan a granel petróleo y otras sustancias peligrosas y nocivas en buques cisterna de un solo casco antes de su supresión gradual con arreglo al calendario establecido en el marco del Convenio MARPOL, por ejemplo, la utilización de buques cisterna de un solo casco para exportar determinados tipos de petróleo.

Para cumplir el objetivo específico de mejoramiento del control del tráfico marítimo en el Mediterráneo,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) examinar las condiciones de transporte de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas y nocivas, en particular en buques cisterna de un solo casco, con miras a considerar la posibilidad de establecer, a más tardar en 2007, un régimen mediterráneo de conformidad con las regulaciones internacionales;
- b) determinar, a más tardar en 2010, las zonas de Mediterráneo en que podría mejorarse el control del tráfico marítimo estableciendo un régimen basado en la utilización del Sistema de Identificación Automático (SIA) junto con los Servicios de Tráfico Marítimo (STM) y sistemas obligatorios de información sobre buques, y completar los procedimientos de aprobación a más tardar en 2010;
- c) mejorar la cooperación técnica entre los centros de STM y, según las necesidades, intercambiar información acerca de los buques utilizando el sistema SIA en la zona de vigilancia común.

Se solicita a la Secretaría:

- d) negociar con las organizaciones y organismos adecuados, en nombre de las Partes Contratantes que lo soliciten, la asistencia financiera internacional necesaria para establecer el régimen a que se hace referencia en el apartado b) anterior, a más tardar en 2014;
- e) elaborar un programa de formación del personal que participa en el transporte y manipulación de sustancias peligrosas y nocivas, de conformidad con los códigos pertinentes de la OMI, en especial el código IMDG, a más tardar en 2015.

4.11 Identificación de las zonas marítimas particularmente sensibles (ZMPS)

Como es bien sabido, el mar Mediterráneo ha sido designado Zonas Especial con arreglo a los **Anexos I y V** del Convenio MARPOL. También es posible que las Partes Contratantes

⁸ Directiva 2002/59/EC del Parlamento y el Consejo Europeo, de 27 de junio de 2002, por la que se establece un sistema comunitario y de vigilancia e información del tráfico marítimo y queda sin efecto la Directiva 93/75/EEC del Consejo.

determinen las zonas marítimas particularmente sensibles que requieren protección especial. En noviembre de 2001 la OMI aprobó la resolución A 927(22)⁹ que contiene directrices para identificar y designar las zonas marítimas particularmente sensibles.

Una ZMPS es una zona que necesita protección especial por parte de la OMI debido a su importancia por razones ecológicas, socioeconómicas o científicas reconocidas y porque puede ser vulnerable a los daños causados por actividades de transporte marítimo internacional. Para que una zona sea designada ZMPS, debe ajustarse a determinados criterios que se especifican en las directrices de la OMI. Si la OMI acepta una ZMPS, la zona designada tendrá derecho a medidas de protección conexas, por ejemplo, como zona que debe evitarse que se identificará como tal en los mapas.

Para cumplir el objetivo específico de identificar las zonas marítimas particularmente sensibles, las Partes Contratantes convienen en:

Solicitar a la Secretaría:

- a) que inicie, a más tardar en 2007, el proceso de identificación, en colaboración con los CAR/PAM adecuados, de aquellas zonas que, a propuesta de las Partes Contratantes y previo examen de los centros de coordinación del CERSEC, puedan proponerse para su designación como ZMPS;
- b) que ayude, en cooperación con la OMI, a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten a realizar los estudios pertinentes necesarios y que prepare las correspondientes solicitudes a la OMI para la designación de ZMPS, caso de haberlas, en estricto cumplimiento de las directrices pertinentes de la OMI¹⁰.

4.12 Establecimiento de procedimientos para designar lugares de refugio con el fin de reducir al mínimo los riesgos de extensa contaminación

Atendiendo una necesidad operativa internacional urgente, la OMI ha examinado en el plano mundial el problema de los lugares de refugio para los buques inhabilitados. En diciembre de 2003, la OMI aprobó la resolución A.949(23)¹¹ relativa a las directrices sobre los lugares de refugio para los buques que necesiten ayuda pero que no haya peligro de pérdida de vidas humanas (cuando haya este peligro, deben seguirse las disposiciones del Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos).

Las directrices de la OMI tienen por finalidad proporcionar a los capitanes de los buques, a los armadores, a los socorristas y a los gobiernos miembros un marco que les permita responder de manera eficaz, de tal modo que en cualquier situación que se produzca los esfuerzos del capitán y del armador del buque y de las autoridades gubernamentales sean complementarios. La Asamblea de la OMI también aprobó, en diciembre de 2003, una segunda resolución relativa al establecimiento de servicios de asistencia marítima en calidad de centros de coordinación para la recepción de los diversos informes y notificaciones requeridos por los diferentes instrumentos de la OMI (resolución A.950 (23))¹². En consecuencia, en el plano europeo, con arreglo a la Directiva 2002/59/EC de la UE¹³, los

⁹ Resolución A.927 (22) de la OMI, aprobada el 29 de noviembre de 2001, sobre las Directrices para la designación de zonas especiales con arreglo al convenio MARPOL 73/78 y directrices para la identificación y designación de zonas marítimas particularmente sensibles.

¹⁰ Idem.

¹¹ Resolución A.949(23) de la OMI relativa a las directrices sobre los lugares de refugio para los buques que necesitan ayuda..

¹² Resolución A 950 (23) de la OMI sobre servicios de asistencia marítima.

¹³ Directiva 2002/59/EC del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de junio de 2002, por la que se establece un sistema comunitario de vigilancia e información del tráfico marítimo y queda sin efecto la Directiva 93/75/EEC del Consejo.

Estados Miembros de la Unión Europea han elaborado planes para acoger a buques en peligro en las aguas bajo su jurisdicción.

Teniendo en cuenta esta situación, podría ser útil que los Estados del Mediterráneo examinaran más a fondo las modalidades para el establecimiento de lugares de refugio en la región mediterránea. También podrían considerar la posibilidad, por ejemplo, de establecer directrices sobre el equipo adicional que se necesitaría en los lugares de refugio para facilitar las transferencias de carga en condiciones seguras para el medio ambiente.

Para cumplir el objetivo específico de establecer lugares de refugio con el fin de reducir al mínimo los riesgos de extensa contaminación,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) determinar urgentemente, en el plano nacional, a más tardar en 2007, los procedimientos adecuados esbozados en las directrices correspondientes de la OMI con el fin de facilitar la adopción de decisiones cuando se designe un lugar de refugio para un buque en peligro;
- b) que todos los Estados del Mediterráneo elaboren planes que apliquen en caso de buques en peligro, incluyendo el equipo adecuado y los medios que se necesiten, y definan las modalidades de respuesta con arreglo a su naturaleza y al riesgo de que se trate.

Se solicita a la Secretaría:

- c) proporcionar asistencia a los países que la soliciten para definir los procedimientos y elaborar planes de esta clase.

4.13 Examen de la posibilidad de designar el mar Mediterráneo zona de control de emisión de SOx con arreglo al Anexo VI del Convenio MARPOL

El **Anexo VI** del Convenio MARPOL, aprobado por el Protocolo de 1997, reglamenta la prevención de la contaminación atmosférica causada por buques. En lo que respecta a los óxidos de azufre (SOx), la regla 14 establece que el contenido de azufre del petróleo combustible no superará el 4,5 por ciento m/m. No obstante, la misma regla establece que en algunas zonas designadas "zonas de control de la emisión de SOx" el contenido de azufre no superará el 1,5 por ciento m/m. Hasta la fecha, sólo el mar Báltico y el canal de la Mancha/mar del Norte han sido designados "zonas de control de emisión de SOx".

Por consiguiente, quizás resulte adecuado proponer a la OMI que también designe el mar Mediterráneo "zona de control de emisión de SOx". Los criterios y procedimientos para la presentación de una propuesta a la OMI para la designación de una zona de esta clase incluyen en particular un estudio de impacto ambiental y una evaluación de las consecuencias económicas de las actividades de transporte marítimo.

Con el fin de cumplir el objetivo específico de considerar la designación por la OMI del mar Mediterráneo "zona de control de emisión de OSx" con arreglo al **Anexo VI** del Convenio MARPOL,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) examinar si resulta adecuado presentar a la OMI, a partir de 2008, una propuesta encaminada a designar el mar Mediterráneo zona de control de emisión de Osx.

Se solicita a la Secretaría:

- b) asegurar la preparación, a más tardar en 2007, de un estudio basado en la aportación de las Partes Contratantes, encaminado a evaluar la viabilidad de la medida a que se hace referencia en el apartado a) anterior;
- c) ayudar a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten a preparar la correspondiente comunicación a la OMI en relación con la medida a que se hace referencia en el apartado a) anterior.

4.14 Garantía de una disponibilidad adecuada de capacidad de remolque de emergencia en todo el Mediterráneo para ayudar a los buques en peligro, incluidos los petroleros

Cuando un buque se encuentra en dificultad o amenaza con convertirse en un peligro para otros buques, es de vital importancia adoptar todas las medidas necesarias, lo más rápidamente posible, para salvar vidas y evitar que el buque sea o cree un peligro y que se vierta su carga o su combustible. A este respecto puede recurrirse al remolque de emergencia para sacar al buque y su cargamento de un lugar peligroso y llevarlo a otro seguro, por ejemplo, un fondeadero abrigado o un lugar de refugio. Si un buque se avería completamente o se encuentra demasiado lejos de un fondeadero seguro para llegar a él por sus propios medios, una manera segura de evitar que encalle o se convierta en un peligro para otros buques es recurrir a la asistencia adecuada de un remolcador.

El Convenio sobre intervención, de 1969, y su Protocolo, de 1993, faculta a los Estados Partes a "intervenir" para evitar un incidente que cause contaminación, incluida la imposición de la obligación de remolque en caso necesario. La regla II-1/3-4 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y su resolución conexa MSC.35 (63) también se refieren al remolque de emergencia.

Los remolcadores varían enormemente en lo que se refiere a sus finalidades y capacidad. La mayoría de puertos tienen remolcadores para acompañar y hacer maniobrar a los buques hasta llegar a muelle, pero su capacidad en caso de emergencia es limitada. Los remolcadores de los muelles operan generalmente en aguas abrigadas y no están ideados para navegar en el mar.

Para cumplir el objetivo específico de garantizar una capacidad adecuada de remolque de emergencia en todo el Mediterráneo,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) aprobar, a más tardar en 2011, directrices para el Mediterráneo sobre el remolque de emergencia, incluyendo, si procede, acuerdos para compartir la capacidad de remolque entre Estados vecinos.

Se solicita a la Secretaría:

- b) evaluar, a más tardar en 2009, la capacidad, el número y la ubicación de los remolcadores en todos los puertos del Mediterráneo.

4.15 Prevención de accidentes en los puertos comerciales y las terminales de hidrocarburos

Según las estadísticas sobre vertidos (estadísticas ITOPF; www.itopf.com), la mayoría de los casos de contaminación ocurren en zonas portuarias y terminales de hidrocarburos, y

aunque pueden ser relativamente pequeños constituyen una amenaza para el medio marino de la que es preciso ocuparse.

Ya se han adoptado sistemas de gestión de la seguridad para su uso en los buques, y se sugiere que la región mediterránea podría ponerse a la vanguardia en la adopción de un sistema similar para la gestión de la seguridad en materia de contaminación marina en los puertos comerciales y las terminales de hidrocarburos. Sería un proyecto a largo plazo que abarcaría cuestiones como los procedimientos operativos, la seguridad y la formación del personal, el equipo recomendado, etc., con el objetivo general de mejorar la seguridad portuaria y reducir los casos de contaminación.

Para cumplir el objetivo específico de prevenir los accidentes en los puertos,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) preparar y aprobar, a más tardar en 2015, un sistema amplio de gestión de la seguridad en materia de contaminación marina para su utilización en puertos comerciales y terminales de hidrocarburos, que abarque los procedimientos, la formación y las necesidades en materia de equipo;
- b) que todos los Estados del Mediterráneo informen desde 2015 sobre las medidas adoptadas para aplicar el sistema de gestión de la seguridad en materia de contaminación marina.

Se solicita a la Secretaría:

- c) evaluar, a más tardar en 2010, las capacidades existentes en lo que respecta a la seguridad de los puertos comerciales y las terminales de hidrocarburos del Mediterráneo;
- d) preparar directrices técnicas sobre la aplicación del sistema de gestión de la seguridad en materia de contaminación marina, y distribuir las a las Partes Contratantes.

4.16 Mejoramamiento de los niveles del equipo de intervención instalado en previsión de vertidos bajo el control directo de los Estados del Mediterráneo

Un problema con que se enfrentan muchos países que son Partes en el Convenio de Barcelona es dónde encontrar los recursos financieros necesarios para proporcionar el componente estatal de un nivel mínimo general de equipo de intervención en prevención de vertidos. Es posible obligar a las autoridades portuarias y de las instalaciones que manipulan hidrocarburos a que proporcionen el equipo suficiente para atender los riesgos de vertido estimados en relación con sus actividades. En cambio, los accidentes en aguas abiertas quedan fuera de la jurisdicción de las autoridades portuarias y de las instalaciones de manipulación de hidrocarburos. Además, los accidentes en aguas abiertas de petroleros cargados es muy probable que causen grave contaminación, aunque ocurran con una frecuencia menor que los vertidos más pequeños que se producen en puertos y terminales.

Existen varias posibilidades para financiar la adquisición por el Estado del equipo y los buques que deban instalarse en previsión de vertidos de hidrocarburos. Entre otras cabe citar las siguientes:

- el presupuesto del Estado;
- asociaciones con instituciones internacionales;
- asociaciones con otros Estados;
- asociaciones con el sector privado, incluido en particular la industria petrolera;

- asociaciones con empresas especializadas en hacer frente a los vertidos;
- fondos nacionales específicos financiados mediante impuestos especiales sobre determinadas actividades comerciales o multas impuestas a los transgresores de las reglas y los reglamentos aplicables, o de ambas maneras.

Es importante que cada Parte Contratante decida por sí sola el medio más adecuado de financiar la adquisición del equipo y los buques necesarios, controlados por el Estado, en previsión de vertidos.

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) proporcionar al CERSEC, a más tardar en 2006, información pormenorizada sobre sus respectivas prácticas nacionales de financiación de la adquisición de equipo en previsión de vertidos, incluyendo en particular información relativa al funcionamiento de los fondos que pueda haber para, específicamente, entre otras cosas, prepararse y luchar contra la contaminación marina;
- b) establecer, a más tardar en 2010, reservas nacionales de equipo de respuesta controlado por el Estado, instalado en previsión de vertidos.

Se solicita a la Secretaría:

- c) proporcionar asistencia a los Estados que lo soliciten para determinar el nivel mínimo necesario de equipo controlado por el Estado, instalado en previsión de vertidos;
- d) difundir a las Partes Contratantes la información relativa a las maneras de financiar la adquisición de ese equipo.

4.17 Estímulo de la participación de las instituciones científicas y técnicas regionales en actividades de investigación y desarrollo y facilitación de la transferencia de tecnología

El Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia del Convenio de Barcelona destaca la necesidad de intercambiar información sobre la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías. El Convenio OPRC 90 y su Protocolo 2000 OPRC-SNP piden explícitamente a las Partes en estos instrumentos jurídicos internacionales que participen activamente en la labor de investigación y desarrollo.

Se ha observado que en general los Estados ribereños del Mediterráneo, con muy pocas excepciones, rara vez presentan los resultados de sus actividades de investigación y desarrollo relacionadas con la respuesta en casos de contaminación marina, o que ni siquiera participan en foros internacionales pertinentes, por ejemplo, el Foro de la OMI sobre investigación y desarrollo, Interspill, la Conferencia internacional sobre vertidos de hidrocarburos, etc.

Por otra parte, de los contactos directos mantenidos con las personas que asisten a las reuniones y los cursos de formación organizados por el CERSEC se deduce que instituciones científicas, técnicas y de educación, así como la industria de la región del Mediterráneo, participan en actividades de investigación y desarrollo sobre varios temas relacionados con la prevención, la preparación y la respuesta en casos de contaminación marina accidental.

Para que se conozcan mejor los resultados de las actividades de investigación y desarrollo llevadas a cabo en la región del Mediterráneo, el CERSEC tratará de alentar la participación

de instituciones de investigación regionales y de la industria en reuniones pertinentes. El CERSEC también facilitará, mediante su red de centros de coordinación, el intercambio de estos resultados entre las Partes Contratantes. Además, el CERSEC podría indicar a sus centros de coordinación las posibles esferas que requieren ulterior investigación y desarrollo, con el fin de alentar una participación y contribución más activa de las instituciones pertinentes del Mediterráneo en la labor mundial en esta esfera.

Con miras a cumplir el objetivo específico de promoción de la participación de las instituciones mediterráneas pertinentes en actividades de investigación y desarrollo y para facilitar la transferencia de tecnología en la región,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) alentar a sus respectivas instituciones científicas y técnicas, así como a la industria, a que participen activamente en actividades y programas de investigación y desarrollo relacionados con la prevención, la preparación y la respuesta en casos de contaminación marina accidental;
- b) alentar a sus respectivas instituciones nacionales e industrias a presentar los resultados de sus actividades y programas de investigación y desarrollo en foros internacionales.

Se solicita a la Secretaría:

- c) ayudar a las instituciones regionales y a la industria a determinar las esferas de investigación en que es preciso mejorar la calidad de las tecnologías y técnicas de preparación y respuesta en casos de vertido;
- d) facilitar la difusión e intercambio de los resultados de las actividades y los programas nacionales de investigación y desarrollo dentro y fuera de la región del Mediterráneo;
- e) facilitar la participación de las instituciones de investigación nacionales y regionales y de la industria en los foros internacionales pertinentes con miras a dar a conocer mejor los resultados de las actividades de investigación y desarrollo realizadas en la región del Mediterráneo.

4.18 Mejoramiento de la calidad, velocidad y eficacia del proceso de adopción de decisiones en caso de accidentes de contaminación marina mediante el desarrollo y la introducción de instrumentos de apoyo técnico y de decisión

El éxito o el fracaso de las medidas adoptadas para hacer frente a los vertidos de hidrocarburos y al vertido o liberación de otras sustancias nocivas o peligrosas depende en gran medida de la calidad y rapidez de las decisiones para darles respuesta.

Aunque estas decisiones deben adoptarlas las autoridades competentes y sus funcionarios responsables teniendo en cuenta las circunstancias específicas de cada caso concreto de emergencia de contaminación marina y diversos factores técnicos, socioeconómicos y políticos, el proceso de adopción de decisiones puede acelerarse significativamente y resultar más correcto y simplificado si se utilizan determinados instrumentos de apoyo de las decisiones, por ejemplo, mapas de las zonas sensibles y modelos y bases de datos de previsión de los vertidos.

Existe gran variedad de instrumentos de esta clase desarrollados por organizaciones comerciales o por instituciones científicas, si bien rara vez se han preparado para una zona geográfica específica.

Con miras a garantizar la existencia de datos coherentes y no conflictivos a disposición de todas las Partes Contratantes y para proporcionarles instrumentos de apoyo de las decisiones desarrollados teniendo en cuenta las características específicas de la región del Mediterráneo, el CERSEC tratará de cooperar con instituciones científicas de la región y con programas y proyectos específicos dedicados a actividades pertinentes.

Para cumplir el objetivo específico de mejorar la calidad, la rapidez y la eficacia del proceso de adopción de decisiones en casos de emergencia,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) facilitar el desarrollo de instrumentos regionales específicos de apoyo a las decisiones mediante la participación activa de sus instituciones y programas científicos nacionales y proporcionando, a más tardar en 2007, series de datos pertinentes y otra información de que pueda disponerse en sus respectivos países;
- b) cooperar con miras a escoger el modelo más adecuado de previsión de vertidos que puedan utilizar todos los Estados ribereños del Mediterráneo, y adaptar ese modelo para su utilización en las aguas que se encuentran bajo la jurisdicción de cada uno de ellos.

Se solicita a la Secretaría:

- c) revisar y mejorar regularmente los instrumentos de apoyo de las decisiones ya existentes y desarrollar y poner a disposición de las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes nuevos instrumentos de tecnología de la información, incluyendo en particular los mapas de zonas sensibles y modelos y bases de datos de previsión de vertidos, teniendo en cuenta las iniciativas nacionales o regionales en esta esfera.

4.19 Aumento en lo posible del nivel de conocimientos en la esfera de la preparación y respuesta para hacer frente a la contaminación marina accidental causada por hidrocarburos y otras sustancias peligrosas

Se reconoce que la existencia en cada país de un grupo nuclear de expertos especializados en la preparación y respuesta para hacer frente a los vertidos de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas, junto con la existencia de una organización nacional, planes de contingencia, una estrategia de respuesta y el equipo correspondiente, constituye uno de los requisitos previos fundamentales para iniciar adecuadamente, realizar y completar con éxito las operaciones de respuesta en caso de emergencia de contaminación marina.

Desde que a principios del decenio de 1980 se inició el programa de formación del CERSEC, más de 2300 personas han sido capacitadas mediante actividades llevadas a cabo a diferentes niveles, incluidas en el programa. A pesar de este notable logro, un importante número de personas que han recibido formación ya no está a disposición de sus respectivas administraciones nacionales por haber cambiado de empleo, haberse jubilado u otros motivos, debido a lo cual los centros de coordinación del CERSEC han declarado en numerosas ocasiones la necesidad de proseguir la formación.

Se considera que puede conseguirse la sostenibilidad necesaria en la esfera de la formación en el plano nacional capacitando a un pequeño número de capacitadores competentes en cada país, que a su vez podrían proporcionar la formación necesaria a otros compatriotas. Se trata en particular de capacitar a personal nacional especializado en hacer frente a los vertidos, a nivel de operadores y de los que intervienen directamente en las operaciones de respuesta (nivel 1) y de supervisores y mandos sobre el terreno (nivel 2). Por otra parte, se

entiende que la capacitación de personal de nivel 3 (administradores y gestores gubernamentales) tendrá que permanecer en el ámbito regional, proporcionándola y coordinándola el Centro.

Por consiguiente, el Centro centrará su labor de formación en: a) la capacitación de capacitadores y b) la formación altamente especializada en cuestiones específicas, en el plano nacional.

Para alcanzar la autosuficiencia en la formación de personal encargado de hacer frente a los vertidos a nivel general y garantizar la educación permanente del personal nacional encargado de luchar contra los vertidos,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) establecer, a más tardar en 2008, programas nacionales de formación para hacer frente a los vertidos de hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, basados en particular en los niveles 1 y 2 de los cursos de formación OPRC de la OMI, destinados a capacitar, respectivamente, a personal nacional de nivel operativo y a personal supervisor, con miras a garantizar la educación permanente de ese personal.

Se solicita a la Secretaría:

- b) preparar e incluir en el programa regional de formación los cursos de "capacitación de capacitadores", basados en particular en la labor realizada por el grupo técnico OPRC de la OMI/OPRC-SNP;
- c) centrar los cursos regionales de capacitación en cuestiones específicas y altamente especializadas que se determinen regularmente en las reuniones de los centros de coordinación del CERSEC;
- d) tener en cuenta, cuando se preparen programas de formación para la región del Mediterráneo, los cursos modelo de capacitación pertinentes que pueda elaborar en el futuro el grupo técnico OPRC de la OMI/OPRC-SNP.

4.20 Revisión de las recomendaciones, principios y directrices existentes, y preparación de otros nuevos para facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua en el marco del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia.

Desde 1987, en varias reuniones ordinarias de las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona se aprobó una serie de recomendaciones, principios y directrices relativos a la preparación, respuesta y asistencia mutua en caso de contaminación marina accidental, así como para la prevención de la contaminación causada por buques. Todos estos documentos tuvieron por finalidad facilitar la aplicación del Protocolo sobre Situaciones de Emergencia.

Ha habido muchas novedades en cuanto a los niveles regionales y mundiales que requieren revisión, actualización o modificación, según proceda, de las recomendaciones, principios y directrices aprobados en el pasado por las Partes Contratantes. Estas novedades incluyen la introducción de nuevos instrumentos jurídicos regionales y mundiales, el desarrollo de tecnología, un mejor entendimiento de las cuestiones relacionadas con la contaminación accidental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y peligrosas y, por último, aunque no de menor importancia, la experiencia adquirida y las iniciativas resultantes de importantes accidentes contaminantes recientes [en particular, del Erika, el levoli Sun y el Prestige].

Con el fin de cumplir el objetivo específico de revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes y preparar otros de ámbito regional para facilitar la cooperación

internacional y la asistencia mutua en el marco del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) revisar, a más tardar en 2007, las recomendaciones, principios y directrices existentes, aprobados desde 1987 en relación con la preparación, la respuesta y la asistencia mutua en caso de contaminación marina accidental, así como para la prevención de la contaminación causada por buques, con especial atención a los encaminados a eliminar los posibles obstáculos que puedan impedir la asistencia mutua;
- b) determinar, a más tardar en 2007, todas las recomendaciones, principios y directrices de esta clase que requieran revisión, actualización o modificación;
- c) indicar, a más tardar en 2008, las recomendaciones, principios y directrices adicionales que deberían aprobarse en el plano regional con miras a facilitar la aplicación del Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia en la esfera de la cooperación internacional y la asistencia mutua;
- d) seguir facilitando asistencia mutua agilizando, a más tardar en 2010, sus correspondientes procedimientos nacionales para la entrada, circulación y salida en su territorio del personal y el equipo especializado que pueda necesitarse en caso de emergencia.

Se solicita a la Secretaría:

- e) efectuar, a más tardar en 2009, un inventario de sus procedimientos nacionales vigentes que rigen la entrada, circulación y salida en su territorio del personal y el equipo especializado que pueda facilitarse en calidad de asistencia mutua en casos de emergencia, y preparar recomendaciones para mejorar los procedimientos nacionales que pudieran obstaculizar gravemente esa asistencia;
- f) preparar, a más tardar en 2015, en cooperación con los centros de coordinación nacionales del CERSEC, y proponer para su aprobación por las reuniones de las Partes Contratantes, textos revisados, actualizados o modificados de las recomendaciones, principios y directrices regionales existentes;
- g) elaborar, a más tardar en 2015, en cooperación con los centros de coordinación nacionales del CERSEC, y proponer para su aprobación a las reuniones de las Partes Contratantes, nuevas recomendaciones, principios y directrices, según convenga.

4.21 Fortalecimiento de la capacidad de los diferentes Estados ribereños para responder de manera eficiente a los casos de contaminación marina mediante el desarrollo de acuerdos operacionales y planes de contingencia subregionales

El Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia del Convenio de Barcelona, así como el Convenio OPRC 90 y su Protocolo 2000 OPRC-SNP, reconocen la importancia de los acuerdos bilaterales y multilaterales subregionales para la cooperación en la preparación y respuesta en casos de contaminación marina accidental, como instrumentos importantes para mejorar las capacidades nacionales de los Estados participantes en esos acuerdos.

En la región mediterránea, los planes de contingencia subregionales y los acuerdos relativos a su aplicación constituyen mecanismos de asistencia mutua basados en el marco proporcionado por el Protocolo sobre Prevención y Situaciones de Emergencia. Estos

mecanismos, que facilitan la aplicación del Protocolo, permiten que las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes cooperen estrechamente coordinando e integrando sus capacidades nacionales respectivas con miras a responder de manera eficaz a los incidentes que sobrepasan sus capacidades individuales.

Desde principios del decenio de 1990, el CERSEC ha ayudado activamente a las Partes Contratantes a preparar planes de contingencia subregionales y acuerdos para su aplicación. En la actualidad, se han aprobado y están en vigor planes de contingencia subregionales y acuerdos como por ejemplo el RAMOGEPOL (Francia, Italia y Mónaco), del Mediterráneo Suroriental (Chipre, Egipto e Israel), y el Plan de Lyon (España y Francia), y es inminente la aprobación de otros dos (del Mediterráneo Suroccidental - Argelia, Marruecos y Túnez, y del Adriático - Croacia, Eslovenia e Italia). El Plan para el mar Adriático también contiene disposiciones en materia de cooperación en prevención de incidentes marítimos, la cual se espera siga reduciendo el riesgo de contaminación marina accidental y que también puede incluirse en acuerdos subregionales futuros.

Cuando todos los restantes Estados ribereños del Mediterráneo hayan establecido sus sistemas nacionales de preparación y respuesta, lo que incluye la aprobación de planes de contingencia nacionales, estará abierto el camino para concertar acuerdos subregionales entre todos los países de la región. Se espera que la participación activa de cada uno de los países en uno o varios acuerdos bilaterales o multilaterales de esta clase aumente de manera importante el nivel de preparación para hacer frente a los casos importantes de contaminación marina en la región.

Con miras a cumplir el objetivo específico de seguir reforzando las capacidades de respuesta de los diferentes Estados ribereños mediante la elaboración de acuerdos operacionales de contingencia de ámbito subregional,

Las Partes Contratantes convienen en:

- a) preparar y aprobar, si todavía no lo han hecho, planes de contingencia nacionales y establecer sistemas nacionales de preparación y respuesta, a más tardar en 2008, con miras a crear las condiciones necesarias para la elaboración de acuerdos subregionales;
- b) negociar y tratar de concertar, a más tardar en 2015, acuerdos subregionales que abarquen toda la región del Mediterráneo.

Se solicita a la Secretaría:

- c) seguir ayudando a elaborar y aplicar sus sistemas nacionales de preparación y respuesta a las Partes Contratantes que todavía no hayan aprobado sus planes de contingencia nacionales;
- d) ayudar a las Partes Contratantes que lo soliciten a preparar planes de contingencia subregionales y a elaborar acuerdos sobre su aplicación.