

### **Decisión IG.23/11**

#### **Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina**

*Las Partes contratantes del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo y sus protocolos, en su vigésima reunión,*

*Teniendo en consideración* el Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo, en lo sucesivo denominado el Protocolo de prevención y situaciones de emergencia de 2002, y el Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo, en lo sucesivo denominado el Protocolo Offshore,

*Teniendo presentela* decisión IG.22/4 sobre la estrategia regional para prevenir y responder a la contaminación marina por los buques (2016-2021), adoptada por las Partes contratantes en su Decimonovena Reunión, la cual, bajo el objetivo específico número 21, propone revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes y crear otros nuevos que faciliten la cooperación internacional y la asistencia mutua en el marco del Protocolo de prevención y situaciones de emergencia de 2002,

*Considerando* la decisión IG.22/18 sobre cooperación y socios adoptada por las Partes contratantes en su Decimonovena Reunión, que solicitaba al secretariado iniciar conversaciones con las organizaciones regionales e internacionales pertinentes con el objetivo de optimizar las sinergias y la coordinación para la respuesta y asistencia en caso de sucesos de contaminación graves en el mar Mediterráneo,

*Siendo conscientes, además,* de la decisión IG.22/20 relativa al programa de trabajo y presupuesto para el bienio de 2016 y 2017, adoptada por las Partes contratantes en su Decimonovena Reunión, en la que solicitaban al Centro de Respuesta ante Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo que actualizara los principios y directrices del Mediterráneo sobre cooperación y asistencia mutua,

*Y reconociendo con gratitud* las aportaciones económicas por parte del Programa Integrado de Cooperación Técnica de la Organización Marítima Internacional y la asociación del sector del petróleo y el gas internacional y los aspectos sociales para la preparación de la Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina,

1. *Adopta* la Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina contenida en el anexo a la presente decisión (en lo sucesivo denominada «la Guía»);
2. *Urge* a las Partes contratantes a adoptar las medidas necesarias para incorporar los procedimientos definidos en la Guía en sus sistemas nacionales, bilaterales o multilaterales de prevención y respuesta a la contaminación marina;
3. *Recomienda* a las Partes contratantes comprobar de manera regular dichos procedimientos durante las comunicaciones y los ejercicios a escala integral;
4. *Da la bienvenida* al diálogo constructivo establecido con los agentes relevantes para optimizar sinergias y la coordinación en la respuesta y asistencia en caso de producirse sucesos de contaminación graves en el Mediterráneo;

5. *Solicita* al Secretariado que investigue los recursos financieros, incluida la financiación de las Partes contratantes, para preparar una publicación impresa de la Guía con el fin tanto de facilitar su uso como de crear una versión electrónica de la parte operativa del documento, que facilitaría la solicitud de ayuda.

## **APÉNDICE**

### **Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina**

This activity has been financed by the Mediterranean Trust Fund (MTF), the International Maritime Organization (IMO) Integrated Technical Cooperation Programme (ITCP), and The global oil and gas industry association for environmental and social issues (IPIECA), and has been implemented by the Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (REMPEC).



## PRÓLOGO

La Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina se ha preparado en línea con el mandato del Centro de Respuesta ante Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC) (decisión IG.19/5) según lo aprobado en la Decimosexta Reunión Ordinaria de las Partes contratantes, celebrada en Marrakech, Marruecos, entre el 3 y el 5 de noviembre de 2009, y tomando en consideración, en particular, su objetivo, misión y ámbito de actuación.

Uno de los objetivos del REMPEC es fomentar la cooperación regional y la cooperación entre los Estados ribereños del Mediterráneo con el fin de responder a los accidentes de contaminación que provoquen o puedan provocar un vertido de petróleo u otras sustancias peligrosas o nocivas y que exijan intervenciones de emergencia u otra respuesta inmediata.

Entre las funciones principales del REMPEC figuran:

- asistir a los países de la región litoral del Mediterráneo que así lo soliciten en caso de accidente para obtener asistencia de otras partes del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo provocada por vertidos de petróleo y otras sustancias peligrosas y nocivas y prevenir la contaminación por los buques, o, en el caso de que no existan en la región posibilidades de asistencia, para obtener ayuda internacional procedente de fuera de la región;
- preparar y mantener actualizados acuerdos y directrices operativos destinados a facilitar la cooperación entre los países de la costa mediterránea en caso de emergencia.

## INTRODUCCIÓN

La Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en la respuesta a accidentes de contaminación marina (en lo sucesivo denominada la «Guía») es una herramienta creada por el Centro de Respuesta ante Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC) para ayudar a las partes contratantes del Convenio de Barcelona y sus protocolos a gestionar las solicitudes y ofertas de asistencia realizadas por otros países y organizaciones para hacer frente a sucesos de contaminación marina graves, complejos o significativos.

La Guía, fundamentada en los manuales y directrices existentes, está concebida para proporcionar la información de referencia y las pautas necesarias a las autoridades nacionales competentes encargadas de gestionar y coordinar la cooperación y la asistencia internacional a la hora de dar respuesta a accidentes de contaminación en el mar.

Esta Guía aborda las necesidades de los países con una capacidad de respuesta limitada, así como de aquellos con sistemas robustos de prevención y respuesta.

### Objetivo

La Guía proporciona información completa y práctica y material de referencia para la gestión de la respuesta ante sucesos de contaminación marina. Contempla las distintas situaciones y tipos de relaciones posibles que se establecerían en el momento de producirse un suceso de contaminación marina. El objetivo es garantizar la cooperación y coordinación de todas las partes implicadas en un suceso de contaminación grave en la región del Mediterráneo. La Guía no cubre aspectos operativos ni técnicos, tratados en otros manuales y directrices tanto regionales como internacionales.

La Guía se concentra en las relaciones entre las autoridades nacionales relevantes de la parte contratante afectada y otras partes implicadas (otros gobiernos, el REMPEC, el contaminador, las industrias, sectores privados, aseguradoras, etc.) a tenor de las especificidades de la región mediterránea y en función de los acuerdos existentes.

La Guía:

- analiza diversos tipos de situaciones de solicitud y oferta de asistencia: entre gobiernos; entre un gobierno y el REMPEC; entre un Gobierno y el sector privado; entre el sector privado y el Gobierno, y entre dos sectores privados;
- analiza las funciones de las autoridades estatales relevantes del país solicitante y del país cooperante a la hora de ayudar al personal de respuesta tanto gubernamental como del sector (por ej.: a operadores) a dotarse de las herramientas y los recursos apropiados para las necesidades operativas mediante el establecimiento de estructuras de gestión específicas para todos los aspectos de cooperación y asistencia internacional durante un accidente concreto;
- aborda la relación entre las autoridades relevantes del país afectado/país solicitante y el contaminador/parte responsable (y/o los representantes de la parte responsable y contratistas encargados de responder al accidente) en el contexto de la gestión de la cooperación y la asistencia internacional: quién inicia, quién financia y quién dirige la solicitud, coordinación y gestión de los recursos necesarios y aceptados para dar respuesta a la situación;
- esboza el papel de las autoridades del país solicitante implicadas: en la solicitud de asistencia; la resolución de temas de aduanas, inmigración y comercio; la agilización de la recepción de los recursos de respuesta procedentes de otros países; así como el papel de la autoridad de respuesta encargada de las operaciones de intervención en la definición de la necesidad de asistencia internacional;
- tiene en consideración el papel y la responsabilidad del país cooperante a la hora de supervisar y autorizar la liberación de equipamiento y personal del sector gubernamental y privado, cuyo movimiento puede verse restringido a causa de una necesidad de satisfacer los requisitos mínimos de capacidad de respuesta;

- contempla las consideraciones para que el país solicitante financie o reembolse los costes asociados a la recepción de recursos procedentes de un país o de una organización cooperantes;
- considera el mejor modo de evaluar las ofertas presentadas por países u organizaciones cooperantes en aras de garantizar que satisfacen las necesidades operativas de la respuesta; y
- recuerda el **papel del REMPEC en los países cooperantes**, incluido su papel en la coordinación de la ayuda internacional.

### **Organización y uso de la Guía**

Esta Guía se compone de dos partes que pueden leerse por separado. Contienen las pautas y la organización mínima a las que las autoridades necesitarán acceder en caso de producirse una situación de emergencia. La información y pautas contenidas en el grueso de la Guía se complementan con anexos detallados y referencias a documentos exhaustivos que incluyen enlaces a sitios web especializados, en concreto al Sistema de Información Regional (SIR) creado y mantenido por el REMPEC. Los elementos contenidos en esta Guía también pueden tomarse en consideración en el sistema de prevención y respuesta nacional.

### **PRIMERA PARTE                    INFORMACIÓN DE REFERENCIA**

La Primera parte contiene la información básica de referencia y las directrices a las cuales las autoridades necesitarán acceder rápidamente en caso de producirse una emergencia.

El capítulo 1 proporciona información acerca del marco legal e institucional relativo a los accidentes de contaminación marina y acerca de la ayuda regional e internacional en situaciones de emergencia.

El capítulo 2 presenta una visión general de la situación actual.

El capítulo 3 aborda la relación entre las partes implicadas en un accidente y plantea diversos escenarios de solicitud y oferta de asistencia.

### **SEGUNDA PARTE                    SOLICITUD Y GESTIÓN DE LA AYUDA INTERNACIONAL (PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS)**

La Segunda parte detalla los procedimientos para la solicitud, gestión y organización de la cooperación y la ayuda internacional.

El capítulo 1 proporciona pautas detalladas para informar, solicitar y ofrecer ayuda hasta la conclusión de la intervención. Asimismo, propone un conjunto de formularios estandarizados para facilitar la (preparación de la) solicitud y el ofrecimiento de asistencia a nivel regional.

El capítulo 2 aporta información útil acerca de aspectos legales, administrativos y financieros vinculados a la gestión de la ayuda internacional.

La Guía se completa con un conjunto de anexos compuestos por fichas, listas, directorios, inventarios y principios y directrices existentes sobre cooperación y asistencia mutua (*Anexo I*), formularios de notificación de sucesos de contaminación, solicitudes de asistencia, ofrecimiento de asistencia, aceptación/declinación de un ofrecimiento de asistencia (*Anexo II*) y procedimientos para la preparación y presentación de las reclamaciones por siniestro (*Anexo III*).

La Guía se mantendrá electrónicamente en el sitio web del Centro con el objetivo principal de enmendar de manera periódica las listas, los directorios y los inventarios recogidos en el *Anexo I*.

Se recomienda que esta Guía se considere una herramienta y que las autoridades relevantes empleen una copia física de ella.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>PRIMERA PARTE INFORMACIÓN DE REFERENCIA .....</b>	<b>437</b>
<b>Chapter 1 Marco legal e institucional .....</b>	<b>437</b>
1.1 Marco legal .....	437
1.1.1 Convenios internacionales.....	437
1.1.1.1 Convención sobre el Derecho del Mar .....	437
1.1.1.2 Convenios de la OMI.....	437
1.1.2 Convenios y protocolos regionales .....	445
1.1.2.1 Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo ....	445
1.1.2.2 Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo.....	446
1.1.2.3 Protocolo Offshore.....	447
1.1.3 Marco legal nacional .....	448
1.1 Marco institucional internacional .....	448
1.1.1 Instituciones gubernamentales .....	448
1.1.1.1 Instituciones pertenecientes al sistema de la ONU.....	448
1.1.1.2 Instituciones intergubernamentales que no pertenecen al sistema de la ONU .....	450
1.1.2 Instituciones no gubernamentales.....	451
1.2 Mecanismos de asistencia y acuerdos de la industria.....	454
1.2.1 Mecanismos de asistencia .....	454
1.2.2 Acuerdos del sector .....	458
<b>Chapter 2 Situación actual .....</b>	<b>460</b>
2.1 Situación actual en los países del Mediterráneo respecto a la prevención, preparación y respuesta ante sucesos de contaminación marina .....	460
2.1.1 Sistemas nacionales de prevención, preparación y respuesta de todas las Partes contratantes del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo.....	460
2.1.2 Acuerdos subregionales y bilaterales .....	460
2.2 Sucesos de contaminación y los varios tipos de situaciones .....	461
2.2.1 Fuentes de contaminación .....	461
2.2.2 Tipo de contaminante .....	462
2.2.3 Tipo de vertido .....	462
2.2.4 Dimensiones de la contaminación .....	462
2.2.5 Lugar de la contaminación .....	463
2.2.6 Naturaleza del suceso de contaminación (causas de la contaminación).....	463



2.2.7	Número de países afectados.....	464
2.3	Tipos de sistemas de respuesta nacional en función de quién está al frente de las operaciones de respuesta.....	464
2.3.1	En caso de contaminación marina ocasionada por buques.....	465
2.3.2	En caso de sucesos de contaminación marina causados por unidades en mar abierto o instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas en el litoral.....	466
2.3.3	En caso de contaminación grave .....	467
2.3.4	En circunstancias excepcionales.....	467
2.4	Recursos disponibles para la asistencia internacional en la región del Mediterráneo .....	468
2.5	Directrices existentes.....	468
2.5.1	Directrices de la OMI .....	468
2.5.2	Directrices del REMPEC .....	469
<b>Chapter 1</b>	<b>Relaciones, cooperación y asistencia mutua en situaciones de emergencia e incidentes de contaminación marina .....</b>	<b>471</b>
1.1	Partes implicadas .....	471
1.1.1	Gobiernos de los países afectados.....	471
1.1.2	Los intereses del buque.....	471
1.1.3	Operadores de unidades marítimas .....	474
1.1.4	Operadores de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas .....	475
1.1.5	Entidades que brindan asistencia .....	475
1.1.6	Países que brindan asistencia .....	476
1.1.7	Servicios de respuesta.....	476
1.2	Relaciones con las partes implicadas .....	476
1.2.1	Relaciones con la parte responsable (PR) y las partes relacionadas.....	476
1.2.2	Relaciones con REMPEC.....	478
1.2.3	Relaciones con otras partes contratantes afectadas o posiblemente afectadas .....	479
1.2.4	Relaciones con las partes contratantes a las que se ha solicitado asistencia .....	479
1.2.5	Relaciones con los servicios de respuesta .....	479
1.2.6	Relaciones con los organismos de indemnización por incidentes de contaminación provocados por buques.....	480
1.2.7	Relaciones con las compañías de seguros de las unidades marítimas, los puertos marítimos y las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y SNP .....	480
1.3	Tipos de escenarios para la solicitud y la oferta de asistencia.....	481
1.3.1	Del Gobierno del país afectado al Gobierno de una parte contratante.....	481
1.3.2	De los Gobiernos de los países afectados a los Gobiernos de otros países a través de REMPEC .....	482

1.3.3	Del Gobierno del país afectado a los mecanismos de asistencia (OMI, unidad mixta PNUMA/OCAH, ECHO/ERCC), preferiblemente a través de REMPEC.....	482
1.3.4	Del Gobierno del país afectado a la parte responsable o servicios de respuesta del sector privado .....	482
1.3.5	De la parte responsable a los servicios de respuesta.....	483
1.3.6	De la parte responsable al país que brinda asistencia y REMPEC .....	483
<b>PARTE II SOLICITUD Y GESTIÓN DE ASISTENCIA INTERNACIONAL .....</b>		<b>487</b>
<b>Chapter 1 Procedimientos para solicitar y ofrecer asistencia .....</b>		<b>487</b>
1.1	Requisito previo: la preparación nacional y un sistema de respuesta. ....	487
1.1.1	Principios Generales.....	487
1.1.2	Evaluación inicial (por parte de la estructura de mando para respuestas operacionales) .....	488
1.1.3	Notificación (por la autoridad designada/ Centro de Coordinación OPRC <i>-la estructura de mando para respuestas operacionales.</i> ) .....	488
1.1.4	Activación del Plan de Contingencia Nacional.....	488
1.2	Solicitud de asistencia, movilización de recursos externos.....	488
1.2.1	Valoración de las necesidades (por parte de la estructura de mando).....	488
1.2.2	Procedimiento de solicitud (por parte de la estructura de gestión, sobre la base de las necesidades puestas de manifiesto por la estructura de mando). ....	490
1.2.3	Términos y condiciones. ....	491
1.2.4	Comunicación e información. ....	492
1.3	Ofrecimientos de Asistencia. ....	492
1.3.1	De las Partes contratantes.....	492
1.3.2	Por parte de mecanismos de asistencia (mecanismos intergubernamentales ONU-OCAH, DG ECHO/CCRC). ....	494
1.3.3	Por parte del sector privado. ....	494
1.3.4	Aceptación y rechazo (valoración de ofertas).....	495
1.4	Recursos movilizados por la Parte responsable a su costa.....	495
1.4.1	Movilización de los recursos por la Parte responsable y a su costa tras la solicitud del gobierno del país afectado para la adopción de medidas para hacer frente a la contaminación. ....	495
1.4.2	Movilización de recursos por la Parte responsable, a su costa, por su propia iniciativa con el acuerdo del país afectado. ....	496
1.5	Operaciones de respuesta conjunta realizadas por países vecinos.....	496
1.5.1	Cooperación entre países vecinos (solicitud/ofrecimiento de asistencia) y coordinación en la movilización de recursos.....	497
1.5.2	Solicitud de asistencia internacional por cada país individual, y gestión de los ofrecimientos de asistencia externos remitidos a cada país individual (coordinación). ....	497
1.6	Envío de recursos. ....	498
1.6.1	Papel y responsabilidad del País que presta la asistencia en el envío de recursos. ....	498

1.6.2	Papel y responsabilidad de la estructura de gestión del País peticionario en la recepción y envío de los recursos al lugar de su utilización, en coordinación con la estructura de mando. ....	498
1.7	Mando operacional de los recursos movilizados en el contexto de la asistencia internacional. ....	499
1.7.1	La estructura de mando del País peticionario ostenta el control operacional global y supervisa las operaciones de respuesta. ....	499
1.7.2	Disposiciones operacionales en caso de operaciones de respuesta conjunta por parte de países vecinos. ....	500
1.7.3	Uso de agentes de dispersión. ....	500
1.7.4	Tratamiento y eliminación de residuos. ....	500
1.7.5	Continuación del contacto entre la Parte que presta la asistencia y el País peticionario durante las operaciones de respuesta, según las circunstancias. ....	500
1.8	Finalización de la asistencia. ....	501
1.8.1	Terminación por la Parte que presta la asistencia. ....	501
1.8.2	Terminación por el país afectado. ....	501
1.9	Posible rol del CERSEC en la coordinación de la asistencia internacional. ....	501
<b>Chapter 2</b>	<b>Aspectos administrativos, legales y financieros. ....</b>	<b>507</b>
2.1	Aspectos administrativos. ....	507
2.1.1	Aduanas. ....	507
2.1.2	Cuestiones sobre inmigración. ....	508
2.1.3	Puntos de entrada. ....	508
2.2	Movimientos transfronterizos de personal, equipamiento, productos o unidades autónomas de respuesta. ....	508
2.2.1	Procedimientos de sobrevuelo. ....	508
2.2.2	Procedimientos de navegación. ....	509
2.2.3	Personal, equipamiento, productos y unidades autónomas facilitadas por el sector. ....	509
2.3	Aspectos legales. ....	510
2.3.1	Responsabilidad por lesiones o daños/aseguramiento del personal. ....	510
2.3.2	Seguro médico y asistencia médica. ....	510
2.3.3	Condiciones de trabajo. ....	510
2.3.4	Marco legal. ....	510
2.4	Aspectos financieros. ....	511
2.4.1	Medidas de respuesta financiera y asistencia. ....	511
2.4.1.1	Financiación de las medidas de respuesta puestas en marcha y de la asistencia prestada por las Partes que prestan la asistencia (País que presta la asistencia o contratistas privados) a petición del país afectado. ....	512
2.4.1.2	La Parte responsable puede aceptar el pago directo a la Parte que preste la asistencia solicitada por el País peticionario. ....	513

2.4.1.3 Asistencia del CERSEC.....	513
2.4.2 Reembolso de los costes de las medidas de respuesta y asistencia.....	513
2.4.3 Cálculo del coste de las medidas de respuesta y asistencia.....	514
2.4.4 Preparación y presentación de reclamaciones.....	515

## **ANEXOS**

### **ANEXO I – LISTAS, DIRECTORIOS, INVENTARIOS y DIRECTRICES**

ANEXO I.1 – INSTITUCIONES INTERNACIONALES Y REGIONALES

ANEXO I.2 – LISTAS DE CENTROS DE REFERENCIA DE LAS PARTES  
CONTRATANTES

ANEXO I.3 – DIRECTORIO DE EMPRESAS QUE OFRECEN SERVICIOS EN EL  
MEDITERRÁNEO EN CASO DE EMERGENCIA

ANEXO I.4 - PRINCIPIOS Y DIRECTRICES SOBRE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA  
MUTUA EN EL MEDITERRÁNEO

ANEXO I.5 – UNIDAD DE ASISTENCIA EN EL MEDITERRÁNEO PARA COMBATIR  
LOS ACCIDENTES DE CONTAMINACIÓN MARINA

### **ANEXO II–PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA**

ANEXO II. 1 – SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE CONTAMINACIÓN - (POLREP)

ANEXO II. 2 - FORMULARIO ESTÁNDAR POLREP VACÍO

ANEXO II. 3 - FORMULARIO ESTÁNDAR PARA SOLICITAR UN EXPERTO

ANEXO II. 4 - FORMULARIO ESTÁNDAR PARA SOLICITAR EQUIPAMIENTO Y  
PRODUCTOS

ANEXO II. 5 - FORMULARIO ESTÁNDAR PARA OFRECER ASISTENCIA

ANNEX: II. 6 - MUESTRA DE FORMULARIO DE RECEPCIÓN/AGRADECIMIENTO

ANEXO II. 7- MUESTRA DE FORMULARIO DE ACEPTACIÓN

ANEXO II. 8 - MUESTRA DE FORMUARIO DE DECLINACIÓN/EN ESPERA

ANEXO II. 9 - INFORME SOBRE LA SITUACIÓN (SITREP)

### **ANEXO III – RECLAMACIONES POR SINIESTRO**

ANEXO III.1 - PREPARACIÓN DE RECLAMACIONES

ANEXO III.2 - ENTREGA, EVALUACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE LOS SINIESTROS

**ANEXO IV – GLOSARIO y ACRÓNIMOS**

ANEXO IV.1 - GLOSARIO

ANEXO IV.2 - ACRÓNIMOS



## PRIMERA PARTE INFORMACIÓN DE REFERENCIA

La Primera parte proporciona información de referencia relativa al marco legal e institucional dentro del cual deberían organizarse la cooperación y asistencia internacionales para dar respuesta a sucesos de contaminación marina. También expone un panorama general de la situación actual y presenta brevemente a las partes que se ven o podrían verse involucradas en un suceso de contaminación marina. Además, aborda la relación entre las partes implicadas en un accidente y plantea diversos escenarios de solicitud y ofrecimiento de asistencia.

### Chapter 1 Marco legal e institucional

#### 1.1 Marco legal

##### 1.1.1 Convenios internacionales

###### 1.1.1.1 Convención sobre el Derecho del Mar

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) impone a los Estados la obligación general de proteger y preservar el entorno marino. Además, establece que los Estados:

- deberán adoptar, de manera individual o conjunta, según sea conveniente, todas las medidas para evitar, reducir y controlar la contaminación del medio marino de cualquier origen, empleando para tal fin los mejores medios practicables a su disposición y con acuerdo a sus capacidades;
- tienen el derecho de adoptar y aplicar medidas más allá del mar territorial proporcionales al daño real o al riesgo plausible en aras de proteger su litoral o sus intereses conexos de la contaminación o amenaza de contaminación tras un accidente marítimo; y
- deberán elaborar y promover de manera individual o conjunta planes de contingencia para responder a los accidentes contaminantes en el medio marino.

###### 1.1.1.2 Convenios de la OMI

A través de la organización internacional competente, la Organización Marítima Internacional (OMI), se establecen tanto las normas y regulaciones para evitar, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por buques, como la compensación por los daños provocados por dicha contaminación. Estas normas y regulaciones, contenidas en los convenios siguientes y complementadas por manuales y directrices, conforman la base para establecer sistemas nacionales de preparación y respuesta frente a sucesos de contaminación marina, así como para organizar la cooperación internacional y regional en situaciones de emergencia.

###### a. *Convenio MARPOL*

El Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) es el convenio internacional principal relativo a la prevención de la contaminación del medio marino ocasionada por buques, ya sea a resultas de su funcionamiento o de accidentes. El Convenio MARPOL proporciona en su artículo 2.4 una definición clara de buque.<sup>1</sup> Varias disposiciones del Convenio MARPOL son aplicables asimismo a plataformas fijas o flotantes, como también sucede con otras disposiciones específicas contenidas en el Código de unidades móviles de perforación mar adentro (Código MODU). Las disposiciones principales del Convenio plantean la respuesta a los accidentes de contaminación marina relativa a:

---

<sup>1</sup> Se entiende por «buque» cualquier barco de cualquier tipo que opere en el entorno marino, incluidos hidroalas, vehículos con colchón de aire, sumergibles, artefactos flotantes y plataformas fijas o flotantes.





- la notificación e información sobre accidentes; y
- la planificación de la intervención de contingencia.

Protocolo I: Disposiciones relativas a la información de accidentes con sustancias perjudiciales.

El capitán o la persona al cargo del barco implicado en un accidente tienen la obligación de informar del suceso sin demora según estipulan las disposiciones del Protocolo. El Protocolo especifica cuándo efectuar la notificación, el contenido del informe y los procedimientos de información. La OMI, mediante la Resolución A.851 (20) adoptó los principios generales de los sistemas de indicación de la posición de barcos y los requisitos de indicación de la posición de los buques, que incluían directrices para informar sobre accidentes donde hubiera involucradas materias peligrosas, sustancias nocivas y/o contaminantes marinos. Dichos principios se modificaron mediante la resolución del CPMM CPMM.138 (53) (Ref.: par. 2.5.1).

MARPOL art. 8: Centro de referencia nacional para notificar accidentes de contaminación

Las Partes del Convenio MARPOL acordarán que un oficial u organismo pertinente reciba y procese todas las notificaciones de accidentes. Las Partes suministrarán a la OMI toda la información de tales acuerdos para que la haga circular a otras Partes y Estados miembros de la organización.

Reglamento 37 del anexo I del MARPOL: Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos

Exige que los buques petroleros con un arqueo bruto de 150 o superior y todos los buques con un arqueo bruto de 400 o superior tengan un Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) aprobado.

Reglamento 17 del anexo II del MARPOL: Plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación marina por sustancias líquidas nocivas

De manera similar, el reglamento 17 del anexo II del MARPOL exige que todos los barcos con un arqueo bruto de 150 y superior que transporten un gran volumen de sustancias líquidas nocivas cuenten con un Plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación marina por sustancias líquidas nocivas. Este último puede combinarse con un SOPEP, dado que, en su mayoría, sus contenidos son idénticos y usar un plan de abordaje combinado resulta más práctico que usar dos planes separados en caso de producirse una situación de emergencia. Para dejar claro que se trata de un plan combinado, debe aludirse a él como Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación marina (SMPEP). Mediante la resolución del CPMM CPMM.85(44) se aprobaron las Directrices para el desarrollo de planes de emergencia de abordaje para hidrocarburos y/o sustancias líquidas nocivas, modificadas mediante la resolución CPMM.137(53) (Ref.: par. 2.5.1).

***b. Convenio OPRC, Protocolo OPRC/SNP***

El Convenio internacional de cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90) y el Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por sustancias peligrosas y nocivas (Protocolo OPRC-SNP 2000) son los instrumentos internacionales que establecen el marco para facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua a la hora de prepararse y responder a un accidente grave con hidrocarburos o sustancias peligrosas o nocivas, y exigen a los Estados que planifiquen y establezcan sistemas nacionales preventivos de respuesta a la contaminación en sus respectivos países y que se doten de la capacidad y los recursos adecuados para afrontar situaciones de emergencia por contaminación con hidrocarburos o sustancias peligrosas y nocivas.

Entre los requisitos del Convenio OPRC y del Protocolo OPRC/SNP, destacan los siguientes:

- **Planes de emergencia**

Las partes deberán:

- garantizar que los **buques** llevan a bordo un plan de emergencia para casos de contaminación marina;
- solicitar que los operadores de **unidades en mar abierto** bajo su jurisdicción cuenten con planes de emergencia en caso de contaminación con hidrocarburos coordinados con el sistema nacional y aprobados con acuerdo a procedimientos establecidos por la autoridad nacional competente;
- solicitar que las autoridades u operadores a cargo de **puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP)** bajo su jurisdicción cuenten con planes de emergencia en caso de contaminación o acuerdos similares coordinados con el sistema nacional y aprobados por procedimientos establecidos por la autoridad nacional competente.

- **Procedimientos de presentación de informes**

Las Partes deberán:

- exigir a los capitanes u otras personas a cargo del **buque** que informen sin dilación de cualquier evento ocurrido en su barco que implique un vertido o posible vertido de hidrocarburos o sustancias peligrosas;
- exigir a las personas al cargo de **puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas** bajo su jurisdicción que informen sin dilación de cualquier evento ocurrido en sus instalaciones que implique un vertido o posible vertido de hidrocarburos o sustancias peligrosas;
- exigir a las personas a cargo de las **unidades en mar abierto** bajo su jurisdicción que informen sin dilación de cualquier evento ocurrido en su unidad en mar abierto que implique un vertido o posible vertido de hidrocarburos o sustancias peligrosas.

Los informes deben realizarse con acuerdo a los requisitos estipulados por la OMI y basados en las directrices y principios generales adoptados por la organización. (Ref.: par. 2.5.1.).

- **Sistemas nacionales y regionales de preparación y respuesta**

Las Partes deberán:

- establecer un sistema nacional para responder de manera rápida y eficaz a los sucesos de contaminación; dicho sistema deberá designar, en particular, a una autoridad autorizada a actuar en nombre del Estado para solicitar ayuda o decidir proporcionar la ayuda solicitada;
- esforzarse por cerrar acuerdos bilaterales o multilaterales de preparación y respuesta frente a la contaminación.

- **Cooperación con la industria naviera, las industrias químicas y petroleras, las autoridades portuarias y otros organismos relevantes**

En el marco de su colaboración con las industrias petroleras y navieras, las autoridades portuarias y otros organismos, las Partes deberán posicionar de manera previa un mínimo de equipamiento de contingencia para la lucha contra vertidos, proporcional al riesgo implícito, y establecer mecanismos o acuerdos para coordinar la respuesta a un suceso de contaminación y movilizar los recursos necesarios.

- **Cooperación internacional en respuesta a la contaminación**

La Parte que reciba una notificación de contaminación deberá informar sin dilación a todos los Estados cuyos intereses resulten o puedan resultar afectados por dicho suceso.

Previa solicitud de asistencia por cualquier Parte afectada o con probabilidades de resultar afectada por un suceso contaminante, las Partes, en la medida de sus capacidades y de la disponibilidad de los recursos relevantes, cooperarán y proporcionarán asistencia para responder al accidente de contaminación. El convenio incluye disposiciones acerca de la financiación de los costes de tal asistencia.

La Parte que haya requerido asistencia puede solicitar a la organización (OMI) que la ayude a identificar fuentes para la financiación provisional de los costes de la ayuda internacional.

**c. Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS)**

*(obligatorio a partir del 1 de julio de 1998 por medio de las modificaciones introducidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 1974))*

Este Código exige estar preparado para situaciones de emergencia, es decir: que la empresa debería trazar un plan de emergencia en caso de contaminación marina en el que identifique, describa y ofrezca respuesta a las posibles situaciones de emergencia a bordo. En el Código IGS, se entiende por «la empresa» al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona como el gestor o el fletador a quien se haya concedido la gestión náutica, que haya asumido la responsabilidad por el funcionamiento del barco en nombre de su propietario y quien, al aceptar tal responsabilidad, haya accedido a asumir todos los deberes y responsabilidades impuestos por el Código. Se espera que toda empresa «designa a una o varias personas en tierra (DPA) con acceso directo al máximo nivel de gestión». (Reglamento IX/1 de SOLAS 1974 y par. 1.1.2 del Código IGS).

**d. Guía para la aplicación de las disposiciones de seguridad y protección ambiental en FPSO y FSU (Circular MSC-CPMM.2/Circ.9 de 25 de mayo de 2010)**

La Circular MSC-CPMM.2/Circ.9 sirve de guía a los Estados miembros para la elaboración de reglamentos de seguridad, prevención de la contaminación y seguridad de las instalaciones flotantes de producción, almacenamiento y transporte (FPSO) y las unidades flotantes de almacenamiento (FSU). En la inmensa mayoría de los casos, la legislación nacional contempla un régimen de prevención de la contaminación y un nivel de seguridad adecuados basados en las disposiciones del Convenio SOLAS, que incluyen requisitos establecidos por el Código IGS, el Convenio sobre líneas de carga, el Convenio MARPOL y el Convenio STCW, implantados en combinación con directrices del sector.

Jurisdicción y administración: con respecto al régimen de seguridad actual para FPSO/FSU, la Circular establece que es esencial reconocer los derechos soberanos que el Estado ribereño posee sobre:

1. FPSO/FSU no desconectables, las cuales están diseñadas para permanecer amarradas de manera permanente en las aguas bajo jurisdicción del Estado ribereño y no cuentan con medios mecánicos para desplazarse por su propia propulsión; y
2. FPSO/FSU, desconectables, ya sea con o sin propulsión mecánica, mientras operan *in situ*.

Los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños deberían cooperar en aras de garantizar que las FPSO/FSU cumplan los estándares internacionales aplicables en materia de seguridad marítima,

protección del entorno marino, medidas de aplicación y control como informes y certificados, búsqueda y rescate marítimo, investigación de bajas y respuestas en situación de emergencia.

Respuesta en casos de emergencia: Se recomienda diseñar un procedimiento de respuesta para casos de emergencia con el fin de que las FPSO/FSU establezcan los riesgos para la seguridad y de contaminación relacionados con sus operaciones y los sistemas marinos y de producción, teniendo en cuenta el Convenio MARPOL, el Código IGS y las directrices pertinentes.

***e. Convenio relativo a la intervención de 1969 y su protocolo de 1973***

Según el CNUDM, los Estados ribereños están autorizados a adoptar y aplicar medidas en el seno de sus aguas territoriales y en su zona económica exclusiva (ZEE) con el fin de proteger su litoral o intereses conexos, inclusive de la contaminación o la amenaza de contaminación tras un accidente marítimo.

La base para que un Estado ribereño intervenga en un accidente contaminante en alta mar, es decir: fuera de sus aguas territoriales y ZEE, se establece mediante el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Convenio relativo a la intervención 69), que entró en vigor en 1975. En determinadas condiciones, las Partes estatales del convenio tienen la capacidad de adoptar las medidas necesarias en alta mar para evitar, mitigar o eliminar un peligro grave o inminente para su costa o intereses conexos provocado por la contaminación o la amenaza de contaminación del mar por hidrocarburos. En 1973 se adoptó un protocolo para la aplicación del convenio que ampliaba su alcance a otras sustancias, además del petróleo. El Convenio relativo a la intervención y su protocolo son especialmente relevantes en la región del Mediterráneo por el hecho de que allí no se han establecido formalmente ZEE.

***f. Convenio sobre salvamento marítimo (1989)***

El Convenio internacional sobre salvamento marítimo (1989) establece normas internacionales uniformes relativas a las operaciones de salvamento marítimo tomando en consideración la preocupación creciente por la protección del medio ambiente y la aportación que unas operaciones de salvamento oportunas y eficaces pueden realizar a la seguridad de los buques y otros bienes en peligro, así como a la protección del medio marino. El Convenio sobre salvamento marítimo de 1989 estipula que «la recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta (...) la reducción al mínimo [de] los daños al medio ambiente».

Los salvadores no solo deben conducir las operaciones de salvamento marítimo con el debido cuidado, sino que, al hacerlo, deben desplegar toda su pericia y esfuerzos «para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente». De este modo, poner todo el empeño en salvaguardar el medio ambiente se convierte en un imperativo legal en todas las operaciones de salvamento en las que este convenio tiene aplicación, y este aspecto no puede modificarse mediante contrato.

***g. Convenio sobre remoción de restos de naufragio***

El Convenio internacional de Nairobi sobre remoción de restos de naufragio, que entró en vigor en abril de 2015, proporciona una base legal a los Estados para retirar o solicitar que se retiren los restos de naufragios que se encuentran en su zona económica exclusiva (ZEE) y que puedan afectar potencialmente de manera adversa a las vidas, bienes y propiedades en el mar, así como al medio marino y ribereño. Entre sus diversas disposiciones, el Convenio atribuye a los propietarios de los

buques la responsabilidad financiera de localizar, marcar y eliminar los restos de los buques que entrañan un peligro para el Estado afectado.

***h. Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC)***

El Convenio LLMC de 1976 establece el límite de responsabilidad para una amplia variedad de reclamaciones.

El Convenio instauro un sistema prácticamente inquebrantable de responsabilidad limitada. El armador y el salvador pueden limitar su responsabilidad, salvo que se demuestre que «el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión suyas y que incurrió en estas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio».

El LLMC no se aplica en caso de daños por contaminación cubiertos por el CLC de 1992 o por el Convenio SNP a partir de su entrada en vigor. Asimismo, cabe destacar que, si bien el LLMC puede aplicarse a la eliminación de pecios en algunas jurisdicciones, no es un convenio adoptado universalmente y pueden ser de aplicación otros regímenes de limitación de responsabilidad (como, por ejemplo, los contemplados por el Convenio Bunkers), en función de la legislación vigente en el país donde se produzca el vertido.

***i. Convenio sobre limitación de la responsabilidad de 1992 (CLC 1992)***

El Convenio sobre limitación de la responsabilidad (CLC 1992) de 1992 regula la responsabilidad de los armadores de buques cisterna por los daños provocados por la contaminación por hidrocarburos persistentes y crea un sistema de seguros de responsabilidad obligatorios.<sup>2</sup> Normalmente, amparándose en el principio de la responsabilidad estricta (es decir: de la «responsabilidad objetiva»), el armador puede limitar su responsabilidad en una medida relacionada con el arqueo del buque. El CLC 1992 se aplica a los daños por contaminación por hidrocarburos persistentes ocasionados por vertidos desde buques petroleros. El CLC 1992 cubre los daños por contaminación sufridos en el territorio, en el mar territorial o ZEE o en cualesquiera zonas equivalentes de un Estado Parte del convenio.

Los Estados de abanderamiento del buque cisterna y la nacionalidad del armador son irrelevantes para determinar el ámbito de aplicación. Se entiende por «daño por contaminación» cualquier pérdida o daño causado por la contaminación. La noción de «daño por contaminación» incluye las medidas adoptadas, en su caso, para evitar o minimizar el deterioro ocasionado por la contaminación en el territorio, el mar territorial o la ZEE («medidas preventivas»). Los gastos en que se haya incurrido para adoptar medidas preventivas son recuperables incluso aunque no se produzca ningún vertido de hidrocarburos, siempre y cuando existiera una amenaza grave e inminente de daños por contaminación. En cuanto a los daños ambientales (aparte de la pérdida de beneficios derivada del deterioro del medio ambiente), la compensación queda restringida a los costes reales en los que se haya incurrido o vaya a incurrirse con la adopción de medidas razonables para rehabilitar el medio contaminado.

El ámbito de compensación cubre los costes racionales relacionados con: medidas preventivas (limpieza), daños materiales, pérdidas económicas y daños ambientales (restitución).

---

<sup>2</sup> El Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1969 (CLC 1969) sigue estando vigente en la región de Libia. El CLC 1969 proporciona menor compensación y cobertura que el CLC 1992.

Las reclamaciones contempladas por el CLC 1992 solo pueden plantearse contra el propietario registrado del buque cisterna implicado o directamente contra su aseguradora. La aseguradora probablemente será uno de los Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P&I), que cubren a terceros las responsabilidades del armador. Si los daños exceden las responsabilidades del armador contempladas por el CLC 1992 o si este no puede hacerles frente económicamente y su seguro es insuficiente, o si queda exento de responsabilidad por las exenciones específicas listadas en el CLC 1992, el Fondo de 1992 (véase *abajoparte*. 1.1.2.8) abonará la parte de la indemnización no cubierta por el CLC 1992.

***j. Convenio de fondos de 1992 y el Protocolo del fondo suplementario***

El Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio de fondos) complementa el CLC 1992 en los casos en los que el armador no puede hacer frente a la indemnización o el dinero disponible bajo el CLC 1992 es insuficiente para pagar las reclamaciones derivadas de vertidos de hidrocarburos por parte de buques cisterna. El segundo nivel de indemnización asigna hasta 203 millones en derechos especiales de giro (DEG<sup>3</sup>) (incluidas las cantidades abonables contempladas por el CLC 1992) y se paga de un fondo (el Fondo de 1992) financiado por receptores de hidrocarburos en los países firmantes del Convenio de fondos de 1992. Existe, además, un Fondo suplementario que proporciona un tercer nivel de indemnización de hasta 750 millones en DEG (en torno a los 1100 millones de dólares estadounidenses), que incluye las cantidades cubiertas por el CLC 1992 y por el Convenio de fondos, en los países firmantes del Protocolo del fondo suplementario. El Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, que engloba el Fondo de 1992 y el Fondo suplementario (además de los FIDAC) se administra desde un secretariado con sede en Londres.

***k. Convenio Bunkers de 2001***

El Convenio Bunkers de 2001 tiene por fin garantizar una indemnización adecuada por la respuesta a una situación de emergencia por contaminación y los daños por contaminación provocados por vertidos de hidrocarburos para combustible de buques no compensados por el CLC. El Convenio Bunkers toma como modelo el CLC para indemnizar la respuesta al suceso de contaminación y los daños generados por dicha contaminación. Las disposiciones de este convenio no afectan al derecho del armador o de su aseguradora a limitar sus responsabilidades con acuerdo al régimen de limitación nacional o internacional. El Convenio exige que el propietario registrado de un barco con un arqueo bruto superior a 1000 toneladas cuente con un seguro obligatorio igual al límite de responsabilidad calculado de acuerdo con el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC) modificado. Como sucede con el CLC, la indemnización contemplada por el Convenio Bunkers la pagan el armador del buque y su aseguradora, normalmente un Club P&I.

***l. Convenio de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) (aún no vigente)***

El Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP 1996, modificado por el Protocolo SNP en 2010), se basa en el régimen de doble indemnización del Fondo de responsabilidad civil y el Convenio de fondos. El armador o asegurador es estrictamente responsable de pagar las indemnizaciones incluidas en el primer nivel de indemnización, hasta un

---

<sup>3</sup> DEG son las siglas de «Derechos Especiales de Giro», según la definición del Fondo Monetario Internacional.

límite de responsabilidad determinado por las dimensiones del buque, mientras que el pago de la indemnización corresponde a la aseguradora del buque, normalmente un Club P&I. El segundo nivel, que proporciona una indemnización máxima de 250 millones en DEG, se paga de un fondo (el Fondo SNP) establecido por receptores de SNP en países que han aprobado el Convenio. El Convenio cubre tanto los daños ocasionados por la contaminación como los causados por otros riesgos (por ejemplo: incendios y explosiones), inclusive la pérdida de vidas.

Con acuerdo a este convenio, el armador tiene derecho a limitar su responsabilidad con respecto a un accidente a 10 millones en DEG si el accidente está provocado por SNP a granel, y 11,5 millones en DEG si está provocado por SNP empaquetadas, para un buque que no supere las 2000 toneladas. En el caso de los buques de mayores dimensiones, se calcula una suma en función del tonelaje del buque y se añade a esa cantidad, y se abonan hasta 100 millones en DEG como indemnización de bienes a granel y 115 millones en DEG por bienes empaquetados.

Según este Convenio, una sustancia se clasifica como SNP si figura en una o más listas del Convenio y los Códigos de la OMI estipulados para garantizar la seguridad marítima y la prevención de sucesos de contaminación. Entre las SNP figuran los hidrocarburos no persistentes, cargas a granel (sólidas, líquidas o gases licuados) y mercancías embaladas.

Los convenios de la OMI mencionados anteriormente imponen requisitos a los barcos y corresponde a los Estados de abanderamiento y a los Estados portuarios asegurarse de que los buques cumplan con tales requisitos. En lo concerniente a las unidades en mar abierto y puertos marítimos y a las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas, corresponde al Estado con jurisdicción en la zona en la que operan establecer las normas y los reglamentos. No existen regímenes de responsabilidad y compensación globales para la contaminación provocada por unidades en mar abierto.

## **1.1.2 Convenios y protocolos regionales**

### **1.1.2.1 Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo**

El Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) tiene por fin proteger el medio marino y las zonas litorales mediante la prevención y la reducción de la contaminación y, en la medida de lo posible, eliminar la contaminación, tanto marina como terrestre. El Convenio alude a una serie de fuentes de contaminación del Mediterráneo y sirve de convenio marco general bajo el cual se implantan los protocolos. Además de establecer obligaciones generales, el Convenio de Barcelona aborda algunos temas transversales, como el control de la contaminación del mar Mediterráneo, la cooperación científica y tecnológica, la legislación ambiental, la información y participación públicas, y la responsabilidad e indemnizaciones.

- Contaminación causada por buques (artículo 6)

Las Partes contratantes tomarán todas las medidas conformes con el Derecho internacional para prevenir, reducir, combatir y, en la medida de lo posible, eliminar la contaminación de la zona del mar Mediterráneo causada por descarga desde buques y para asegurar la aplicación efectiva en esa zona de las normas generalmente reconocidas en el ámbito internacional relativas a la lucha contra ese tipo de contaminación.

- Contaminación causada por la exploración y explotación de la plataforma continental, el lecho del mar y su subsuelo (artículo 7)

Las Partes contratantes tomarán todas las medidas apropiadas para prevenir, reducir, combatir y, en la medida de lo posible, eliminar la contaminación de la zona del mar Mediterráneo resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, el lecho del mar y su subsuelo.

- Cooperación en la gestión de las situaciones de emergencia por contaminación (artículo 9)

Las Partes contratantes colaborarán en la adopción de las medidas necesarias para hacer frente a situaciones de emergencia por contaminación en la zona del mar Mediterráneo, al margen de cuáles sean las causas de tales emergencias, en aras de reducir o eliminar los daños ocasionados por estas.

Si una Parte contratante tiene noticia de una situación de emergencia por contaminación en la zona del mar Mediterráneo deberá notificarlo sin dilación a la organización y, ya sea a través de la propia organización o de manera directa, también a la Parte contratante que probablemente se vea afectada por tal emergencia.

### **1.1.2.2 Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo**

El Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo (Protocolo de prevención y respuesta en situaciones de emergencia) es el marco legal para la cooperación regional en la región del Mediterráneo en los ámbitos de la prevención y la respuesta a los sucesos de contaminación marina.

#### **Disposiciones generales**

Las Partes cooperarán para:

- aplicar reglas internacionales para prevenir, reducir y contener la contaminación del medio marino causada por los buques, y
- adoptar todas las medidas necesarias en casos de sucesos de contaminación.

El Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo está modelado en base a los convenios relacionados de la OMI, en particular el Convenio OPRC, y engloba los mismos requisitos que dicho convenio. Dichos requisitos principales son:

- planes de contingencia (artículo 4);
- medidas de urgencia a bordo de los buques, en las instalaciones en el mar y en los puertos (artículo 11);
- informes en relación con los sucesos de contaminación y procedimientos de notificación (artículos 8 y 9);
- asistencia (artículo 12); y,
- reembolso de los gastos de asistencia (artículo 13).

En lo relativo a la asistencia, el protocolo especifica que «cualquier Parte que necesite asistencia para hacer frente a un suceso de contaminación podrá solicitarla a las demás Partes, ya sea directamente, ya por intermedio del Centro Regional [...]» y que «si las Partes que intervienen en una operación encaminada a combatir la contaminación no logran ponerse de acuerdo en cuanto a la organización de la misma, el Centro Regional podrá, con el consentimiento de todas las Partes que intervengan, coordinar las actividades desarrolladas con los medios acordados por dichas Partes» (artículo 12).



Además, el protocolo (artículo 7) contiene disposiciones específicas que solicitan a cada Parte que se comprometa a difundir o intercambiar con las otras Partes, ya sea de manera directa o mediante el Centro Regional (por ej.: el REMPEC, véase par. 1.2.1.1.c), información acerca de:

- su sistema nacional para la prevención, preparación y respuesta ante sucesos de contaminación marina,
- sus organismos y autoridades nacionales competentes responsables de preparar y responder a los sucesos de contaminación marina y, en particular, la autoridad o las autoridades relevantes encargadas de la cooperación y la asistencia mutua.

Se insta a las Partes (artículo 17) a elaborar y mantener acuerdos subregionales bilaterales o multilaterales. A petición de las Partes interesadas, el Centro Regional les prestará asistencia.

### **1.1.2.3 Protocolo Offshore**

El Protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo (Protocolo Offshore) exige a las Partes contratantes que adopten, sea de manera individual o mediante la cooperación bilateral o multilateral, todas las medidas apropiadas para prevenir, reducir, combatir y controlar la contaminación en la zona contemplada por el Protocolo que pueda derivarse de actividades en alta mar.

- Requisitos exigidos para las autorizaciones (artículo 5)

La Parte contratante prescribirá que toda solicitud de autorización o de renovación de una autorización de exploración o explotación estará sometida a la presentación del proyecto por el aspirante a operador a la autoridad competente y que esa solicitud deberá incluir, en particular, los elementos siguientes:

- el plan de emergencia del operador, tal como se especifica en el artículo 16;
  - el seguro u otra garantía financiera para cubrir la responsabilidad tal como se prescribe en el artículo 27 («las Partes adoptarán todas las medidas necesarias para que los operadores concierten y mantengan un seguro u otra garantía financiera del tipo y en las condiciones que la Parte contratante especifique para asegurar la indemnización por daños causados por las actividades cubiertas por el presente Protocolo»).
- Plan de intervención de urgencia (artículo 16)

Cada Parte exigirá a los operadores encargados de las instalaciones establecidas en su jurisdicción que dispongan de un plan de intervención de urgencia para combatir la contaminación accidental, coordinado con el plan para situaciones de emergencia de la Parte contratante establecido de conformidad con el Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo. Dicho plan se establecerá de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Anexo VII del Protocolo Offshore.

- Notificación (artículo 17)

Cada Parte exigirá a los operadores encargados de las instalaciones en alta mar de su jurisdicción que comuniquen sin demora a la autoridad nacional competente cualquier evento que se produzca en su instalación y que cause o tenga probabilidades de causar contaminación.

- Asistencia mutua en situaciones de emergencia (artículo 18)

En tema de preparación, respuesta y asistencia en caso de producirse un suceso de contaminación marina, las Partes aplicarán *mutatis mutandis* el Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo.

En situaciones de emergencia, la Parte que precise asistencia puede solicitar ayuda a las demás Partes, ya sea de manera directa o por intermediación del Centro Regional (REMPEC), y éstas deberán hacer todo lo posible por proporcionar la asistencia solicitada.

### **1.1.3 Marco legal nacional**

Las leyes y los reglamentos de las Partes contratantes deberán incorporar las disposiciones relevantes de los convenios internacionales (tanto mundiales como regionales) que suscriben y proporcionar un entorno operativo sólido, familiar y uniforme para todas las partes implicadas. En este sentido, las leyes y los reglamentos deberán establecer los requisitos impuestos a las partes relativos a los convenios internacionales, así como requisitos específicos que los países puedan imponer a partes que operan en zonas bajo su jurisdicción, en concreto los relativos a los planes de contingencia para unidades en mar abierto e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas. La decisión de establecer normas y reglamentos relativos a la exploración y explotación en mar abierto, sobre todo con objeto de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino provocada por tales actividades, recae en el Estado ribereño.

Lo más importante es que las leyes y los reglamentos deben establecer las responsabilidades y designar a las autoridades nacionales competentes responsables de:

- la preparación;
- la respuesta operativa; y
- la gestión de la cooperación y la asistencia internacional.

Un requisito previo para garantizar una respuesta pronta y eficaz a un suceso de contaminación usando los recursos propios y/o los recursos provistos mediante la asistencia internacional es contar con un sistema nacional de preparación y respuesta para hacer frente a situaciones de emergencia. El Convenio OPRC, el Protocolo OPRC/SNP y el Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo englobados en el Convenio de Barcelona exigen a las Partes que promuevan y mantengan un sistema de preparación y respuesta que establezca unas estructuras de preparación, gestión e intervención disponibles antes de que se produzca un suceso de contaminación.

La base para la actuación de las autoridades responsables de las operaciones de respuesta y aquellas encargadas de proporcionarles apoyo, en concreto en materia de cooperación y asistencia internacional, se establece en las disposiciones relevantes de los convenios internacionales y debe incorporarse en las leyes y los reglamentos nacionales. Estas autoridades deben conocer a fondo estos convenios, leyes y normativas nacionales.

## **1.1 Marco institucional internacional**

### **1.1.1 Instituciones gubernamentales**

#### **1.1.1.1 Instituciones pertenecientes al sistema de la ONU**

**a. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente/Plan de Acción para el Mediterráneo (PNUMA/PAM)**

El Convenio de Barcelona designa el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) como responsable de llevar a cabo las funciones de secretariado. A tal fin, bajo los auspicios del PNUMA, se ha establecido la Unidad Coordinadora (MEDU) como secretariado del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) del PNUMA (PNUMA/PAM). La MEDU se encarga de concertar y preparar las reuniones de las Partes contratantes, informa con regularidad a las Partes contratantes de la implantación del convenio y de los protocolos, prepara programas y presupuestos, y supervisa a los integrantes del PNUMA/PAM (Centros de Actividades Regionales).

El objetivo de las reuniones de las Partes contratantes es controlar la adopción del Convenio y sus protocolos y, en concreto, aprobar los programas y el presupuesto.

**b. Organización Marítima Internacional (OMI)**

La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, designado en el Derecho del Mar como el organismo internacional competente con el mandato de establecer normas, reglamentos y estándares de aplicación universal relativos a la seguridad marítima y la protección del medio marino. Se ha establecido un régimen reglamentario compuesto por convenios, protocolos, manuales y directrices que cubren la prevención, reducción y control de la contaminación causada por buques y el cual abarca estrategias de preparación y respuesta ante los sucesos de contaminación marina, además de determinar las responsabilidades e indemnizaciones.

El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) es el foro donde se abordan estos temas.

La Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región del Mediterráneo sobre la Protección del Mar Mediterráneo (Barcelona, 1976) ha confiado a la OMI, en tanto que organismo de cooperación, la responsabilidad de establecer y velar por el funcionamiento del REMPEC.

**c. OMI/PNUMA-REMPEC**

La administración del REMPEC, establecido por la Resolución 7 adoptada por la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región del Mediterráneo sobre la Protección del Mar Mediterráneo, corre a cargo de la OMI y el PNUMA, y los objetivos y las funciones del centro los definen las Partes contratantes del Convenio de Barcelona.

Las reuniones ordinarias de las Partes firmantes del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo se celebrarán en conjunción con reuniones ordinarias de las Partes contratantes del Convenio de Barcelona. Los objetivos de las reuniones de las Partes de este Protocolo deben ser, en concreto:

- examinar y debatir los informes del REMPEC sobre la aplicación del Protocolo;
- formular y adoptar estrategias, planes de acción y programas para la adopción del Protocolo;
- revisar y analizar la eficacia de tales estrategias, planes de acción y programas, y la necesidad de adoptar nuevas estrategias, planes de acción y programas para adoptar medidas a tal efecto; y
- despachar otras funciones pertinentes para la adopción del Protocolo.

El REMPEC organiza una reunión periódica (cada dos años) de sus centros de referencia. En las reuniones de los centros de referencia del REMPEC se examinan y debaten los informes del Centro y

se formulan y aprueban estrategias, planes de acción y programas. El resultado de tales reuniones se presenta en la reunión de las Partes contratantes para su consideración y adopción definitiva.

**d. Unidad conjunta del PNUMA /OCAH**

La unidad conjunta del PNUMA/OCAH (Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios) o UCE responde a las emergencias ambientales coordinando los esfuerzos internacionales y movilizándolo a los socios para que asistan a los países afectados que soliciten ayuda. Combinando la experiencia ambiental del PNUMA con la red de respuesta humanitaria de la OCAH, la UCE garantiza un planteamiento integrado a la hora de dar respuesta a emergencias ambientales.

Una emergencia ambiental puede producirse tras un desastre o conflicto, cuando la salud y la vida misma se ven amenazadas y afectadas a gran escala por el vertido de sustancias peligrosas o por un deterioro importante del ecosistema. Entre las emergencias ambientales figuran vertidos de petróleo, vertidos de residuos tóxicos y contaminación de aguas subterráneas, cuando los riesgos ambientales son agudos y tienen el potencial de amenazar la vida.

**1.1.1.2 Instituciones intergubernamentales que no pertenecen al sistema de la ONU**

**a. FIDAC**

Los FIDAC son dos organismos intergubernamentales (el Fondo de 1992 y el Fondo Suplementario) que proporcionan indemnizaciones por los daños derivados de la contaminación causada por vertidos de hidrocarburos desde buques cisterna.

Los FIDAC se establecieron con la entrada en vigor de:

- el Convenio sobre limitación de la responsabilidad (CLC 1992) de 1992;
- el Convenio de fondos de 1992; y
- el Protocolo del fondo suplementario de 2003.

Los FIDAC se financian mediante aportaciones pagadas por entidades que reciben determinados tipos de petróleo mineral persistente por transporte marino. Estas aportaciones se estipulan en función de la cantidad de crudo recibida en el año de calendario relevante y cubren tanto indemnizaciones como los costes de administrar los Fondos.

El Fondo de 1992 y el Fondo suplementario comparten un secretariado conjunto, con sede en Londres. El director es el principal funcionario administrativo, responsable de la gestión general de los Fondos. Para satisfacer los requisitos del Convenio de fondos de 1992 y del Protocolo del fondo suplementario, los consejos de administración de los FIDAC acostumbran a reunirse dos veces al año. Entre otras cosas, dichos consejos de administración deben dar al director instrucciones sobre la administración de los Fondos y supervisar que se ejecuten debidamente los convenios y las decisiones aprobadas por ellos mismos.

La Asamblea es el órgano supremo del fondo relevante, decide el presupuesto anual y las aportaciones a la organización y aprueba los estados financieros.

**b. Centro Europeo de Coordinación de la Respuesta a Emergencias (CECRE) de la Comisión Europea**

La Unión Europea (UE) es una parte contratante del Convenio de Barcelona y sus protocolos. La Comisión Europea es el órgano ejecutivo de la UE y, dentro de esta, la Dirección General de

Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas (DG ECHO) elabora y vela por el cumplimiento de las políticas de la Comisión relativas a ayuda humanitaria y protección civil. El Mecanismo de Protección Civil de la Unión (MPCU) tiene por fin reforzar la cooperación entre la Unión y los Estados miembros en el ámbito de la protección civil con vistas a mejorar la eficacia de los sistemas para prevenir, prepararse y responder a desastres naturales o causados por el hombre, entre los cuales figuran los sucesos de contaminación marina. El Centro Europeo de Coordinación de la Respuesta a Emergencias (CECRE), parte del DG ECHO, es el nexo de operaciones del MPCU y permanece activo las 24 horas de los siete días de la semana. Puede consultarse información adicional sobre el CECRE en [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism\\_en](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_en).

La Agencia Europea de Seguridad Marina (AESM) es un organismo de la UE. La AESM proporciona conocimientos técnicos y asistencia operativa a la Comisión Europea —Mecanismo de Protección Civil de la Unión/ CECRE, Estados miembros de la UE—, así como asistencia operativa a terceros países que compartan una cuenca marina regional con la UE, en caso de producirse sucesos de contaminación marina. Puede ampliarse la información en <http://www.AESM.europa.eu/>. Las actividades de la AESM se centran en responder a la contaminación marina provocada por buques, primordialmente a la contaminación por hidrocarburos, pero también a la ocasionada por sustancias peligrosas y potencialmente nocivas. Asimismo, la AESM tiene el mandato de combatir la contaminación marina provocada por instalaciones de petróleo y gas.

En caso de producirse una emergencia de grandes dimensiones y previa solicitud por parte del país afectado, el CECRE facilita la cooperación en las intervenciones de asistencia tanto dentro como fuera de la UE. Representa un nexo único para gestionar las capacidades de respuesta a la contaminación y protección civil, así como la experiencia de la AESM y, en caso de contaminación marina a gran escala, también de los Estados que participan en el MPCU (los 28 Estados miembros de la UE, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Islandia, Montenegro, Noruega, Serbia y Turquía). El CECRE concierta los ofrecimientos de asistencia con las necesidades del país afectado por el desastre y actúa como nexo de coordinación entre los Estados participantes, el país afectado y el equipo de expertos sobre el terreno enviado a la zona.

El país afectado puede solicitar ayuda a través del CECRE, así como a través de las Naciones Unidas y sus organismos o de una organización internacional relevante.

### **1.1.2 Instituciones no gubernamentales**

#### ***a. ITOPF***

La International TankerOwnersPollutionFederationLimited (ITOPF) es una organización sin ánimo de lucro que proporciona una amplia variedad de servicios técnicos a sus miembros (armadores de buques cisterna) o socios (propietarios de otros buques) y sus aseguradoras en caso de contaminación por hidrocarburos (Clubes P&I), quienes financian sus actividades. Dichas actividades las supervisa una junta directiva internacional que representa a sus afiliados, socios y a las aseguradoras P&I. La ITOPF es una fuente primordial del sector marino en temas de asesoría técnica objetiva, experiencia e información sobre eficacia en la respuesta a la contaminación provocada por buques. El asesoramiento de la ITOPF se fundamenta en la apreciación de base científica del destino y los efectos de los contaminantes en el medio marino y en una evaluación práctica de las opciones de respuesta y las demandas de indemnización. La ITOPF proporciona servicios de respuesta en situaciones de emergencia a armadores de buques cisterna (sus miembros) desde la década de 1970, si bien a partir de 1999, debido a la conciencia creciente de la contaminación provocada por buques no cisterna, amplió formalmente sus servicios a los armadores de otros tipos de barcos considerados admisibles como «socios» de la ITOPF. Más recientemente, el potencial contaminante de sustancias

adicionales a los hidrocarburos, en su mayoría sustancias químicas, y la aparición de convenios internacionales relativos a tales sustancias, como el Convenio SNP, han conllevado un aumento de demanda de los conocimientos expertos de la ITOPF en estos ámbitos.

La ITOPF, que ejerce como consultora de la OMI y posee el estatus de observadora con los FIDAC, también puede ofrecer sus servicios, previa solicitud, a gobiernos y organismos intergubernamentales, como el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC).

#### ***b. IPIECA y OGP***

La Asociación de la Industria Petrolera Internacional para la Conservación del Medio Ambiente (IPIECA) se fundó en 1974 tras el lanzamiento del PNUMA.

La IPIECA no responde a sucesos de contaminación, sino que su mandato consiste, exclusivamente, en actuar como organización convocante para que la Industria del Petróleo y el Gas adopte unas buenas prácticas. También colabora con organismos del sistema de la ONU como la OMI y el REMPEC fomentando actividades conjuntas en respaldo de convenios como el OPRC 1990.

La IPIECA desarrolla nuevas prácticas y convoca foros en el sector para compartir estrategias de preparación frente a vertidos de hidrocarburos y conocimientos relacionados con la respuesta a tales sucesos. Opera en colaboración con la Asociación Internacional de Productores de Petróleo y Gas (OGP) en la creación de material de referencia para prepararse y dar respuesta a posibles sucesos de contaminación provocados por instalaciones en mar abierto. La OGP también se fundó en 1974 y opera en nombre de las empresas mundiales de prospección y producción de gas y petróleo con vistas a promover operaciones seguras, responsables y sostenibles.

Las actividades de respuesta ante vertidos de petróleo derivan principalmente del Grupo de Intervención de Mareas Negras de la IPIECA, operativo desde 1987. Sus objetivos son mejorar la preparación y la respuesta frente a casos de vertidos de hidrocarburos en todo el mundo por los medios siguientes:

- ayudando al sector y sus socios a mejorar su preparación y respuesta ante vertidos de hidrocarburos en todo el mundo;
- informando a los agentes externos y legisladores globales de manera proactiva y creíble acerca de los aspectos relacionados con las mareas negras; y
- supervisando, evaluando y, en caso necesario, respondiendo a problemas relacionados con los vertidos de hidrocarburos.

Entre 2012 y 2016 se llevó a cabo el IPIECA-OGP OilSpill Response Joint Industry Project (Proyecto conjunto de la industria en respuesta a las mareas negras o OSR-JIP), cuyo fin era ofrecer oportunidades de formación con respecto a la preparación y respuesta a las mareas negras tras el incidente ocurrido en 2010 durante el control de pozos en el golfo de México. Como parte de esta iniciativa, el OSR-JIP ha generado más de 20 guías de buenas prácticas, disponibles de manera gratuita. Dichas guías actualizan y reemplazan a la serie de informes establecida sobre vertidos de la IPIECA, la IPIECA OilSpill Report Series. En ellas se abordan temas ampliamente aplicables tanto a la exploración como a la producción, así como al transporte por mar y otras actividades de transporte.

#### ***c. CEFIC/ICE***

El Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC) es el foro de la industria química en Europa. El CEFIC es un socio comprometido de los legisladores de la UE que propicia el diálogo con la industria

y comparte sus extensos conocimientos. Representa a miles de grandes, medianas y pequeñas empresas químicas de Europa.

Bajo el paraguas del programa Iniciativa de Responsabilización, la industria química europea estableció un programa de cooperación denominado «Intervention in Chemical Transport Emergencies» (ICE o «Intervención en casos de emergencia en el transporte de sustancias químicas») cuyo objetivo es minimizar los efectos de los accidentes que puedan acaecer durante el transporte de sustancias químicas. Dicho programa pretende crear en cada país europeo un marco para proporcionar asistencia de manera eficaz:

- aprovechando los programas de respuesta ante emergencias de cada empresa química;
- ampliando los programas de respuesta ante emergencias existentes, tanto locales como regionales y relacionados con determinados productos (cloro, isocianatos, óxido de etileno, etc.);
- cooperando con autoridades nacionales mediante la Federación Nacional de la Industria Química; y
- promoviendo la asistencia química dentro de la industria química.

Los programas nacionales del ICE se aplican exclusivamente a incidentes ocurridos durante la distribución (es decir: los que se producen fuera de las instalaciones de fabricación) y se formalizan, de manera individual, en un protocolo entre la Federación Nacional de la Industria Química y las autoridades nacionales competentes.

Para los casos de contaminación marina, el CEFIC, el Centro de Documentación, Investigación y Experimentación sobre Contaminación Accidental de las Aguas (CEDRE) y la AESM crearon la Red MAR-ICE en 2008, cuyo objetivo es proporcionar información y asesoramiento experto acerca de las sustancias químicas implicadas en las emergencias marítimas. Dicho servicio está disponible para los gobiernos nacionales las veinticuatro horas de los siete días de la semana a través de los puntos de contacto específicos en el CEDRE y la AESM.

#### ***d. Unión Internacional de Salvamento Marítimo (UISM)***

La mayoría de los salvadores profesionales forman parte de la Unión Internacional de Salvamento Marítimo (UISM). Dicha organización representa a unas 60 empresas de salvamento de 35 países del mundo. Además, todas las organizaciones y profesionales interesados en el salvamento marítimo, incluidos los Clubes P&I, otras aseguradoras marinas, bufetes de abogados, puertos, organizaciones nacionales de respuesta, armadores y fletadores, autoridades ribereñas locales, organizaciones ambientales y especialistas en limpieza, pueden inscribirse en la UISM en calidad de miembros asociados.

Uno de los objetivos primordiales de la UISM es propiciar un mayor entendimiento de la contribución que la industria del salvamento marítimo hace en materia de protección ambiental y recuperación de bienes.

Las empresas de salvamento marítimo cuentan con remolcadores y otro equipamiento de salvamento en distintos puertos y zonas de todo el mundo y algunas de ellas tienen remolcadores de salvamento atracados en varias ubicaciones estratégicas. Las empresas de salvamento mantienen algunos remolcadores en distintas estaciones de salvamento de determinados Estados ribereños como parte de acuerdos entre sus propietarios y otros intereses comerciales o las autoridades de dichos países.

*e. Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)*

Dedicada a salvar buques y limpiar mares, la IACS efectúa una contribución única a la seguridad y al reglamento marítimo mediante su apoyo técnico, la verificación del cumplimiento de la normativa y la búsqueda y el desarrollo. Más del 90 % del arqueo con transporte de cargamento mundial está cubierto por las reglas y estándares de diseño, clasificación, construcción y verificación durante la vida útil establecidas por las doce sociedades que integran la IACS.

El objetivo de esta asociación de clasificación es proveer servicios legales y de clasificación y asistencia a la industria marítima y los organismos reguladores con respecto a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, una asistencia basada en la acumulación de tecnología y conocimientos marítimos.

El objetivo de la clasificación de buques es verificar la fortaleza estructural y la integridad de las piezas esenciales del casco del buque y sus apéndices, y la fiabilidad y función de los sistemas de propulsión y dirección, la generación de energía y las demás funciones y sistemas auxiliares incorporados en el barco con objeto de mantener los servicios esenciales a bordo. Las asociaciones de clasificación aspiran a satisfacer tal objetivo mediante la elaboración y aplicación de sus propias normas y la verificación del cumplimiento de las disposiciones legales internacionales y/o nacionales en nombre de las Administraciones de los Estados de abanderamiento.

## **1.2 Mecanismos de asistencia y acuerdos de la industria**

### **1.2.1 Mecanismos de asistencia**

En el contexto de esta guía, se entiende por «mecanismo de asistencia» aquel mecanismo establecido en el seno de organizaciones/instituciones gubernamentales/intergubernamentales (organizaciones tanto de la ONU como externas a esta) que cumplen un mandato estipulado por convenios internacionales (mundiales regionales) o por decisión de sus Estados miembros. Se ponen sobre la mesa temas relativos la responsabilidad específica y al papel de estas organizaciones/instituciones; la relación de los Estados afectados con tales organizaciones/instituciones, y la relación entre ellos, en concreto en lo tocante a la coordinación de la asistencia internacional en caso de producirse un suceso de contaminación de gran magnitud.

(La relación se presenta mediante dos diagramas al final de la Primera parte.)

*a. El papel del REMPEC*

Una de las tareas principales del centro, derivada de su [mandato](#), se ha definido como la provisión de «asistencia a los Estados ribereños de la región del Mediterráneo que así lo soliciten en caso de emergencia para obtener la asistencia de otras Partes firmantes del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo o, en caso de no existir posibilidades de ayuda en el seno de la región, para obtener asistencia de fuera de esta».

Cualquier Parte afectada por contaminación marina puede solicitar la asistencia del REMPEC mediante el canal de comunicación oficial o mediante la «Notificación de suceso de contaminación» (*Anexo II.1 y Anexo II.2*).

La asistencia provista por el Centro puede consistir en:



Proporcionar asesoría, información técnica y conocimientos expertos (función asesora y facilitadora)

- Asistencia a distancia
  - Proporcionar la información solicitada y asesoría por vía telefónica u otros medios de comunicación acerca de los aspectos operativos, técnicos, administrativos y legales de la respuesta a la contaminación (por ejemplo, respuesta a vertidos de hidrocarburos y SNP), modelos de previsiones, intervención en la fauna afectada, etc.
  - Proveer asistencia en la comunicación con diversos interlocutores en nombre del o de los Estados afectados.
  - Asesorar acerca de fuentes de información no disponibles en el Centro.
  - El Sistema de Información Regional.

El REMPEC ha concebido y mantiene un Sistema de Información Regional (SIR) compuesto por directorios e inventarios, manuales operativos y documentos técnicos, el cual se complementa con herramientas del sistema de apoyo a la toma de decisiones, incluido el Maritime Integrated Decision Support Information System (MIDSIS-TROCS o Sistema de Información de Apoyo a la Toma de Decisiones Integradas en Tems Marítimos), el sistema de apoyo a la toma de decisiones sobre gestión de residuos y el Mediterranean Integrated GIS on Marine Pollution Risk Assessment and Response (MEDGIS-MAR o GIS Integrado del Mediterráneo sobre Evaluación de Riesgo por Contaminación Marina y Respuesta).

- Asistencia in situ
  - Proporcionar asesoramiento experto en el lugar del accidente enviando a funcionarios del REMPEC o movilizándolo a la Unidad de Asistencia en el Mediterráneo (UAM) (*Anexo I.5*).

En su reunión de octubre de 1993, las Partes contratantes del Convenio de Barcelona decidieron fundar una Unidad de Asistencia en el Mediterráneo (UAM) para combatir los accidentes de contaminación marina que el REMPEC se encarga de organizar y, previa solicitud de una Parte contratante, activar dentro de los límites de su presupuesto y/o de los recursos financieros que sea capaz de movilizar.

En el momento de redactar esta guía, la UAM estaba integrada por:

- el Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution, con base en Brest, Francia (CEDRE);
- la Federazione Nazionale dell'Industria Chimica, con sede en Milán, Italia (FEDERCHIMICA);
- el Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, con sede en Roma, Italia (ISPRA);
- la Sea Alarm Foundation, con sede en Bruselas, Bélgica (SEA ALARM), que colabora con el REMPEC para dar respuesta a los accidentes en los que una marea negra afecta a la fauna en la zona del mar Mediterráneo;
- el Mediterranean Operational Network for the Global Ocean Observing System (MONGOOS), que puede proporcionar, previa solicitud, un modelo de previsión de vertidos de petróleo en el plazo de una hora a cualquier Estado ribereño del Mediterráneo.

Coordinar la asistencia regional (función coordinadora)

En el contexto de un suceso de contaminación de gran magnitud, el tipo de asistencia provista (consejo, experiencia, mano de obra, equipamiento, apoyo financiero, etc.) varía tanto como las fuentes (bilateral, internacional, organizaciones intergubernamentales/no gubernamentales, empresas privadas, personas individuales, etc.). Esta asistencia ayuda a la operación de respuesta, en la que se

precisan experiencia, equipamiento y mano de obra, entre otros, para llevar a cabo operaciones de limpieza en una amplia franja de la línea litoral, para proteger diversas localizaciones, para recuperar el petróleo del mar (para lo cual se precisa equipamiento pesado y costosos medios), etc.

Aun así, las movilizaciones masivas también pueden crear dificultades y confusión debido a la complejidad de gestionar una coordinación multinacional y multiorganización y a la cantidad de información provista por las distintas fuentes, que puede requerir la aplicación de una política de filtrado metódico y disseminación de datos. De ahí que sea crucial establecer, en un estado inicial del suceso, un procedimiento de coordinación para evitar duplicar esfuerzos y aumentar la eficacia de la asistencia internacional.

En circunstancias muy excepcionales (un accidente grave, sin partes responsables inmediatas, con ofertas internacionales de asistencia procedentes de todo el mundo), el REMPEC desempeñará un papel fundamental como mecanismo de compensación entre la Parte que afronta el vertido y las ofertas internacionales de asistencia, con el fin de evitar duplicidades de medios o inadecuaciones en las ofertas de asistencia y de contribuir a una coordinación óptima de la movilización de los recursos, así como a acelerar su entrega.

***b. El papel de la OMI***

En caso de producirse una situación de emergencia, la OMI ayudará al REMPEC a satisfacer su función y sus responsabilidades y facilitará la provisión de asistencia y asesoría técnica, además de ayudar a identificar las fuentes de financiación provisional.

***c. El papel del PNUMA/OCAH***

En caso de producirse una emergencia ambiental, el PNUMA/OCAH coordinará los esfuerzos internacionales y movilizará a sus socios para asistir a los países afectados que requieran ayuda. En caso de producirse un suceso de contaminación marina, sea tras un desastre, un conflicto o un atentado terrorista que ponga en riesgo la salud humana y el medio ambiente (ecosistema marino sensible) o que implique que estos puedan verse afectados a gran escala, se solicitará la asistencia del PNUMA/OCAH. El PNUMA/OCAH, la OMI y el REMPEC cooperarán y coordinarán sus esfuerzos para evitar duplicaciones.

***d. El papel de DG ECHO y el Centro Europeo de Coordinación de la Respuesta a Emergencias (CECRE)***

La UE es una Parte contratante del Convenio de Barcelona y sus protocolos. Como el resto de las Partes, la UE deberá consagrar todos sus esfuerzos a ofrecer asistencia a las Partes cuando así lo soliciten. A tal fin, la UE designó como autoridades competentes de la Unión para la asistencia mutua al CECRE, que opera en el seno del DG ECHO, y a la AESM.

En caso de producirse una situación de emergencia, la Comisión, a través del CECRE, ejerce de nexo para recopilar información, hacerla circular entre los Estados miembros, facilitar las ofertas de asistencia y fomentar la coherencia en la respuesta a los desastres ocurridos fuera de la Unión.

El CECRE es el principal centro de referencia para las Partes contratantes del Convenio de Barcelona y sus protocolos para:

- (1) solicitar la asistencia de los recursos y servicios de la AESM; y,

- (2) activar el MPCU: hacer extensiva la solicitud de asistencia todos los Estados participantes del MPCU en caso de producirse circunstancias excepcionales y/o una contaminación a gran escala.

**Los principales servicios de asistencia del AESM son:**

*Equipamiento:*

- La red de buques en reserva para responder a vertidos de hidrocarburos (embarcaciones de limpieza oceánicas) distribuida por el litoral europeo y equipada con distintos tipos de disposiciones de material para combatir las mareas negras, incluidos sistemas aspersores para dispersantes.
- El EquipmentAssistanceService ofrece reservas específicas de equipamiento de respuesta ante contaminación marina (equipamiento de respuesta de altas capacidades, como barreras flotantes para alta mar, equipos colectores, unidades de almacenamiento flotantes, etc., además de personal capacitado para usarlo).

*Información:*

- Clean Sea Net es el servicio por satélite de detección y supervisión de buques y vertidos de hidrocarburos.
- El servicio de información MAR-ICE (Marine-Intervention in ChemicalEmergencies o Intervención Marina en Emergencias Químicas) proporciona información experta y asesoramiento en caso de producirse vertidos de sustancias químicas en el mar.
- La base de datos MAR-CIS, con hojas informativas de sustancias químicas marinas específicas por sustancia.

Asistencia a través de la activación del MPCU:

- Asistencia de los Estados miembros de la UE que no son Parte del Convenio de Barcelona.
- Recursos precomprometidos de los Estados miembros (módulos) y expertos: en el momento de redactar esta guía, se han registrado dos módulos para contaminación marina:
  - el Grupo de Respuesta a Accidentes Marítimos para apagar incendios a bordo de barcos o instalaciones de manipulación, de los Países Bajos;
  - el grupo de respuesta para limpieza de costas, con calzado y equipamiento protector para 50 personas, de Suecia;
  - equipos de expertos para apoyar la evaluación y facilitar la coordinación in situ.

La Parte contratante afectada debe solicitar la asistencia de la AESM para movilizar el equipamiento de respuesta a contaminación marina (buques de intervención, productos y equipamiento de respuesta ante sucesos de contaminación) y para la provisión de servicios de información bien a través del CECRE o bien a través del Sistema Común de Comunicación e Información de Emergencia (SCCIE). Tras recibir la solicitud de un Estado, la AESM recopilará datos del o de los «contratistas» (los proveedores de respuesta) mediante su red de equipamiento de repuesta ante sucesos de contaminación en reserva e informará al Estado solicitante de la disponibilidad del equipamiento en la zona, así como de los plazos y de las tarifas de la movilización (tarifas de contratación fijas). En base a esta información, el Estado solicitante decidirá qué equipamiento desea movilizar y aceptará la

oferta de asistencia. La AESM facilitará la firma de un contrato de respuesta por accidente entre el Estado solicitante y el «contratista» que se encargará de proporcionar dicha respuesta. (Para información detallada, consúltese: <http://www.AESM.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>).

En caso de producirse un suceso de contaminación marina a gran escala, la Parte contratante enviará una solicitud de asistencia al CECRE ya sea de manera directa o a través del REMPEC, y será el CECRE el que active el MPCU. La solicitud de asistencia se hará extensiva a todos los Estados que participan en el MPCU (los 28 Estados miembros de la UE, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Islandia, Montenegro, Noruega, Serbia y Turquía). El CECRE facilitará la movilización y coordinación de la ayuda procedente de los Estados que participan en el MPCU y se asegurará de proporcionar una respuesta coherente de Europa durante las emergencias, mediante la cual se recorten las duplicidades de esfuerzos innecesarios y costosos. La coordinación de la ayuda por parte de la UE deberá integrarse plenamente con la coordinación general provista por la organización internacional/regional relevante (OMI/PNUMA REMPEC) y deberá respetar su posición de liderazgo.

CECRE es el centro de referencia para toda la comunicación oficial y solicitudes de asistencia: asistencia de los servicios de respuesta por contaminación marina de la AESM en casos de sucesos de contaminación marina y asistencia del MPCU en caso de contaminación marina a gran escala.

*e. Función de los mecanismos de apoyo financiero de la ONU*

En circunstancias excepcionales, el Banco Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) pueden facilitar y coordinar la obtención de ayuda económica voluntaria procedente de otros países (como sucedió, por ejemplo, durante el vertido de petróleo en el Líbano en 2006).

## **1.2.2 Acuerdos del sector**

*a. La compañía aseguradora*

La responsabilidad a terceros del armador generalmente estará cubierta por asociaciones de seguros mutuos denominadas Clubes de Protección e Indemnización (Club P&I) de armadores. Un Club P&I únicamente cubre las responsabilidades legales del armador en el sentido de los daños o las compensaciones que esta está legamente obligado a pagar a terceras partes. Los armadores pueden limitar su responsabilidad con acuerdo a diversos convenios internacionales (como el CLC 1992, el Convenio Bunkers 2001 o el convenio LLMC) o la legislación nacional. A menudo, la cobertura de la aseguradora se restringe, en la práctica, a la cantidad límite aplicable al barco.

*b. ITOPF*

El armador o su Club P&I solicitará el asesoramiento de la ITOPF prácticamente en cualquier caso de contaminación de cualquier dimensión que implique hidrocarburos o SNP. La ITOPF tiene experiencia y conocimientos expertos relativos a los aspectos prácticos de la respuesta y limpieza, así como en la valoración de las acciones que deben acometerse razonablemente. Ello le permite aconsejar al Club P&I y al armador acerca del tipo y el alcance de la contaminación, qué consecuencias probables puede tener en distintas situaciones y qué hay que hacer para mitigar o evitar sus repercusiones. Tal asesoramiento se proporcionará también al Estado ribereño, en caso de solicitarlo. La colaboración entre el Estado ribereño y la ITOPF ayudará a organizar y coordinar la respuesta a la contaminación y la limpieza del vertido.

Si la contaminación por hidrocarburos afecta a un Estado Parte del Convenio de fondos de 1992 y si la contaminación queda englobada en los supuestos del Fondo, también se dará una estrecha colaboración entre los Clubes P&I implicados y los FIDAC. Dicha cooperación suele ampliarse al nombramiento de expertos técnicos conjuntos, entre los cuales figuran también técnicos de la ITOPE.

**c. *Empresas de respuesta ante vertidos de petróleo de nivel 2 y 3***

Se han establecido varias empresas de intervención ante vertidos de petróleo para garantizar el pronto envío de personal especializado y equipamiento de respuesta tanto a nivel regional como internacional. Si bien estas empresas suele contratarlas el sector privado, también pueden contratarse desde el sector público y, en determinados casos, incluso pueden gestionar y mantener material de respuesta propiedad de los gobiernos (*Anexo II.3 Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo para casos de emergencia*).

**d. *CEFIC, ICE (industria química)***

En el marco del programa de Iniciativa de Responsabilización (ICE), la industria química, en caso de producirse un accidente, proporcionará información, asistencia práctica y, en caso necesario y posible, el material adecuado a las autoridades de intervención de emergencia competentes con vistas a minimizar cualquier efecto adverso. La red MAR-ICE proporcionará información y asesoría experta sobre las sustancias químicas implicadas en las emergencias marítimas. Este servicio está disponible las 24 horas de los 7 días de la semana a través de un centro de referencia especial en el CEDRE al cual puede accederse mediante las administraciones marítimas nacionales relevantes. Para ampliar información, consúltese el sitio web de la AESM en: <http://www.AESM.europa.eu/chemical-spill-response/mar-ice-network.html>.

En el caso de producirse accidentes en tierra, son las empresas químicas quienes proporcionan asistencia en el marco del ICE. En función de sus capacidades y recursos, pueden ofrecer tres niveles de intervención, a saber: nivel 1 – información de productos a distancia y asesoría general por teléfono y fax; nivel 2 – consejo de un experto de la empresa en el lugar del accidente; nivel 3 – asistencia con el personal/equipamiento en la escena del accidente. Tal compromiso se aplica prioritariamente a los productos fabricados por la propia empresa y suele incorporarse en el programa de intervención en caso de emergencia durante la distribución de la propia empresa. Si se desconoce o no es posible contactar con el proveedor del producto, determinadas empresas pueden ofrecer asistencia siempre que exista un acuerdo previo con el programa ICE nacional. Ahora bien, en tales situaciones, las intervenciones de nivel 2 y nivel 3 no se llevarán a cabo a expensas de la seguridad de sus propias instalaciones.

El documento clave en el protocolo entre las autoridades nacionales competentes y la industria química (representada por la federación química nacional) es la lista de empresas participantes.

**e. *Unión Internacional de Salvamento Marítimo***

Determinados Estados ribereños mantienen remolcadores de salvamento en estaciones de salvamento marítimo a resultas de acuerdos alcanzados entre sus propietarios y otros intereses comerciales o las autoridades de dichos Estados. Algunas empresas tienen la capacidad de movilizar equipamiento, ya sea de sus propios recursos o ajeno, junto con personal experto en un plazo de tiempo muy breve.

## Chapter 2 Situación actual

### 2.1 Situación actual en los países del Mediterráneo respecto a la prevención, preparación y respuesta ante sucesos de contaminación marina

#### 2.1.1 Sistemas nacionales de prevención, preparación y respuesta de todas las Partes contratantes del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo

Desde su creación, el REMPEC proporciona asistencia en el ámbito de la elaboración de sistemas nacionales de preparación e intervención rápida ante sucesos de contaminación marina a las autoridades nacionales competentes de Albania, Argelia, Croacia, Chipre, Egipto, Israel, Líbano, Libia, Malta, Montenegro, Marruecos, Eslovenia, la República Árabe Siria, Túnez y Turquía.

En la actualidad, 18 Estados ribereños mediterráneos cuentan con sistemas nacionales de prevención e intervención rápida, entre los cuales se incluyen planes de contingencia nacional operativos (Albania, Argelia, Croacia, Chipre, Egipto, Francia, Grecia, Israel, Italia, Malta, Mónaco, Montenegro, Marruecos, Eslovenia, España, la República Árabe Siria, Túnez y Turquía).

A partir de la información provista, el REMPEC mantiene un perfil básico de cada Parte del Convenio de Barcelona que especifica, en concreto:

- la situación del sistema nacional de prevención y respuesta;
- la situación de ratificación de los convenios relevantes;
- la lista de contacto de las autoridades nacionales competentes; y
- la experiencia y los recursos disponibles para la asistencia internacional.

Según se infiere de los perfiles de los países, existen en el seno de la región:

- países con un sistema nacional bien desarrollado que incluye recursos para combatir sucesos contaminantes;
- países con un plan de contingencia nacional, pero con recursos limitados;
- países con un sistema nacional que precisa mejora y con recursos muy limitados; y
- países con un sistema nacional aún en preparación y con recursos muy limitados.

Habida cuenta de los distintos niveles de capacidad de respuesta en la región, se requerirá asistencia y cooperación internacional para diversos países mediterráneos, incluso en sucesos de contaminación de dimensiones medianas. (*Anexo I.3*)

#### 2.1.2 Acuerdos subregionales y bilaterales

Además de asistir a Estados ribereños individuales en la elaboración de sus sistemas nacionales, en cumplimiento de su [mandato](#) el REMPEC asiste a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo solicitan en la preparación y elaboración de acuerdos operativos bilaterales y multilaterales entre países vecinos. Desde 1992, el REMPEC también ha colaborado en la concepción de sistemas subregionales de prevención y respuesta para sucesos de contaminación marina importantes. Tales acuerdos subregionales de asistencia mutua en caso de emergencias de contaminación marina amplían

de manera significativa las capacidades de intervención en caso de vertido de los países individuales al proporcionar un mecanismo para poner en común los recursos y acometer de manera conjunta las operaciones de respuesta.

- Acuerdos subregionales:
  - Sudeste del Mediterráneo (Chipre, Egipto e Israel), firmado el 9 de junio de 1995, aún no en vigor;
  - Adriático (Croacia, Italia y Eslovenia), firmado el 9 de diciembre de 2005, aún no en vigor;
  - Sudoeste Mediterráneo (Argelia, Marruecos y Túnez), firmado el 20 de junio de 2005, en vigor desde el 11 de mayo de 2011;
  - RAMOGEPOL (Francia, Italia y Mónaco), revisado en 2012.
- Acuerdos bilaterales:
  - Plan LION (Francia y España), en vigor desde el 22 de julio de 2002.

## **2.2 Sucesos de contaminación y los varios tipos de situaciones**

No existen dos sucesos de contaminación marina idénticos, por lo que las intervenciones de respuesta variarán en función del origen de la contaminación, el tipo de contaminantes implicados, el tamaño de la contaminación, el lugar de la contaminación, las causas de la contaminación y el número de países afectados.

### **2.2.1 Fuentes de contaminación**

El tema de la contaminación causada por buques se aborda en los convenios de la OMI relativos a la prevención, preparación, respuesta, responsabilidad y compensación. Y corresponde a los Estados de abanderamiento asegurarse de que los buques que llevan su bandera cumplen los requisitos de tales convenios. Este régimen legal define un marco dentro del cual las autoridades nacionales competentes iniciarán y organizarán acciones de respuesta, incluida la solicitud de asistencia internacional. Los costes de la asistencia internacional deberían quedar cubiertos por los regímenes de responsabilidades e indemnización.

Las actividades en mar abierto, en puertos marítimos y en instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas se regulan principalmente mediante leyes y reglamentos nacionales. Dentro de este marco legal nacional, que deberá exigir a los operadores que cuenten con planes de contingencia y seguros de responsabilidad, las autoridades nacionales competentes iniciarán y organizarán las acciones de respuesta, incluida la solicitud de asistencia internacional. En el caso de las actividades en mar abierto, puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas, no existen regímenes de compensación y responsabilidad equivalentes a los establecidos para los buques. De ahí que corresponda a las autoridades nacionales competentes imponer a los operadores el requisito de contar con equipamiento de lucha contra vertidos posicionado previamente y acuerdos para aumentar sus capacidades de respuesta, además de contar con un seguro o garantía financiera que cubra una operación de intervención rápida y que incluya asistencia internacional y el coste de los daños que puedan derivarse.

En muchas mareas negras, la identificación del origen del vertido es evidente. No obstante, en algunas situaciones, el origen del hidrocarburo vertido puede no estar claro y pueden identificarse varias fuentes potenciales. Las buenas prácticas exigen la toma de muestras del crudo vertido y de crudo de las fuentes potenciales (por ejemplo: depósitos y espacios de maquinaria de buques, terminales y otras

fuentes ubicadas en el litoral) a la mayor brevedad posible. Dichas muestras deben ser manejadas, almacenadas y etiquetadas debidamente para garantizar en todo momento una cadena de custodia clara que permita utilizarlas como pruebas en los tribunales. Deben seguirse los procedimientos correctos para la toma y la conservación de muestras.

### **2.2.2 Tipo de contaminante**

El tipo de contaminante, hidrocarburo (flete, silo), SNP (flete, forma envasada) determinará el tipo de asistencia necesaria en términos de experiencia y de material de respuesta, así como a quién hay que enviar la solicitud de asistencia. En el caso del petróleo, resulta más sencillo identificar los recursos de respuesta necesarios, mientras que en el de las SNP es mucho más complicado, sobre todo cuando se transportan a bordo del buque varios productos con SNP y no puede accederse de manera inmediata a información sobre dichos productos.

### **2.2.3 Tipo de vertido**

El suceso de contaminación puede derivar en un vertido instantáneo de hidrocarburos o sustancias peligrosas y potencialmente nocivas o bien en un vertido continuo, como la filtración continua de una cisterna deteriorada de un buque petrolero o un reventón en una unidad en mar abierto.

### **2.2.4 Dimensiones de la contaminación**

La respuesta a distintos niveles se ha convertido en un concepto operativo que cuenta con una amplia aceptación y que proporciona una categorización adecuada de los niveles de intervención. La respuesta a distintos niveles también puede incorporarse en los requisitos de preparación operativa y de material de respuesta de buques, instalaciones en mar abierto e instalaciones de manipulación de hidrocarburos que operan en el marco jurisdiccional de un Estado. Los sistemas de respuesta a distintos niveles se fundamentan en la idea de que la respuesta a los vertidos puede categorizarse en los tres niveles siguientes:

- Nivel 1: preparación y capacidad de respuesta frente a vertidos pequeños en el ámbito de una instalación individual o una autoridad portuaria que pueda mitigarse con los recursos disponibles a nivel local.
- Nivel 2: preparación y capacidad de respuesta frente a vertidos medianos que requieran recursos de personal y equipamiento más allá de los disponibles a escala local (nivel 1). En el caso de una respuesta de nivel 2, la asistencia puede proceder de diversos organismos externos a la zona geográfica inmediata, incluidos recursos nacionales y, en caso de no haberlos disponibles, ayuda internacional.
- Nivel 3: preparación y capacidad de respuesta frente a vertidos importantes, incluidos los de relevancia nacional o internacional, que exijan la movilización de recursos nacionales e internacionales.

En circunstancias excepcionales, cuando se amenaza la salud humana, vidas y el medio ambiente o estos pueden verse afectados a gran escala tras un desastre, un conflicto o un atentado terrorista, puede solicitarse movilizar la asistencia a través mecanismos de ayuda internacional específicos (PNUMA OCAH y Mecanismo de Protección Civil de la Unión/MPCU).

Algunos países no cuentan con material ni capacidad de respuesta para hacer frente a vertidos de petróleo de nivel 2 y pocos cuentan con recursos de nivel 3. Si bien la recomendación general es que



los países se aseguren de tener material y capacidad de respuesta de nivel 1 in situ o disponibles de manera inmediata, se da por descontado que los recursos de nivel 2 y, en caso de necesidad, de nivel 3 «acudirán en cascada» con el tiempo. La integración de recursos adicionales que puede ser necesaria debería planificarse y abordarse en los planes de contingencia para vertidos de hidrocarburos.

Es más, las capacidades de respuesta requeridas en el transcurso de un vertido de petróleo variarán, lo cual obligará a movilizar y desmovilizar equipo y personal según dicten los requisitos cambiantes del vertido. El impacto y los costes de la respuesta quedarán sensiblemente reducidos por una rápida movilización y el uso efectivo de los recursos, así como por la desmovilización de aquellos que ya no se precisan. La mejor práctica para los planificadores y las organizaciones de intervención es ofrecer una respuesta proactiva en las fases iniciales de un vertido, sobre todo cuando el alcance pleno de este se desconoce. La respuesta rápida suele ser más efectiva que una respuesta tardía (por ejemplo, para asegurar el origen del vertido, remolcar el buque antes de que encalle, etc.). Planificadores e intervinientes deberían movilizar los recursos pronto, pues es mejor reducir los recursos en caso de que no sean precisos que perder la oportunidad de mitigar un vertido en una fase inicial de la intervención por falta de recursos.

### **2.2.5 Lugar de la contaminación**

El lugar de la contaminación y el tipo de contaminante implicado determinarán la estrategia de la respuesta y el tipo de material de intervención.

El equipamiento de respuesta ante vertidos es, en su gran mayoría, muy específico. Los tipos de material específico corresponderán a las opciones de respuesta específicas. Para combatir un vertido de grandes dimensiones **en el mar** se precisará material de respuesta de gran capacidad, como buques colectores oceánicos, aviones de dispersión aérea de largo alcance, vigilancia aérea, barreas flotantes, etc. El suministro de dicho material y de personal capacitado para utilizarlo es limitado. La capacidad de desplazar este equipamiento y personal especializado de manera rápida a la zona donde se ha producido el vertido y el proceso logístico requerido para transportarlo a largas distancias será crítico e influirá en las opciones y en la estrategia de respuesta.

Hay disponible equipo especializado y no especializado para combatir la contaminación cerca de la costa y en mar abierto tanto en la región como fuera de la región. Existe equipo de reserva, personal formado y expertos en limpieza de costas: pertenecen a los gobiernos, a la industria del petróleo y química y al sector privado (fabricantes, intervinientes), y pueden movilizarse fácilmente.

Las capacidades de respuesta que se requerirán variarán a medida que el vertido avance, lo cual exigirá la movilización y desmovilización de material y personal, en función de los requisitos cambiantes del vertido. Dicho vertido puede producirse en alta mar y desplazarse hacia la costa.

El suceso puede ocurrir en zonas portuarias e implicar un buque o instalaciones de manipulación de petróleo o sustancias químicas y poner en riesgo la salud humana y el entorno inmediato, en atención a lo cual deberán emprenderse acciones específicas.

### **2.2.6 Naturaleza del suceso de contaminación (causas de la contaminación)**

La causa de la contaminación es importante, sobre todo a la hora de sopesar la respuesta de intervención rápida en caso de encalladura, colisión, fallo del motor o explosión de un buque, entre otras posibles situaciones. No obstante, es mucho más importante cuando la causa de la contaminación se debe al sabotaje, un atentado terrorista o un conflicto. En tales situaciones, no existen mecanismos de responsabilidad e indemnización que puedan activarse para cubrir el coste de

las operaciones de respuesta y los daños ambientales y económicos. Tal como ya ha ocurrido en el pasado, se contactaría con mecanismos de asistencia y la OMI, el PNUMA y el REMPEC ayudarían a facilitar la movilización, las ayudas financieras y la asistencia técnica a través de mecanismos de financiación de la ONU y aportaciones voluntarias por parte de los Estados, incluida la UE.

### **2.2.7 Número de países afectados**

En los casos en los que resulta o podría resultar afectado más de un país y, en ausencia de un acuerdo bilateral o subregional, los países afectados deberán cooperar y coordinar la movilización y el despliegue del material de respuesta y acordar quién asumirá la función de liderazgo y la responsabilidad general por todas las decisiones y actuaciones adoptadas para combatir la contaminación y por la coordinación de las operaciones conjuntas de respuesta. Se presume que el papel de liderazgo lo asumirá la autoridad operativa del país en cuya zona se haya producido el suceso de contaminación marina, pues será este el afectado de manera directa. Cuando la mayor parte del vertido se haya desplazado de la zona de responsabilidad del país inicialmente afectado a la zona de responsabilidad de un país vecino, los países deberán acordar transferir el papel de liderazgo del primero al segundo.

A menos que se haya alcanzado un pacto con respecto a los acuerdos financieros que rija las acciones de las partes para afrontar los sucesos de contaminación marina de manera bilateral o multilateral antes de producirse el suceso de contaminación, las partes deberán asumir los costes de sus acciones respectivas. Si una parte asume tales acciones por solicitud expresa de otra parte, la parte solicitante deberá reembolsar a la parte asistente el coste de dicha acción. Si una parte acomete una acción por iniciativa propia para proteger sus propios intereses, será ella quien asuma el coste de tal acción.

## **2.3 Tipos de sistemas de respuesta nacional en función de quién está al frente de las operaciones de respuesta**

¿Quién acometerá las acciones de respuesta operativas ante un suceso de contaminación marina?

Las respuestas eficaces a sucesos de contaminación marina importantes son operaciones complejas que exigen la integración sin fisuras de los recursos materiales, los procesos operativos y personal de organizaciones muy distintas (públicas y privadas/nacionales e internacionales), bajo un equipo de mando cualificado para liderar la intervención. Tal integración es posible gracias al establecimiento y el funcionamiento de estructuras de mando encargadas de la respuesta operativa, las cuales contarán con el respaldo de estructuras de gestión encargadas, en concreto, de la cooperación y asistencia internacional. Este sistema de gestión de la respuesta debe ser lo bastante flexible para expandirse o contraerse con rapidez en aras de gestionar de manera efectiva el vertido a lo largo de la duración de toda la intervención. Para que un sistema de gestión de sucesos contaminantes facilite la integración y la coordinación de los recursos de intervención gubernamentales y del sector y contribuya a garantizar la intervención más eficaz, los representantes de las partes responsables e interesadas deberán estar vinculados con las estructuras de mando y dirección y sus funciones deberán quedar claramente delimitadas por los diversos organismos.

La mayoría de los países han adoptado el principio de «quien contamina paga», según el cual la parte responsable del vertido debe financiar las actividades de respuesta en la medida de su responsabilidad legal.

Algunas Partes contratantes han adquirido y mantenido material, y se ha formado a personal en el uso de equipamiento de respuesta ante vertidos, mientras que otras cuentan con una experiencia y unos

recursos limitados. Los sucesos de contaminación marina importante son eventos poco frecuentes y mantener en reserva equipamiento para responder a ellos resulta costoso para una autoridad nacional.

Según el Convenio OPRC de 1990, un Estado, sea de manera individual o mediante acuerdos bilaterales o multilaterales y en cooperación con las industrias de hidrocarburos/SNP y navieras, autoridades portuarias y otros organismos relevantes, debería garantizar la viabilidad del equipamiento de respuesta ante vertidos de hidrocarburos/SNP preposicionado. De ahí que un modo de garantizar la disponibilidad de equipamiento de respuesta adecuado sea que los Estados exijan a los operadores de unidades en mar abierto y operadores a cargo de instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas que mantengan un mínimo nivel de equipamiento previamente posicionado, proporcional al riesgo implicado, y que alcancen acuerdos para movilizar los recursos adicionales necesarios, incluidos algunos procedentes del extranjero. Deberían fijarse estándares con respecto a la capacidad de la recuperación o contención de petróleo, la capacidad de almacenamiento del crudo recuperado y los calendarios de actuación.

También conviene hacer una distinción clara entre las situaciones en las que la parte responsable proporcionará la mayoría de los recursos para responder al suceso y aquellas en las que tales recursos deberán ampliarse con material y personal del Gobierno, incluidos los movilizados mediante la ayuda internacional.

El grado en que las autoridades nacionales competentes estarán al cargo y dirigirán las operaciones de respuesta dependerá en gran medida del origen de la contaminación (buques, unidades en mar abierto o instalaciones de manipulación), del tipo de contaminantes (hidrocarburos o sustancias químicas), de las dimensiones de la contaminación (pequeña, mediana o grande), del lugar contaminado (mar, tierra o ambos, zona portuaria), de la causa de la contaminación (si existe una parte responsable o no existe una parte responsable identificada) y del número de países afectados. Por consiguiente, a la hora de establecer quién se encargará de organizar las operaciones de respuesta, pueden identificarse tres sistemas de intervención nacionales:

- el Gobierno se halla plenamente al mando de las operaciones de respuesta;
- la parte responsable bajo el control y la supervisión general de la autoridad gubernamental lleva a cabo las intervenciones de respuesta;
- una combinación de ambos sistemas acorde a las circunstancias.

### **2.3.1 En caso de contaminación marina ocasionada por buques**

De acuerdo con el Convenio MARPOL, todo buque tiene la obligación de contar con un plan de emergencia en caso de contaminación marina. No obstante, el armador no está obligado a disponer de equipamiento preposicionado ni a alcanzar acuerdos para movilizar material adicional. Ello puede conducir a un país con un sistema de respuesta bien desarrollado a situarse plenamente al mando de la operación de respuesta.

Cuando un país posee un sistema de respuesta bien desarrollado, que incluya material para hacer frente a sucesos contaminantes y personal formado en su uso, lo habitual es que él mismo se encargue de las operaciones de respuesta y asuma el mando pleno de estas, incluso cuando solicite al contaminante que adopte medidas de respuesta específicas.

Ahora bien, en los países con capacidades de respuesta limitadas o en aquellos en los que así lo establezca su legislación nacional, se solicitará al armador que adopte medidas de respuesta destinadas a controlar, minimizar y combatir la contaminación dentro del límite de su responsabilidad. En tal caso, la autoridad nacional competente, la estructura de mando, se encarga de supervisar que el

armador y/o sus representantes ejecuten de manera adecuada la intervención y coordina las actividades de todos los organismos gubernamentales de apoyo. En cualquier situación, la autoridad nacional competente a cargo de las operaciones de respuesta deberá enviar a quienes lleven a término las medidas de respuesta una copia del Plan de contingencia nacional indicando la legislación nacional y subrayando las expectativas del Gobierno.

Por regla general se entiende que la mayoría de los contratos de seguros y con acuerdo a los principios generales de muchos sistemas del derecho de seguros, aunque el armador esté asegurado, debería actuar como una persona prudente sin seguro. Es decir, que el armador debería operar intentando minimizar los riesgos potenciales. La cláusula del contrato de seguro que encierra este principio suele recibir el nombre de cláusula de «con la debida diligencia». Un armador no debe actuar de tal manera que aumente los riesgos por los que la aseguradora lo ha asegurado.

Por consiguiente, los Estados ribereños esperarán que el armador colabore y acceda a todas las medidas que el Estado ribereño desee implantar y que tendrán como consecuencia la minimización de los riesgos y la lucha contra la contaminación, lo cual, a su vez, reducirá la responsabilidad potencial última del armador. En cualquier caso, sea cual fuere la respuesta y la asistencia en la rehabilitación del medio ambiente, el armador debe reunirse y debería ser capaz de movilizar los recursos, la asesoría técnica y los servicios mediante su aseguradora. En la práctica, la aseguradora suele implicarse de manera muy estrecha en el proceso.

### **2.3.2 En caso de sucesos de contaminación marina causados por unidades en mar abierto o instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas en el litoral**

De acuerdo con su plan de contingencia, que deberá coordinarse con el sistema nacional, los intervinientes deberán adoptar medidas de respuesta inmediatas desplegando el material de combate para situaciones contaminantes que deberían haber solicitado que se mantuviera preposicionado y, en caso necesario, movilizar recursos adicionales (inclusive extranjeros) contemplados por los acuerdos preexistentes que deberían haber alcanzado. El momento en el que las autoridades nacionales competentes reemplazarán al interviniente y asumirán plenamente el mando de las operaciones de respuesta operativas y se encargarán directamente de las operaciones de respuesta se acordará en función de las circunstancias.

Las instalaciones de exploración y producción petrolera en mar abierto requieren una consideración especial debido al potencial de liberar grandes volúmenes de crudo durante un largo período de tiempo en los casos en los que no sea posible determinar el origen del vertido de manera inmediata. Las autoridades nacionales pueden exigir que un propietario u operador de una instalación de exploración y producción en mar abierto elabore un plan de control de las fuentes aparte o destine un apartado del plan de emergencia para situaciones de contaminación por hidrocarburos a describir cómo controlarán el propietario u operador la fuente, la explosión de un pozo o cualquier otro evento que entrañe la pérdida del control de los pozos. En concreto, el plan de control de las fuentes debería identificar las fuentes de tapado de pozos y equipamiento de contención y los recursos asociados (vehículos con control remoto, sistemas de aplicación de dispersante submarinos o, en su caso, equipamiento de dragado, etc.), así como los procedimientos para la movilización y el despliegue de material.

Adoptar un planteamiento de cooperación con las industrias petroleras que operan en la zona bajo la jurisdicción del país es un elemento clave para establecer y mantener un sistema de respuesta efectivo. Corresponde al Gobierno establecer el marco legal y organizativo que regule esta relación. Al margen de la relación que se establezca, las funciones del Gobierno y de la industria deberían definirse con claridad. Es fundamental que los planes de contingencia de la industria cumplan y se alineen con las

normativas nacionales y con el plan de contingencia nacional. En algunas jurisdicciones, el Gobierno será el principal interviniente, mientras que, en otras, la legislación puede exigir al propietario de la instalación que responda bajo el control y la supervisión generales de la autoridad de respuesta gubernamental relevante.

### **2.3.3 En caso de contaminación grave**

El contaminante (la parte responsable) puede movilizar/movilizará el equipo de respuesta extranjero. Será imperativo que las autoridades relevantes (estructura de gestión para gestionar la ayuda internacional), en colaboración con la estructura de mando, se asegure de que:

- los recursos de combate que el contaminante pretende traer al país sean conformes a la estrategia de respuesta nacional y a las restricciones o la preferencia sobre el uso de técnicas de respuesta seleccionadas en función de la localización del vertido, las condiciones ambientales, la proximidad a zonas sensibles (aprobación y condiciones para el uso de dispersantes, incineración in situ), y la eliminación y el tratamiento de residuos;
- los procedimientos anticipados para la solicitud de asistencia internacional relativos a aduanas y leyes de inmigración particulares se aplicarán para facilitar la importación de recursos internacionales.

El Plan de contingencia nacional debería identificar qué técnicas de respuesta conviene usar y en qué circunstancias.

Un incidente que afecte a diversos países puede implicar importantes recursos gubernamentales de varios países y conviene prestar especial atención a evitar la duplicación de esfuerzos, recursos y gastos en aras de maximizar la oportunidad de recibir indemnizaciones cuando, posteriormente, se presenten las reclamaciones de pago al armador/aseguradora y/o al Fondo de 1992. También será posible movilizar a contratistas de respuesta internacional para apoyar al equipo táctico desplegado in situ (*véase el diagrama 1 al final de la Primera parte*).

### **2.3.4 En circunstancias excepcionales**

En circunstancias excepcionales, tras un desastre, un conflicto o un atentado terrorista, cuando la salud humana y el medio ambiente se vean amenazados o afectados a gran escala, puede solicitarse la colaboración de los mecanismos de asistencia (PNUMA/OCAH, MPCU/CECRE). Los mecanismos de asistencia, la OMI y el REMPEC cooperarán y coordinarán sus esfuerzos para evitar duplicidades. El REMPEC actuará como mecanismo de compensación para evitar que se dupliquen medios o la inadecuación de los ofrecimientos de asistencia, y garantizará en colaboración con los mecanismos de asistencia una buena coordinación de la movilización de los recursos. A tal fin, puede trasladarse temporalmente personal al REMPEC para ayudar a llevar a cabo esta tarea (*Véase el diagrama 2 al final de la Primera parte*).

## 2.4 Recursos disponibles para la asistencia internacional en la región del Mediterráneo

Existen diversos recursos en la región del Mediterráneo para gestionar la respuesta a un vertido que pueden emplearse cuando una Parte contratante del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo solicita asistencia internacional. La función del REMPEC es recopilar toda la información relevante relativa a tales recursos y distribuirla entre las Partes contratantes.

A través de su red de puntos de referencia nacionales, el REMPEC tiene acceso a la información sobre el equipamiento propiedad o controlado por el Gobierno de cada Parte contratante, así como a los conocimientos expertos que cada país pueda ofrecer en caso de producirse una situación de emergencia. La información sobre los Centros de Experiencia nacionales puede consultarse en los perfiles de países del sitio web del REMPEC (<http://www.rempec.org/country.asp>).

En el Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia (SIR B3), la parte B.3 del Sistema de Información Regional (*Anexo I.3*), se publica información sobre equipos de respuesta, buques y otros recursos disponibles del sector privado (contratistas especializados en mareas negras, empresas de salvamento marítimo, etc.).

El Mediterranean Integrated GIS on Marine Pollution Risk Assessment and Response (MEDGIS-MAR) engloba, entre otras cosas, información sobre recursos de respuesta, y puede consultarse en el sitio web del Centro ([http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2\\_250&theName=Tools&daChk=1](http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2_250&theName=Tools&daChk=1)).

## 2.5 Directrices existentes

### 2.5.1 Directrices de la OMI

A través de la OMI se han creado diversos manuales, directrices y herramientas que cubren múltiples aspectos de la preparación, respuesta y cooperación frente a sucesos de contaminación marina. Entre los que presentan una relevancia especial para este documento figuran:

- Manual sobre contaminación por hidrocarburos:
  - Sección I – Prevención (edición de 2011)
  - Sección II – Planes de contingencia (actualización publicada en 2017)
  - Sección III – Salvamento marítimo (edición de 1997)
  - Sección IV – Lucha contra los vertidos de hidrocarburos (edición de 2005)
  - Sección V – Aspectos administrativos de la respuesta a sucesos de contaminación por hidrocarburos (edición de 2009)
  - Sección VI – Directrices de la OMI para la toma de muestras e identificación los vertidos de hidrocarburos (edición de 1998)
- Manual sobre evaluación de riesgos de vertidos de hidrocarburos OSRE y evaluación de la preparación para responder a un vertido (edición de 2010)
- Documento marco para la implementación de un sistema de gestión de incidencias (IMS) (edición de 2012)
- Directrices para la elaboración de un plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación marinas (edición de 2010)
- Manual sobre contaminación química CP:
  - Sección 1 – Evaluación del problema y medidas de respuesta (edición de 1999)
  - Sección 2 – Búsqueda y recuperación de mercancías embaladas perdidas en el mar (edición de 2007)
  - Sección 3 – Aspectos legales y administrativos de incidentes con SNP (edición de 2015)
- Directrices relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en respuesta a un suceso de contaminación marina por hidrocarburos (edición de 2016)

- Directrices para notificar accidentes con materias peligrosas, sustancias dañinas y/o contaminantes marinos implicados (Resolución de la OMI A. 851 (20), modificada por la Resolución del CPMM CPMM.138(53))
- Directrices para la elaboración de un plan de emergencia en caso de contaminación marina por hidrocarburo y/o sustancias líquidas nocivas (Resolución del CPMM CPMM.85(44))
- Directrices para facilitar la respuesta a un suceso de contaminación (Resolución de la OMI A.983(24))

La Subcomisión sobre Prevención y Respuesta a la Contaminación (PPR) de la OMI se encarga de crear nuevo material de referencia y de actualizar el material existente.

El apartado de preparación y respuesta frente a sucesos de contaminación del sitio web de la OMI recoge amplia información de suma utilidad sobre todos los aspectos relacionados con la preparación, respuesta y cooperación para casos de contaminación marina

(<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionResponse/Páginas/Default.aspx>)

## 2.5.2 Directrices del REMPEC

A lo largo de los años, el REMPEC ha publicado numerosas directrices sobre preparación y respuesta frente a sucesos de contaminación por hidrocarburos o SNP, incluidos los siguientes principios y directrices adoptados por las Partes contratantes, que se reproducen [según su modificación y adopción en la Duodécima Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Tirana, 18-22 de diciembre de 2017], en el **Anexo I.4**.

- Directrices para la cooperación en la lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos en el Mediterráneo (*adoptadas el 11 de septiembre de 1987 en la Quinta Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona*);
- Principios y directrices relativos a la cooperación y asistencia mutua que contienen los siguientes principios, directrices y listas de comprobación (*adoptados el 11 de octubre de 1991 en la Sexta Reunión de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona*):
  - Principios y directrices relativos al papel y las responsabilidades de los expertos enviados en misión por el centro tras la solicitud de un Estado en caso de emergencia, y deberes y obligaciones de los Estados para con ellos;
  - Principios y directrices relacionados con el envío, la recepción y la devolución de equipamiento en caso de una operación de asistencia internacional;
  - Principios y directrices relacionados con acuerdos y procedimientos operativos que podrían aplicarse en caso de una operación conjunta;
  - Lista de comprobación de los procedimientos a seguir y de las personas de contacto en caso de producirse una situación de emergencia; y
  - Lista de comprobación de las principales disposiciones institucionales destinadas a facilitar la asistencia mutua en caso de un accidente grave de contaminación marina que deberían incluirse en los planes de contingencia nacionales.
- Directrices relativas al intercambio de funcionarios de enlace entre las Partes contratantes en caso de operaciones de respuesta en las que participen diversos estados (*adoptadas en la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, celebrada entre el 5 y el 8 de junio de 1995*);

- Directrices relativas a acuerdos que podrían establecerse con vistas a garantizar, en caso de producirse un accidente, el enlace entre las autoridades gubernamentales y otras partes interesadas (*adoptadas en la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, celebrado entre el 5 y el 8 de junio de 1995*).



## **Chapter 1 Relaciones, cooperación y asistencia mutua en situaciones de emergencia e incidentes de contaminación marina**

En este capítulo se abordan las relaciones entre las partes implicadas en un incidente y se presentan distintos escenarios de solicitud y oferta de asistencia.

### **1.1 Partes implicadas**

#### **1.1.1 Gobiernos de los países afectados**

Al enfrentarse a una situación de emergencia de contaminación marina, el Estado costero debe tener en cuenta sus derechos y obligaciones a escala internacional, así como su propio marco jurídico e institucional.

El organismo del Estado costero en cuestión encargado de la respuesta debe centrar su atención en su propia respuesta a la situación de emergencia de contaminación marina. Una cuestión que puede plantearse es hasta qué punto el Estado costero puede actuar contra los deseos del capitán u otras partes que tengan intereses en el barco o el cargamento. En el mejor de los casos, el Estado costero habrá tenido en cuenta la posición de la legislación internacional con relación a la intervención, además de la preparación de su plan de contingencia previa a la situación de emergencia de contaminación marina, y habrá promulgado leyes o redactado otras disposiciones adecuadas para adoptar las medidas apropiadas cuando se produzca una emergencia.

Una opción de intervención con la que cuenta un Estado costero es el requisito de que se acepten u ofrezcan servicios de salvamento o incluso asumir estos servicios.

La cooperación entre el capitán del buque y el Estado costero debe conseguir todo lo necesario, sin olvidar que los intereses del buque o el cargamento no pueden obstaculizar la tarea de coordinación y organización de la respuesta a la situación de contaminación y de los trabajos de limpieza por parte del Estado costero de conformidad con su plan de contingencia. Eso mismo es aplicable también al responsable de la explotación de una plataforma marítima o al de unas instalaciones de manipulación de hidrocarburos/sustancias químicas.

#### **1.1.2 Los intereses del buque**

##### ***a. El armador***

Es posible que en un buque haya intereses de propiedad distintos. Los principales que un Estado costero probablemente encontrará en una situación de emergencia de contaminación marina son: el armador, el fletador por tiempo / por viaje / a casco desnudo y el gestor o el operador (en el Código IGS, el término «compañía» se refiere al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como el gestor o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque que el armador le ha delegado y que, al adoptar tal responsabilidad, haya aceptado asumir todas las obligaciones y responsabilidades impuestas por dicho código). En algunos casos los distintos propietarios suelen acordar que uno de ellos tomará las decisiones operativas en nombre de todos y la copropiedad solo reviste un interés particular en el momento de reclamar la indemnización por los daños sufridos.

Salvo que haya un fletador a casco desnudo o un gestor del buque, por norma general el armador es la entidad responsable de la explotación del buque y el capitán será el representante del armador a tal efecto, al menos hasta que se establezca un contacto directo entre el Estado costero y el armador.

La primera preocupación del armador en una situación de emergencia de contaminación marina debe ser comprobar que se han preservado el buque y los seres vivos que iban en él, así como la mayor parte posible del cargamento. Por lo tanto, debe ocuparse de la protección de su interés de propiedad en el buque y también de los efectos sobre el mar o la costa de las sustancias contaminantes que puedan haber salido o amenacen con salir del buque. Puesto que posiblemente deberá pagar una indemnización por la contaminación provocada, cabe esperar que el armador, a través del capitán del buque y/o directamente desde sus oficinas a través de una persona designada en tierra (Código IGS, apartado 4), colabore con otras personas directamente involucradas en la posición del buque en la situación de emergencia.

La obligación de un armador de adoptar medidas de respuesta a la contaminación y limpieza depende de la legislación del Estado en el que se produzca la contaminación.

**b. *El capitán del buque***

El capitán es responsable de la seguridad del buque, el cargamento y todo el personal a bordo y debe hacer todo lo que esté en su mano para lograrlo en cuanto se produzca el incidente que da lugar a la situación de emergencia.

Habitualmente el capitán es la persona responsable de informar al Estado costero más cercano del incidente que provoca la contaminación marina. En prácticamente todos los sistemas jurídicos, si no en todos, el capitán es el agente del armador en la navegación y la gestión a bordo del buque. Si el cargamento está en peligro, se le suele considerar también agente del propietario del cargamento si se realiza alguna acción para salvar el cargamento. Así pues, los Estados costeros deben tratar con el capitán advirtiéndole que su palabra será vinculante para el armador y el propietario del cargamento por lo que se refiere a la seguridad del buque y el cargamento siempre y cuando los propietarios no se pongan en contacto con el Estado costero. El capitán puede alcanzar un acuerdo con un responsable del salvamento. El capitán debe enviar las llamadas de socorro necesarias después de que se haya producido el incidente y solicitar específicamente remolcadores si eso es lo que necesita. El capitán debe intentar con frecuencia establecer contacto directo con las oficinas del armador cuando se haya producido la situación de emergencia.

Después de las vidas humanas, la protección del entorno marino debe ser la principal preocupación del capitán en todas las situaciones que puedan tener lugar, y la presión económica y de otro tipo que pueda ejercerse sobre el capitán no puede interferir en ningún momento con las decisiones que debe tomar al respecto.

**c. *La persona designada en tierra (Código IGS, apartado 4)***

Según el Código IGS, es obligatorio que la compañía tenga una persona designada en tierra con acceso directo a los directivos de mayor rango para garantizar la explotación segura de cada buque y ofrecer un enlace entre la compañía y las personas a bordo. Las responsabilidades y facultades de las personas designadas son controlar la seguridad y la prevención de la contaminación en la explotación de cada buque y garantizar que se emplean los recursos adecuados y se presta la ayuda en tierra necesaria, si es preciso.

**d. Propietario del cargamento**

Establecer quién es el propietario del cargamento puede resultar difícil; sin embargo, la cadena de investigación empezará con el cargador que figure en el conocimiento de embarque, una copia del cual debe ser guardada a bordo por el capitán. Por norma general, los cargamentos a granel de SNP son propiedad de una sola entidad o en algunos casos de un grupo pequeño de entidades. Por el contrario, es más probable que los cargamentos empaquetados de SNP sean propiedad de un mayor número de entidades distintas.

Por norma general, el propietario individual del cargamento no sería responsable de indemnizar a ninguna persona afectada por los daños de la contaminación. Desde luego, no existe ningún régimen jurídico internacional que prevea la responsabilidad del propietario del cargamento por tales daños.

El propietario del cargamento no suele tener un papel prominente en una situación de emergencia de contaminación marina. Si el propietario del cargamento es un usuario final del tipo de cargamento en cuestión, es muy probable que cuente con personal técnico familiarizado con las características de comportamiento del cargamento, que casi sin excepción son la causa de la situación de emergencia de la contaminación marina. Por lo tanto, es posible que el Estado costero o incluso el armador puedan dirigirse al propietario del cargamento para obtener asesoramiento con relación al cargamento y cómo manejarlo en caso de emergencia. Si el propietario del cargamento es una empresa mercantil que no utilizará el cargamento, es menos probable que cuente con estos conocimientos técnicos, por lo que habrá que recurrir al fabricante del cargamento o a un organismo industrial.

**e. Seguro: clubs de protección e indemnización, ITOFF**

Los costes de las acciones contra la contaminación o la amenaza de contaminación pueden recuperarse sobre la base de la responsabilidad civil por daños a terceros del propietario del buque del que emana o puede emanar la contaminación. Esta responsabilidad está cubierta por un seguro. La mayor parte de buques son aceptados en uno o más clubs de protección e indemnización, que cubren la responsabilidad civil del armador por daños o la indemnización que el propietario está legalmente obligado a pagar a los demás. En general los armadores tienen derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con los convenios internacionales o la legislación nacional. En la práctica, la cobertura del seguro es inferior al límite total aplicable al buque. La principal tarea de la compañía de seguros en una situación de emergencia de contaminación marina es tramitar todas las reclamaciones contra sus asegurados y pagar las reclamaciones válidas. Lo primero que el club de protección e indemnización debe hacer es ofrecer seguridad financiera para garantizar la liberación del buque en el caso de que este haya sido retenido, lo que suele lograrse con la aceptación por parte del demandante de una carta de garantía o fianza con un banco local.

Por norma general, el club de protección e indemnización debe obtener asistencia técnica independiente de la ITOFF para recibir asesoramiento acerca del tipo y el alcance de los daños por contaminación, qué efectos puede tener esta en diferentes escenarios, qué hay que hacer para mitigar o evitar los efectos y cuál es la manera más eficiente de hacerlo. Este asesoramiento debe ponerse a disposición del Estado costero si este lo solicita. El club de protección e indemnización debe participar también en la decisión relativa a un posible desplazamiento de la carga del buque a otra embarcación por las responsabilidades que puedan imputarse al buque en descarga, así como en la retirada de los restos del naufragio, que es uno de los riesgos que los clubs de protección e indemnización aseguran. En una situación de emergencia de contaminación marina provocada por hidrocarburos u otras sustancias nocivas, para el Estado costero la compañía de seguros es uno de los principales interlocutores de la parte de la propiedad del buque.

**f. Fondos Internacionales de Indemnización de Daños a la Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC)**

Cuando se produce un incidente, el Fondo de 1992 colabora estrechamente con la compañía de seguros del armador, que suele ser uno de los clubs de protección e indemnización que ofrecen seguros de responsabilidad civil por daños a terceros a los armadores, incluida la responsabilidad por los daños causados por la contaminación por hidrocarburos. Habitualmente el club de protección e indemnización correspondiente y el Fondo de 1992 colaboran en la tramitación de las reclamaciones, sobre todo cuando desde el principio es evidente que hay que pagar una indemnización de conformidad con ambos convenios. Puesto que en la mayor parte de los casos el Fondo de 1992 solo paga la indemnización cuando el armador / la compañía de seguros ha pagado el límite aplicable al buque en cuestión, las reclamaciones deben enviarse en primer lugar al armador o a su club de protección e indemnización. En la práctica, las reclamaciones suelen canalizarse a través de las oficinas del corresponsal del club de protección e indemnización más cercano al lugar del incidente. Gracias a la estrecha colaboración entre el Fondo de 1992 y la compañía de seguros, basta con enviar las reclamaciones y la documentación justificativa al club de protección e indemnización/su corresponsal o al Fondo de 1992.

Algunas veces, cuando un incidente ocasiona un gran número de reclamaciones, el Fondo de 1992 y el club de protección e indemnización se unen para crear una oficina local de reclamaciones para facilitar su procesamiento. En tal caso, los demandantes deben enviar sus reclamaciones a esta oficina. En la prensa local se ofrece información detallada sobre las oficinas de reclamaciones, también disponible en [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

**g. Estado del pabellón**

De acuerdo con el artículo 12 del Convenio MARPOL, el Estado del pabellón debe investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.

**1.1.3 Operadores de unidades marítimas**

De conformidad con el OPRC, el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Hidrocarburos, las personas responsables de unas instalaciones marítimas están obligadas a informar sin demora al Estado costero a cuya jurisdicción está sujeta la unidad de cualquier suceso ocurrido en sus instalaciones que tenga que ver con un vertido o un eventual vertido de hidrocarburos.

Los propietarios/operadores de las instalaciones deben contar con una organización de respuesta de varios niveles con uno o más equipos por nivel. En general, el primer nivel se activa para todos los vertidos y los niveles siguientes se activan según sea necesario para gestionar incidentes que pueden agravarse. En el mejor de los casos, se organizan en un sistema de tres niveles.

En el nivel 1 las respuestas deben darla equipos de empleados internos con formación en la lucha contra la contaminación, con la ayuda de contratistas locales cuando sea necesario, para llevar a cabo actividades tácticas como el despliegue y la explotación de barreras flotantes de contención y recolectores. Un equipo de gestión de incidentes puede estar formado por personal de las instalaciones que ayude en las operaciones tácticas. Debe informarse a los organismos gubernamentales y la autoridad operativa nacional debe controlar y supervisar la operación de respuesta asumida por el operador marítimo, además de poder hacer aportaciones a la respuesta.

En el nivel 2 el equipo de respuesta está formado por el equipo regional o corporativo de gestión de incidentes del propietario/operador de las instalaciones, con la ayuda de contratistas o expertos con unas competencias específicas. El equipo de gestión de incidentes del nivel 2 puede desplazarse al sitio e integrarse con el personal de gestión de incidentes del nivel 1, aunque también puede desempeñar sus funciones a distancia. Es posible que los servicios regionales o nacionales se desplacen también al sitio para ayudar al equipo táctico del nivel 1 y la autoridad operativa nacional debe controlar y supervisar la operación de respuesta asumida por el operador marítimo, además de poder hacer aportaciones a la respuesta.

En el nivel 3 la autoridad gubernamental nacional debe asegurarse de que se toman medidas de respuesta y colaborar con el personal de gestión de incidentes del propietario/operador de las instalaciones y del contratista para ampliar las capacidades de los recursos del nivel 2. Un incidente que afecte a varios países puede implicar un número considerable de recursos gubernamentales de distintas naciones. Además, se puede movilizar a servicios de respuesta internacionales para reforzar el equipo táctico sobre el terreno.

De acuerdo con el artículo 27 del Protocolo Offshore, las partes deben tomar las medidas necesarias para que los operadores concierten y mantengan un seguro u otra garantía financiera del tipo y en las condiciones que la parte contratante especifique para asegurar la indemnización por daños causados por las actividades cubiertas por el protocolo.

#### **1.1.4 Operadores de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas**

Según el OPRC, el Protocolo OPRC/SNP y el Protocolo de Prevención y Emergencia, los operadores de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas están obligados a informar sin demora al Estado costero a cuya jurisdicción están sujetas las instalaciones de cualquier suceso ocurrido en sus instalaciones que tenga que ver con un vertido o un eventual vertido de hidrocarburos. Los propietarios/operadores de las instalaciones deben establecer un nivel mínimo de equipos preparados para luchar contra los vertidos, proporcional al riesgo asociado. El primer nivel se activa para todos los vertidos y los niveles siguientes se activan según sea necesario para gestionar incidentes que pueden agravarse. En el mejor de los casos, se organizan en un sistema de tres niveles.

Con respecto a las unidades marítimas, los países mediterráneos deben asegurarse de que los operadores de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas concierten y mantengan un seguro u otra garantía financiera para asegurar la indemnización por daños causados por sus actividades/instalaciones.

#### **1.1.5 Entidades que brindan asistencia**

##### ***REMPEC***

En un caso de emergencia en el Mediterráneo que requiera cooperación y asistencia internacional, REMPEC es la primera entidad de asistencia que hay que avisar o con la que hay que contactar. Según el Protocolo de Prevención y Emergencia y su mandato, REMPEC tiene la función de organizar una respuesta planificada y coordinada a escala regional a cualquier incidente de contaminación marítima que supere los recursos de las personas que han provocado el vertido de hidrocarburos en el mar o que no haya recibido la respuesta adecuada por parte de estas personas y

que afecte a una parte contratante que no dispone de los recursos necesarios para combatir el vertido y necesita asistencia internacional.

### ***Mecanismos de asistencia***

Otras entidades que pueden intervenir y ofrecer asistencia son la OMI, la OCAH, el ERCC de la EMSA. REMPEC facilitará la cooperación y coordinación a escala regional con estas entidades de asistencia como corresponda.

## **1.1.6 Países que brindan asistencia**

### ***a. Según el Protocolo de Prevención y Emergencia***

Los países a los que se puede solicitar asistencia son las partes contratantes del Protocolo de Prevención y Emergencia que, de acuerdo con sus posibilidades, están en condiciones de prestar tal asistencia. La UE es una de estas partes contratantes. Con ese fin se puede pedir ayuda a REMPEC para obtener asistencia.

### ***b. Según el OPRC***

Las partes contratantes del Protocolo de Prevención y Emergencia que también son parte del OPRC pueden solicitar la asistencia de una parte del OPRC, directamente o a través de REMPEC.

## **1.1.7 Servicios de respuesta**

El contaminador, el país afectado y/o el país o la entidad que presten asistencia (mecanismos de asistencia) pueden contratar servicios de respuesta.

*(Pueden intervenir otras partes, pero las relaciones y la función de estas partes debe abordarse en los planes nacionales de contingencia)*

## **1.2 Relaciones con las partes implicadas**

### **1.2.1 Relaciones con la parte responsable (PR) y las partes relacionadas**

Las autoridades nacionales competentes de una parte contratante afectada por un incidente de contaminación marina deben establecer y mantener, en todas las fases de planificación y ejecución de las acciones de respuesta, relación con las otras partes interesadas en el incidente de contaminación (partes responsables y partes interesadas/relacionadas). Estas partes son:

- Los propietarios del buque (el capitán, la persona designada en tierra según el código IGS) y del cargamento y, en particular, sus compañías de seguros (club de protección e indemnización) y sus asesores y expertos técnicos respectivos (ITOPF).
- El operador de la unidad marítima y el operador del puerto marítimo y las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y sustancias químicas, incluidas sus compañías de seguros.
- La empresa de salvamento, en circunstancias determinadas.

Los objetivos de esta relación deben ser:

- Ante todo, obtener e intercambiar la información técnica necesaria para planificar y ejecutar medidas adecuadas de respuesta a la contaminación.
- Garantizar, en la medida de lo posible y mediante una coordinación eficiente, la eficacia de las operaciones de respuesta, limitando el impacto sobre el medio ambiente y reduciendo los costes globales de las medidas contra la contaminación.
- Tener en cuenta las posibles consecuencias jurídicas y financieras de las acciones de respuesta emprendidas o planificadas.

Las partes responsables / partes interesadas / partes relacionadas deben proporcionar o recibir solicitud de información sobre:

- El incidente (*origen de la contaminación, tipo de contaminantes, alcance de la contaminación, lugar de la contaminación, causa de la contaminación*).
- Posible cantidad y tipos de cargamento/tanque con riesgo de vertido.
- Medidas de respuesta tomadas y/o planificadas.
- Recursos para la respuesta, incluidos el personal, los equipos y otros medios que estas partes tengan y/u obtengan para responder al incidente y deseen utilizar.
- Los planes de contingencia que han preparado.
- Los fondos disponibles a través de sus compañías de seguros.

Acciones que deben llevar a cabo las autoridades nacionales competentes de la parte contratante afectada:

- En la primera fase de un incidente de contaminación y si consideran que la situación lo justifica (demora en la toma de medidas adecuadas, etc.), las autoridades nacionales competentes de la parte contratante afectada pueden solicitar/imponer que las partes responsables adopten medidas de respuesta específicas, precisando que, si no se lleva a cabo ninguna acción, el país afectado (o amenazado) tomará las medidas de respuesta a expensas de la parte responsable.
- Las autoridades nacionales competentes de la parte contratante afectada deben informar a la parte responsable de su organización a escala nacional de la respuesta a la contaminación marina accidental y también de las leyes y disposiciones nacionales relativas al ámbito de la contaminación marina accidental, incluidas la responsabilidad y la indemnización. Deben proporcionar información detallada sobre las estructuras de mando para la respuesta operativa, así como sobre la estructura de gestión de la cooperación y la asistencia mutua. Hay que señalar claramente de qué manera las autoridades competentes de la parte contratante ejercerán la plena responsabilidad del Estado para proteger sus costas o los intereses relacionados contra la contaminación o la amenaza de contaminación: si el Gobierno será plenamente responsable de las operaciones de respuesta; si la parte responsable, bajo el control y la supervisión de los organismos gubernamentales, llevará a cabo las operaciones de respuesta, o si se recurrirá a una combinación de ambos sistemas según las circunstancias.
- La parte contratante afectada debe proporcionar información sobre:
  - (a) Los recursos (públicos y privados) para la respuesta que están disponibles o podrían estarlo en el país.
  - (b) La planificación y los preparativos de las operaciones / la estrategia de respuesta.
  - (c) El propósito y los preparativos ya hechos para obtener asistencia internacional.

- Con el fin de garantizar una relación permanente con la parte responsable, las autoridades nacionales competentes deben incorporar, cuando sea necesario, representantes de la parte responsable a las estructuras de mando para la respuesta operativa y a la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional.
- Las autoridades nacionales competentes de la parte contratante afectada deben establecer y mantener, en todas las fases, relación con las compañías de seguros y sus representantes para considerar y abordar las consecuencias jurídicas y financieras de las acciones de respuesta ejecutadas y planificadas y también la indemnización de los daños por contaminación.

### 1.2.2 Relaciones con REMPEC

De conformidad con el Protocolo de Prevención y Emergencia, las partes contratantes se comprometen a comunicar a REMPEC todos los incidentes de contaminación marina que amenacen o puedan amenazar el entorno marino o sus costas o intereses relacionados. Las partes contratantes deben proporcionar a REMPEC la información relativa a la valoración de la situación y las acciones ejecutadas y planificadas. Las partes contratantes deben utilizar el formulario estándar acordado mutuamente para dar parte de los incidentes de contaminación (*Anexo II.1 y Anexo II.2*).

Una de las funciones principales de REMPEC es ayudar a los Estados costeros del Mediterráneo a obtener asistencia si en caso de emergencia la solicitan. Así, una parte contratante que necesite asistencia en caso de emergencia puede ponerse en contacto con REMPEC mediante la línea de emergencia para obtener:

- Información y asesoramiento a través del sistema y la red de información especializada de este centro.
- Asesoramiento de expertos seleccionados en el lugar del accidente enviando empleados de REMPEC o movilizándolo a la UAM.
- Acceso a los equipos y recursos solicitados pertenecientes a otras partes contratantes, a países de fuera de la región y/o al sector privado.
- Ayuda de los mecanismos de asistencia internacional y el sistema de la ONU si se ha producido un incidente de contaminación de gran alcance y/o si no hay mecanismos de responsabilidad e indemnización que puedan activarse para cubrir los costes de las operaciones de respuesta y de los daños económicos y medioambientales.
- Establecer mecanismos y disposiciones especiales para coordinar la oferta, la movilización y el uso de asistencia internacional si se produce una contaminación de gran alcance.

El Estado que solicite asistencia de expertos (empleados de REMPEC/UAM) debe:

- Especificar con la máxima precisión posible, teniendo en cuenta las circunstancias, los campos de especialización necesarios mediante el formulario estándar para solicitar asistencia (*Anexo II.3*).
- Realizar los preparativos necesarios respecto a los procedimientos de inmigración y los trámites aduaneros para los expertos y el material.
- Realizar los preparativos necesarios para el alojamiento de los expertos y proporcionar el espacio de trabajo y las oficinas que necesiten.
- Ofrecer a los expertos acceso libre a los sistemas de comunicación necesarios.

La financiación inicial (billetes de avión, dietas, etc.) de la expedición de expertos debe correr a cargo del centro regional (*Anexo I.5*).

El Estado que solicite asistencia a REMPEC para tener acceso a los equipos y recursos de otras partes contratantes, de países de fuera de la región y/o del sector privado debe:



- Especificar con la máxima precisión posible sus necesidades mediante el formulario estándar para solicitar asistencia (*Anexo II.3*).
- Tomar las medidas administrativas y financieras necesarias (*Véase la parte II*).

Hay que entender que, en caso de solicitar u ofrecer el desplazamiento de los recursos de respuesta, REMPEC cumple una función de facilitador, pero no participará en las negociaciones ni en los aspectos financieros, particularmente con los servicios de respuesta.

### **1.2.3 Relaciones con otras partes contratantes afectadas o posiblemente afectadas**

Según el Protocolo de Prevención y Emergencia, una parte contratante en cuya zona se produzca un incidente de contaminación marina debe informar inmediatamente a las otras partes contratantes que puedan resultar afectadas y mantenerlas informadas, directamente o a través de REMPEC, de su valoración de la situación y de las medidas adoptadas y planificadas.

Salvo que ya exista un plan de contingencia bilateral o subregional que aborde la cooperación entre países vecinos afectados o posiblemente afectados por el mismo incidente de contaminación, estos países deben:

- Cooperar y coordinar el desplazamiento y el uso de equipos de respuesta y acordar quién asumirá el liderazgo y la plena responsabilidad respecto a todas las decisiones y acciones llevadas a cabo para luchar contra la contaminación y la coordinación de las operaciones conjuntas de respuesta.
- Acordar que el liderazgo será asumido por la autoridad operativa del país de la zona donde se ha producido el incidente de contaminación marina y que ha resultado afectada directamente.
- Una vez que se haya desplazado gran parte del vertido de la zona de responsabilidad del país afectado inicialmente a la zona de responsabilidad de un país vecino, acordar la transferencia del liderazgo del primero al otro.
- Acordar el pago de los costes de sus acciones respectivas. Si una parte ha ejecutado las acciones a petición de otra parte, la parte solicitante debe reembolsar los costes de estas acciones a la parte que ha brindado asistencia. Si una parte ha ejecutado las acciones por iniciativa propia para proteger sus intereses, esta parte asumirá los costes de sus acciones (*Anexo I.4*).

Todo Estado involucrado que sea parte de un plan de contingencia bilateral o subregional puede acelerar las acciones de respuesta y solicitar la ayuda de otros Estados que participen en el plan o de Estados u organismos que no participen en el plan (incluidos otras partes contratantes, REMPEC, mecanismos de asistencia como el ERCC, la OCAH, la OMI, etc.).

### **1.2.4 Relaciones con las partes contratantes a las que se ha solicitado asistencia**

Toda parte contratante que necesite asistencia para abordar un incidente de contaminación puede solicitar asistencia a otras partes contratantes (incluida la UE). La parte contratante solicitante debe ceñirse al máximo a las recomendaciones que se indican en la parte II de esta guía y utilizar los formularios específicos que se incluyen en los anexos (*Anexo II.3* y *Anexo II.4*).

### **1.2.5 Relaciones con los servicios de respuesta**

Una parte contratante afectada puede buscar recursos de respuesta específicos y contactar directamente con servicios de respuesta. En este caso la parte contratante solicitante también debe

ceñirse a las recomendaciones y los procedimientos que se indican en la parte II de esta guía y utilizar los formularios relacionados con los procedimientos de emergencia que se incluyen en los anexos.

### **1.2.6 Relaciones con los organismos de indemnización por incidentes de contaminación provocados por buques**

La rapidez de resolución de las reclamaciones depende del tiempo que los demandantes tarden en proporcionar la información exigida. Es recomendable ponerse en contacto con los organismos que probablemente intervengan en el pago de la indemnización (y sus asesores técnicos) lo antes posible después del incidente para hablar de la presentación de reclamaciones.

Los demandantes deben enviar sus reclamaciones cuanto antes después de que se hayan producido los daños. En el caso de incidentes en los que intervengan los FIDAC, habrá un formulario de reclamaciones específico para el incidente en el sitio web de los FIDAC.

Si no puede presentarse una reclamación formal justo después de un incidente, hay que avisar cuanto antes al Convenio del Fondo de 1992 de la intención del demandante de presentar una reclamación más adelante.

Los demandantes perderán su derecho a indemnización por parte del armador y su compañía de seguros de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de 1992 salvo que inicien un proceso judicial contra estos en los tres años siguientes a la fecha en la que se produjeron los daños. Asimismo, los solicitantes perderán su derecho a indemnización de acuerdo con el Convenio del Fondo de 1992 salvo que inicien un proceso judicial contra el Fondo de 1992 en el mismo plazo o notifiquen formalmente al Fondo de 1992 un proceso judicial contra el armador o su compañía de seguros en un periodo de tres años.

Aunque los daños se pueden producirse un tiempo después de que haya ocurrido un incidente, en ambos casos el proceso judicial debe iniciarse en los seis años siguientes a la fecha del incidente. Con el objeto de evitar que sus reclamaciones prescriban, se recomienda a los demandantes que busquen asesoramiento jurídico si no han podido resolver sus reclamaciones. Se han tomado medidas para proteger la reclamación contra el Fondo de 1992, los derechos a una indemnización adicional por parte del Fondo Suplementario se protegerán automáticamente.

Es importante que los gobiernos informen con prontitud a los FIDAC de cualquier incidente por el que el Fondo pague o pueda pagar una indemnización. Si es razonablemente probable que los FIDAC intervengan, los posibles demandantes deben consultar con los Fondos y sus expertos técnicos cuanto antes, especialmente con relación a las grandes partidas de gastos. El objetivo de los Fondos es indemnizar a los demandantes de conformidad con los términos de los convenios; así pues, los Fondos consideran que ofrecen un servicio público internacional y tramitan las reclamaciones en consecuencia.

### **1.2.7 Relaciones con las compañías de seguros de las unidades marítimas, los puertos marítimos y las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y SNP**

En el caso de un incidente de contaminación con origen en una unidad marítima o unas instalaciones de manipulación, el régimen de responsabilidad aplicable es el que el país imponga a los operadores de las unidades marítimas o las instalaciones de manipulación según la legislación nacional. Los gobiernos deben exigir a los operadores de las unidades marítimas y las instalaciones de manipulación que tengan un seguro o una garantía financiera para cubrir su responsabilidad en caso de contaminación.

Por eso es importante establecer relaciones con las compañías de seguros inmediatamente después de que se haya producido el incidente.

### **1.3 Tipos de escenarios para la solicitud y la oferta de asistencia**

Cuando hay coordinación y disposiciones para proporcionar recursos de respuesta al vertido de hidrocarburos, estas suelen hacerse mediante un contrato entre las empresas navieras, las unidades marítimas o las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y la empresa de respuesta a los vertidos de hidrocarburos que cuenta con equipos, expertos con formación en la respuesta a los vertidos de hidrocarburos y el apoyo logístico para trasladarlos al lugar donde se haya producido un gran vertido. Existen pocos acuerdos entre los gobiernos y las empresas de respuesta a los vertidos de hidrocarburos. La industria puede mantener y operar localmente los equipos y recursos adecuados para dar una respuesta inicial a los vertidos de hidrocarburos de pequeño alcance y con más probabilidades de ocurrir.

Para responder a los incidentes marítimos con sustancias químicas, la industria química europea ha creado el programa ICE, que fomenta la asistencia mutua dentro del sector químico.

Cuando los vertidos son de gran magnitud, tiene que haber mecanismos o disposiciones preestablecidos para garantizar la disponibilidad de equipos y recursos adecuados para responder a la contaminación en un plazo eficaz.

La EMSA, como parte del mecanismo de protección civil de la Unión Europea, ha desarrollado mecanismos y disposiciones preestablecidos para garantizar la disponibilidad de equipos de respuesta a los vertidos de hidrocarburos según las condiciones acordadas.

Cuando un incidente de contaminación marina alcanza un nivel que supera la capacidad de respuesta de la parte contratante afectada, esa parte debe iniciar el proceso de solicitud de asistencia. Con ese fin, es probable que la parte afectada utilice al menos uno de los posibles mecanismos de cooperación y asistencia. A continuación, se presentan posibles tipos de mecanismos para solicitar y ofrecer asistencia.

#### **1.3.1 Del Gobierno del país afectado al Gobierno de una parte contratante**

De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 12 del Protocolo de Prevención y Emergencia, cualquier parte contratante que necesite asistencia para hacer frente a un incidente de contaminación marina podrá solicitar asistencia a las demás partes, directamente o a través de REMPEC. Las partes a las que se haya requerido asistencia se esforzarán al máximo por prestarla. Este mecanismo «de Gobierno a Gobierno» para solicitar asistencia incluye todas las interacciones y transacciones relacionadas con la cooperación y la asistencia internacional entre la autoridad nacional competente designada para abordar la asistencia internacional de la parte contratante afectada y la autoridad equivalente de cualquier otra parte contratante. Un Gobierno que no sea parte del protocolo ni pertenezca a la región también puede realizar o recibir una solicitud o una oferta de asistencia. En algunos casos, las solicitudes del país solicitante a un país que brinde asistencia pueden traducirse en que este último recomiende contactar con el sector privado (por ej., contratistas para los vertidos de hidrocarburos, distribuidores y fabricantes de equipos y empresas/instalaciones petroleras que puedan disponer de equipos) de su país. Sin embargo, en este caso el país solicitante es libre de elegir el servicio de respuesta privado que desea contratar.

### **1.3.2 De los Gobiernos de los países afectados a los Gobiernos de otros países a través de REMPEC**

REMPEC, de conformidad con el Protocolo de Prevención y Emergencia y sus funciones, debe ayudar a las partes contratantes que lo soliciten a obtener asistencia de otras partes contratantes. Cuando no haya posibilidades de asistencia en el Mediterráneo, REMPEC debe ayudar a obtener asistencia internacional fuera de la región. Este mecanismo «de Gobierno a REMPEC» para solicitar asistencia incluye todas las interacciones relacionadas con la cooperación y la asistencia internacional entre los gobiernos de las partes contratantes que solicitan asistencia y REMPEC y las partes que ofrecen asistencia. REMPEC puede desempeñar un papel importante en la facilitación y la coordinación de las ofertas de asistencia.

REMPEC debe ayudar a localizar los equipos y recursos solicitados pertenecientes a las autoridades competentes relevantes de las partes contratantes y facilitar la comunicación entre las autoridades competentes relevantes del país solicitante y las de la parte contratante que puede aportar activos o señalar su disponibilidad en el mercado privado.

En algunos casos REMPEC también puede facilitar la obtención de ayuda técnica y financiera. No obstante, REMPEC no interactúa directamente con el sector privado (contratistas para los vertidos, fabricantes de equipos u otras empresas privadas con equipos de respuesta) de los países de las partes contratantes.

### **1.3.3 Del Gobierno del país afectado a los mecanismos de asistencia (OMI, unidad mixta PNUMA/OCAH, ECHO/ERCC), preferiblemente a través de REMPEC**

Una parte del OPRC y del Protocolo OPRC/SNP puede solicitar, directamente o a través de REMPEC, que la OMI la ayude a identificar fuentes de financiación provisional. Asimismo, en caso de incidentes de contaminación medioambiental de gran alcance, se puede solicitar asistencia a PNUMA/OCAH y/o al mecanismo de protección civil de la Unión Europea (ECHO/ERCC<sup>9</sup>). Este mecanismo de solicitud de asistencia se utilizaría sobre todo en circunstancias especiales cuando la salud humana, los seres vivos y el medio ambiente resulten amenazados o muy afectados después de una catástrofe, un conflicto o un acto terrorista, en especial cuando no hay mecanismos de responsabilidad e indemnización que puedan activarse para cubrir los costes de las operaciones de respuesta y los daños económicos y medioambientales.

Cuando se lo soliciten, la OMI, en colaboración con los mecanismos de financiación de la ONU (Banco Mundial, PNUD) y la UE, debe iniciar un proceso para obtener ayuda financiera. Este mecanismo para solicitar asistencia incluiría todas las interacciones relacionadas con la cooperación y la asistencia internacional entre los gobiernos de las partes contratantes que solicitan asistencia, REMPEC y estos mecanismos de asistencia y financiación. REMPEC, con el apoyo de la OMI, desempeñará un papel importante en la facilitación y la coordinación de esta asistencia.

### **1.3.4 Del Gobierno del país afectado a la parte responsable o servicios de respuesta del sector privado**

Una de las medidas que las autoridades competentes relevantes de una parte contratante afectada pueden tomar es solicitar a la parte responsable (armador/capitán del buque, operador de la unidad marítima, operador de las instalaciones de manipulación de hidrocarburos o sustancias químicas) que emprenda acciones de respuesta. Si no se ejecutan las acciones adecuadas o estas son insuficientes, las autoridades nacionales competentes pueden contratar empresas del sector privado, como empresas de salvamento, servicios de respuesta a vertidos, proveedores de equipos o el centro de respuesta de cualquier compañía petrolera que pueda tener equipos que ofrecer. Este mecanismo para solicitar

asistencia debe incluir todas las interacciones y transacciones entre las autoridades competentes relevantes del país afectado y la parte responsable y con los servicios de respuesta para garantizar la disponibilidad de personal y equipos para luchar contra los vertidos.

### **1.3.5 De la parte responsable a los servicios de respuesta**

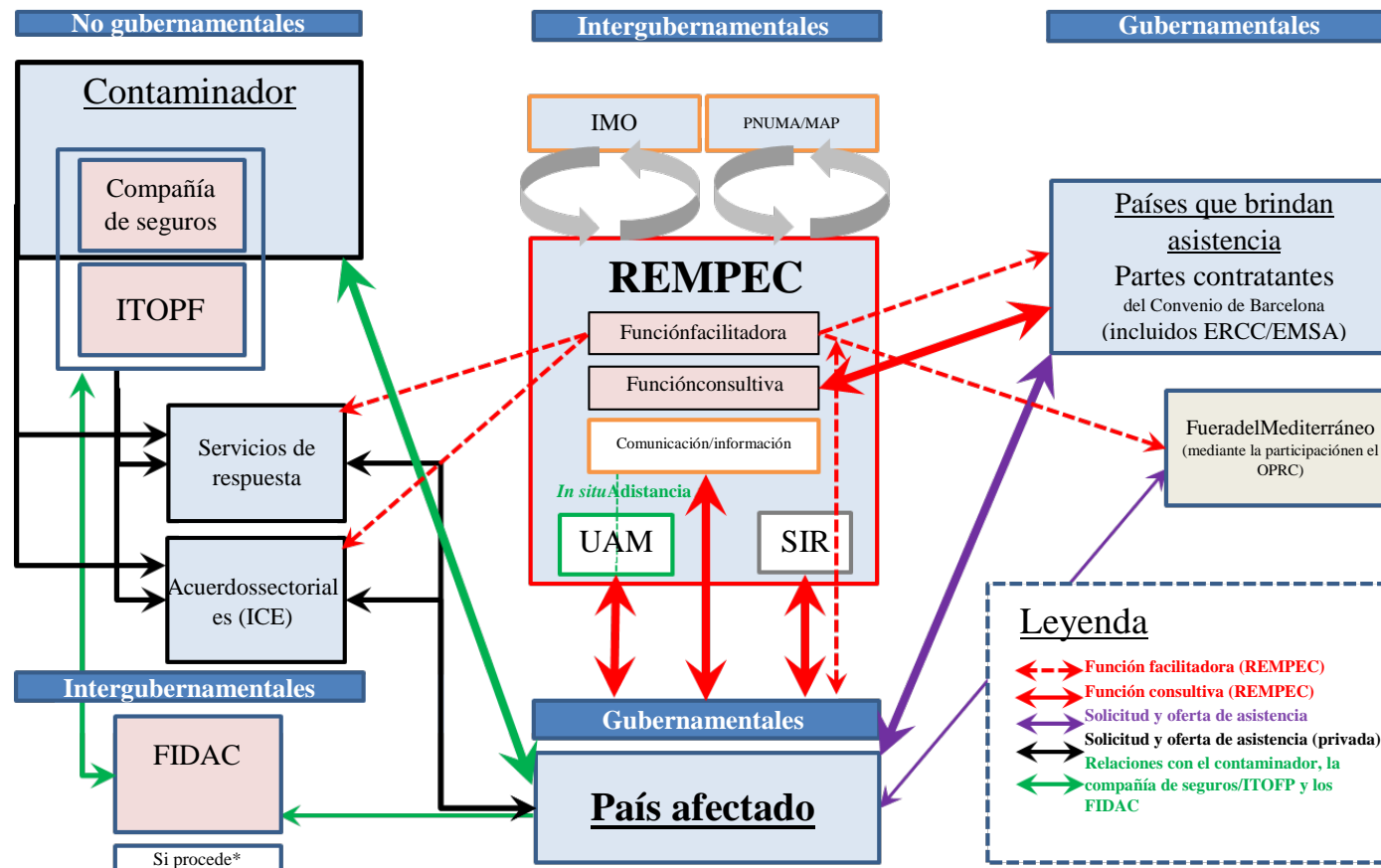
Este mecanismo incluye todas las interacciones que la parte responsable (o sus representantes) tenga con empresas del sector privado, como empresas dedicadas a la retirada de vertidos, fabricantes y distribuidores de equipos. Aunque las transacciones y negociaciones que tengan lugar gracias a este mecanismo las llevará a cabo sobre todo la parte responsable (o su representante), una vez iniciado el proceso de movilización de los recursos de respuesta, las autoridades competentes del país afectado deben estar completamente informadas, aprobar la movilización y hacer el seguimiento de esta movilización para tener una visión de conjunto de la situación con respecto a los tipos específicos y la cantidad de recursos que atravesarán sus fronteras y llevar a cabo las acciones apropiadas con relación a esta movilización (véanse la parte III y la parte IV). Deben establecer y mantener las relaciones con los servicios de respuesta contratados por la parte responsable.

### **1.3.6 De la parte responsable al país que brinda asistencia y REMPEC**

Este mecanismo incluye todas las interacciones que la parte responsable (o sus representantes; servicios de retirada de vertidos) tenga directamente con un país que brinde asistencia y REMPEC. Se puede dar el caso que un país que brinda asistencia o REMPEC quieran o puedan facilitar o negociar directamente con la parte responsable o el servicio de retirada de vertidos para movilizar un equipo o un recurso de respuesta concretos. Una vez iniciado el proceso de movilización, como sucede con el resto de mecanismos, las autoridades competentes relevantes del país afectado deben estar completamente informadas, aprobar la movilización y hacer el seguimiento de esta movilización para tener una visión de conjunto de la situación con respecto a los tipos específicos y la cantidad de recursos que atravesarán sus fronteras y llevar a cabo las acciones apropiadas.

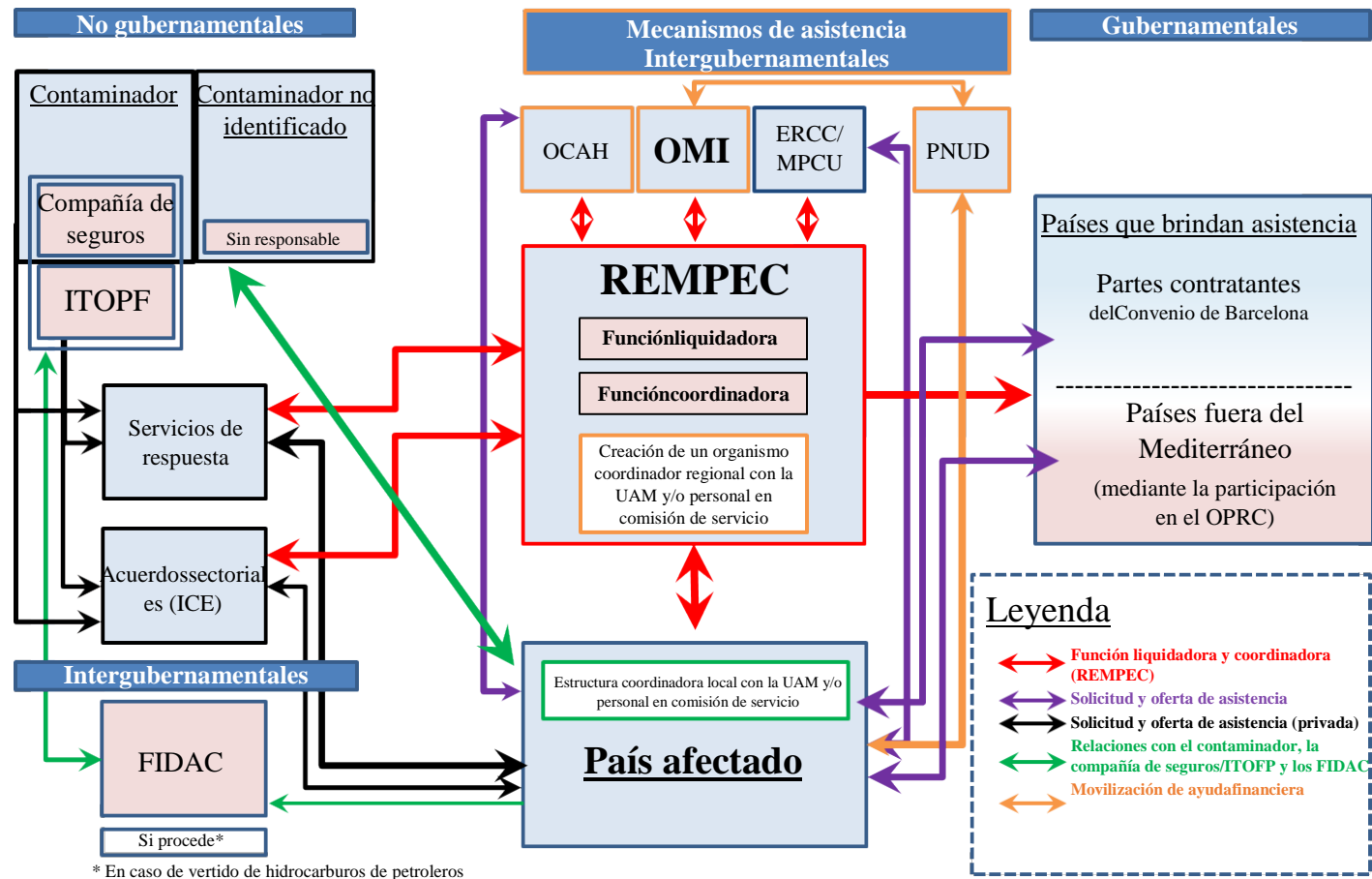
**Diagramas de las relaciones entre REMPEC y otras organizaciones**

<p>Diagrama 1</p>	<p>En este <b>diagrama se presentan las relaciones</b> de cooperación y asistencia mutua en las situaciones de nivel 2 o nivel 3 en las que una parte contratante afectada solicita asistencia a otra parte contratante y también a servicios de respuesta o acuerdos sectoriales y en las que REMPEC ofrece asesoramiento técnico y la ayuda de expertos (con la movilización de la UAM) y desempeña una función principalmente consultiva y facilitadora.</p>
<p><b>Niveles 2 y 3</b></p>	<p><b>Tipo de situaciones:</b> las situaciones de nivel 2 o nivel 3 tienen que ver con contaminaciones de mediano o gran alcance en las que la movilización de los recursos de respuesta necesarios puede obtenerse de las partes contratantes y la industria dentro del marco regional.</p>



\* En caso de vertido de hidrocarburos de petroleros

<p>Diagrama 2</p> <hr/>	<p>En <b>este diagrama se presentan</b> circunstancias especiales y situaciones de contaminación complejas y de gran alcance que dan lugar a una enorme movilización de medios de respuesta proporcionados por distintas fuentes (de la región y de fuera de esta). Estas pueden ser situaciones en las que no hay responsables inmediatos, lo que plantea el problema de la financiación de la asistencia internacional. Los medios movilizados procederán de mecanismos intergubernamentales, gobiernos individuales, organizaciones no gubernamentales o empresas privadas.</p>
<p><b>Circunstancias excepcionales</b></p>	<p><b>Situaciones</b> en las que REMPEC desempeñará una función liquidadora y coordinadora para evitar la duplicación de medios y la falta de adecuación de la oferta de asistencia y garantizar una buena coordinación de la movilización de recursos.</p>





## **PARTE II**

# **SOLICITUD Y GESTIÓN DE ASISTENCIA INTERNACIONAL**

### **(PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES)**

La Parte II detalla los procedimientos de gestión y organización de la cooperación y la asistencia internacional.

## **Chapter 1 Procedimientos para solicitar y ofrecer asistencia**

El Capítulo 1 contiene una guía paso a paso para informar, solicitar y ofrecer asistencia hasta la terminación de la operación, con el apoyo de un diagrama de flujos adjunto. Incluye una serie de impresos normalizados tendientes a facilitar la petición y el ofrecimiento de asistencia en el ámbito regional.

### **1.1 Requisito previo: la preparación nacional y un sistema de respuesta.**

#### **1.1.1 Principios Generales**

De conformidad con el Convenio OPRC (artículo 6) y con el Protocolo de prevención y emergencia (artículo 4), las Partes contratantes deben establecer y mantener un sistema nacional para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación marina, sistema que habrá de definir cuál sea la autoridad nacional competente responsable de hacer frente a los sucesos de contaminación marina, la autoridad competente responsable de recibir los informes sobre contaminación, y la autoridad responsable de la cooperación y asistencia internacional. Esta información habrá de ser comunicada a las otras Partes contratantes y al CERSEC, constituyendo estas exigencias un requisito previo para una cooperación y asistencia internacional efectiva (*Anexo I.2*).

Para garantizar una coordinación eficiente de la asistencia regional y de la internacional, se recomienda que los sistemas nacionales diferencien claramente entre la gestión de la asistencia internacional y la gestión de las medidas de respuesta operacional. A tal fin, el Plan de Contingencia Nacional deberá definir una estructura de gestión específica para la cooperación y asistencia mutua para hacer frente a los sucesos de contaminación marina que se active cuando sea necesario.

La estructura de gestión para la asistencia internacional debe actuar en total colaboración con las estructuras de mando para respuestas operacionales definidas en el Plan de Contingencia Nacional, debiendo hacer lo posible por proporcionar el apoyo solicitado. La estructura de gestión para la asistencia internacional debe prestar apoyo a las autoridades responsables de la respuesta nacional, y al sector involucrado en las operaciones de respuesta, en concreto, en la gestión y coordinación de la provisión de mano de obra, equipamiento y otros recursos, ocupándose asimismo del apoyo logístico y de las formalidades de inmigración y aduanas. El Plan de Contingencia Nacional definirá las funciones y tareas de la estructura de gestión para la asistencia internacional, y designará los miembros de la estructura. En concreto, el Plan de Contingencia Internacional debe definir qué autoridad asumirá la responsabilidad general de la petición, aceptación o decisión sobre la prestación de asistencia. Ha de crearse un sistema sólido de procedimientos para la solicitud, recepción, gestión y aceptación de la asistencia internacional procedentes de varias fuentes (gobiernos nacionales, a través del Centro Regional, el sector privado, etc.), que actúe como punto de contacto para la coordinación del despliegue logístico de los recursos aceptados dentro de la zona afectada.

Asimismo, deben establecerse procedimientos para la organización del trabajo, la comunicación y la información.

### **1.1.2 Evaluación inicial (por parte de la estructura de mando para respuestas operacionales)**

Recibido por la autoridad/departamento correspondiente un informe de contaminación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10, párr. 1(a) del Protocolo de prevención y emergencia, aquella Parte contratante que haya de hacer frente a un suceso de contaminación “evaluará como proceda la naturaleza, la extensión y las posibles consecuencias del suceso de contaminación o, en su caso, el tipo y la cantidad aproximada de hidrocarburos o de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, así como la dirección y la velocidad de deriva de las manchas”. La encargada de esta evaluación inicial será la autoridad responsable de la respuesta operacional.

### **1.1.3 Notificación (por la autoridad designada/Centro de Coordinación OPRC -la estructura de mando para respuestas operacionales.)**

De acuerdo con el artículo 10, párr. 1(c) del Protocolo de Prevención y Emergencia, toda Parte contratante que se enfrente a un suceso de contaminación “informará inmediatamente a todas las Partes que puedan ser afectadas por el suceso de contaminación acerca de las evaluaciones que haya llevado a cabo y de cualquier medida que haya tomado o que se proponga tomar y simultáneamente facilitará esa misma información al Centro Regional, el cual la transmitirá a todas las otras Partes”. A tal fin, las Partes podrán hacer uso del impreso normalizado del CERSEC para la notificación e información de sucesos de contaminación (POLREP). En el *Anexo II.1* y en el *Anexo II.2* se contienen detalles sobre los procedimientos de notificación e información según el impreso POLREP.

### **1.1.4 Activación del Plan de Contingencia Nacional.**

Sobre la base de la evaluación inicial de la autoridad responsable para respuestas operacionales, la estructura de mando podrá acordar o proponer la activación del Plan de Contingencia Nacional cuando la situación así lo exija, o bien acordar o proponer el establecimiento de una estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional.

## **1.2 Solicitud de asistencia, movilización de recursos externos.**

### **1.2.1 Valoración de las necesidades (por parte de la estructura de mando).**

La autoridad responsable de respuestas operacionales de la Parte contratante afectada por el suceso evaluará y determinará el nivel de respuesta exigido, tomando en consideración la gravedad del suceso, (incluyendo el lugar de acaecimiento y la naturaleza y cantidad del agente contaminante, junto con otros elementos importantes), y si se precisa o no asistencia.

Los expertos (nacionales o internacionales, o los expertos de la MAU) de la estructura de mando sobre el terreno deberán evaluar la situación con detalle; en ese punto, la estructura de mando deberá proponer que la estructura de gestión para la asistencia internacional solicite el apoyo de expertos de la MAU para la realización de la evaluación detallada de la situación. (*Anexo II.3*)

Los expertos sobre el terreno (la unidad de mando sobre el terreno) apoyarán al jefe *in situ* (OSC) y al Jefe Superior *in situ* (SOSC)/Jefe Nacional *in situ* (NOSC) que ostente la responsabilidad general de las operaciones de respuesta, en la identificación de las limitaciones de recursos y de suministros de determinados equipamientos concretos necesarios, o de otros recursos de respuesta, durante el tiempo que dure la misma. La estructura de mando evaluará las necesidades de asistencia internacional, tomando en consideración los recursos nacionales disponibles y los recursos movilizados por la Parte responsable, incluyendo los procedentes del extranjero.

Tras la evaluación detallada de la situación, la estructura de mando concretará, en la forma más precisa posible, la tipología y cantidad de equipamiento y de productos necesarios.

Se recomienda que sea la **estructura de mando para respuestas operacionales**, al nivel del Mando sobre el terreno, del País peticionario quien remita la solicitud de equipamiento, recursos de respuesta y especialistas técnicos, y que se formalice en el marco de la **estructura de gestión para la cooperación y el apoyo internacional**.

Las estructuras de mando y de gestión para la asistencia internacional deben trabajar en estrecha colaboración. Se recomienda que entre estas estructuras se entable una comunicación frecuente para determinar toda necesidad de cambio y para actualizar el estatus de llegada de los ofrecimientos aceptados y de los recursos movilizados por la Parte responsable desde el extranjero.

Se recomienda que un experto técnico de la Unidad de mando sobre el terreno comunique entonces las necesidades de equipamiento y recursos a la **estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional**, a través del impreso normalizado para la solicitud de recursos sobre el terreno (Apéndice al **Anexo II.4**), y que, mediante un contacto diario, defina toda necesidad de cambio y actualice el estatus de llegada de los ofrecimientos aceptados y la trazabilidad de los recursos movilizados por la Parte responsable desde el extranjero.

La solicitud de asistencia puede consistir en:

- equipamiento específico exclusivamente;
- equipamiento específico y personal formado;
- equipos de intervención integral;
- personal con conocimientos especializados;
- vigilancia aérea.

Los equipos de intervención anteriormente mencionados estarán compuestos por:

- un líder del equipo capaz por sí mismo de llevar a cabo el trabajo de los equipos de intervención de acuerdo con las instrucciones recibidas del jefe sobre el terreno (OSC) designado;
- personal y tripulaciones formadas en el manejo del equipamiento;
- buques y aeronaves especializadas y no especializadas;
- equipamiento de respuesta especializado y no especializado;
- equipamiento de comunicación e instalaciones;
- equipamiento de seguridad personal (equipos de protección personal, trajes de protección, dispositivos de respiración, etc.);
- capacidad de almacenamiento a bordo para las cantidades limitadas de hidrocarburos recuperados, etc. (si, por ejemplo, la capacidad del depósito estuviera disponible);

### 1.2.2 Procedimiento de solicitud (por parte de la estructura de gestión, sobre la base de las necesidades puestas de manifiesto por la estructura de mando).

Se recomienda que, tan pronto como se haya activado la estructura de mando para la asistencia internacional, el Ministro de Asuntos Exteriores de la Parte afectada, en nombre de la estructura de gestión y en coordinación con la misma, curse instrucciones a sus embajadas y misiones diplomáticas en otras Partes Contratantes, a través de sus canales diplomáticos, y que contacte con el CERSEC para facilitar el apoyo internacional.

Toda solicitud de asistencia debe redactarse de forma clara y precisa (en cuanto a cantidad, tipología, etc.), indicando la finalidad a la que pretende destinarse el equipamiento, los productos y el personal de respuesta.

Se recomienda al País peticionario hacer uso de los impresos normalizados de solicitud de asistencia que se contienen en el *Anexo II.3* (Formulario normalizado para la solicitud de expertos) y en el *Anexo II.4* (Formulario normalizado para la solicitud de equipamiento y productos).

Con el fin de facilitar a la Parte que preste la asistencia información sobre las especificidades del suceso y sobre las necesidades operativas, el País peticionario deberá utilizar y adjuntar a la solicitud, como parte de la solicitud de recursos específicos, el **Formulario normalizado de información adicional (POLINF) que se adjunta en el Anexo II.**

Se recomienda que, como mínimo, el impreso de solicitud de asistencia haga mención de lo siguiente:

- el nombre del suceso, el número de serie o referencia y la ubicación;
- la fecha y hora de la transmisión;
- el nombre del representante autorizado del peticionario, su cargo y los datos de contacto;
- una persona de contacto para el origen del equipamiento, incluyendo el nombre y los datos de contacto;
- el número exacto, el tipo y las características del equipamiento solicitado, incluyendo parámetros técnicos de la asistencia solicitada (como voltaje, frecuencia de bombeo, capacidad, acoplamientos, enchufes, etc.), con el mayor detalle posible;
- otros requisitos específicos (como etiquetado, embalaje, fechas de caducidad o idioma de los manuales);
- la fecha en la que se necesita el equipamiento y ubicación en la que se necesita, con indicación del tiempo durante el que va a ser necesario (o con solicitud de donación);
- indicación sobre si el País peticionario se hará cargo de la totalidad de los impuestos, tasas y gravámenes aduaneros de la asistencia en especie/mercancías, así como de las limitaciones a la importación y exportación;
- puntos de entrega de los recursos, incluyendo el tipo (tierra, mar o aire), el nombre del punto y su localización o dirección;
- indicación de si el País peticionario facilitará un lugar de almacenamiento en el país;
- indicación de si el País peticionario se hará o no cargo de la distribución de los recursos dentro del país;
- el nombre del consignatario y datos de contacto; y,
- el nombre del funcionario autorizado, cargo, organización, firma y fecha de la firma.

Asimismo, las solicitudes han de incluir información sobre procedimientos relevantes tales como:

- información sobre respuesta preliminar a los ofrecimientos de asistencia, incluyendo, cuando proceda, detalles sobre la forma en que se evaluará el ofrecimiento de apoyo con posterioridad, en el marco de la estructura de mando para respuestas operacionales y de las leyes y reglamentos vinculados, y sobre todo proceso de evaluación interinstitucional que resulte aplicable;

- instrucciones para que se proporcione información detallada sobre cada ofrecimiento de asistencia de un gobierno extranjero u organismo internacional; e,
- instrucciones sobre el envío y transmisión de todo ofrecimiento a la embajada o misión diplomática del País peticionario más cercana. Se recomienda asimismo que el País peticionario instruya a sus embajadas y misiones diplomáticas en todo el mundo sobre la forma en que han de hacerse llegar estos ofrecimientos al funcionario designado responsable, en coordinación con la estructura de mando, de la organización y despacho de los recursos hacia el lugar en que van a ser utilizados;
- los datos de contacto del Ministro de Asuntos Exteriores (por ejemplo, dirección de correo electrónico, fax y teléfono, datos de contacto de las personas de contacto específicas que necesiten la información).

### 1.2.3 Términos y condiciones.

Se recomienda establecer un canal de comunicación oficial claro entre las autoridades competentes de la Parte contratante afectada y las de la Parte que presta la asistencia, así como con el CERSEC, para determinar quién liderará las negociaciones.

Para que una solicitud de asistencia sea aceptada íntegramente y para que pueda iniciarse la movilización hacia el área afectada, el País peticionario y el País que presta la asistencia deben pactar las condiciones específicas de la transacción, lo que incluirá:

- un acuerdo de entendimiento claro sobre las expectativas de compensación: si habrá de satisfacerse contraprestación o renta alguna por el equipamiento (o los recursos), o si se devolverá “en especie”; y,
- un acuerdo claro entre todas las partes sobre el régimen de responsabilidades, las necesidades de aseguramiento, las condiciones de devolución del equipamiento (cuando proceda), etc. (véase el *Anexo II.7*)

En ausencia de un acuerdo bilateral o multilateral, el artículo 13 del Protocolo de prevención y emergencia estipula que las Partes sufragarán los costes de la activación de sus respectivas medidas de lucha contra la contaminación. En el caso de que una Parte adopte determinadas medidas a solicitud expresa de la otra, la Parte peticionaria deberá reembolsar a la Parte que preste la asistencia los gastos de las mismas; si las medidas fueran adoptadas por propia iniciativa de una de las Partes, será esta la que haya de sufragar los costes de tales medidas.

Se recomienda que la Parte peticionaria y la Parte que presta la asistencia pacten las condiciones financieras de la operación antes iniciar el envío del equipamiento o de los recursos.

La Parte que preste la asistencia deberá estar en disposición de proporcionar información sobre las consecuencias económicas vinculadas con la asistencia solicitada. La Parte que preste la asistencia hará lo posible para proporcionar la asistencia solicitada y para determinar en qué medida puede dar satisfacción a lo interesado. Con el fin de garantizar que se cuenta con el conocimiento necesario de los recursos nacionales existentes, la Parte que preste la asistencia habrá de estar en disposición de nombrar funcionarios de enlace para el personal de la estructura de mando o de la estructura de gestión de la Parte peticionaria (*Anexo I.4.3*)

#### **Se recomienda que:**

- una vez se ha puesto en marcha el proceso de asistencia internacional, se proceda a una inmediata identificación y negociación de los aspectos generales, así como de la contraprestación a prestar por el envío, recepción y devolución del equipamiento solicitado u ofrecido;

- la Parte que preste la asistencia adjunte a su respuesta un listado detallado del equipamiento, los sistemas o productos disponibles (indicando los datos necesarios sobre envío, incluyendo dimensiones, tipo de combustible y forma propuesta de transporte). Se recomienda asimismo que en dicho listado se incluya igualmente el equipamiento necesario para el manejo de los materiales en el puerto o aeródromo de entrada, el número de personas necesarias para las labores de descarga, y los medios necesarios para el transporte del material de respuesta hasta el lugar del suceso. (*Anexo I.4.2.B*)

#### **1.2.4 Comunicación e información.**

La necesidad de que todas las partes intervinientes tengan una imagen operativa común y una percepción precisa de la situación es fundamental. Se recomienda que la estructura de mando sobre el terreno garantice que la estructura de mando y la estructura de gestión para la asistencia internacional tengan un conocimiento pleno, en el ámbito local, de la rapidez con la que evoluciona la situación, en concreto sobre las necesidades evolutivas de los recursos de respuesta de naturaleza limitada o esencial.

En la práctica, se recomienda que las Partes tomen en consideración el establecimiento de uno o varios portales de información online que faciliten lo siguiente:

- información a las Partes contratantes, al CERSEC, a los organismos internacionales y a otros terceros sobre las necesidades operacionales, actuales o previstas, que puedan satisfacerse a través de la asistencia internacional;
- información sobre el grado de detalle necesario de la asistencia internacional (equipamiento y personal) con el fin de garantizar una revisión y una valoración lo más útil y eficiente posible;
- un lugar o lugares para el envío de ofrecimientos de asistencia internacional que simplifique la labor de recopilar información y optimice las comunicaciones sobre la recepción y el estado de los ofrecimientos;
- información a los medios de comunicación y al público en general sobre el marco global de la respuesta, y el conocimiento público, cuando proceda, de todos los que contribuyen en dicha respuesta; y,
- personas de contacto para que las Partes contratantes, el CERSEC o los organismos internacionales puedan obtener información adicional.

### **1.3 Ofrecimientos de Asistencia.**

#### **1.3.1 De las Partes contratantes.**

El ofrecimiento de equipamiento de las Partes contratantes que pueda desplegarse en operaciones de respuesta o utilizarse en relación con las mismas puede responder a una solicitud remitida por la Parte contratante afectada, o bien decidirse por propia iniciativa de una de las Partes contratantes.

Se recomienda que los ofrecimientos de asistencia al país afectado, que habrán de incluirse en un Formulario detallado de ofrecimiento de asistencia (*Anexo II.5*), hagan mención a lo siguiente:

- el tipo exacto de equipamiento ofrecido y las especificaciones del mismo, incluyendo, dentro de lo posible, fotografías detalladas del equipamiento, con indicación del/de los fabricante/s, número de modelo, documentos especificativos y, si fuera útil, cualquier información sobre el uso previo del equipamiento ofrecido en sucesos similares de descarga/retirada de hidrocarburos o materiales peligrosos;
- el estado actual del equipamiento y la eventual degradación del mismo a consecuencia de su utilización;
- el número o cantidad total de cada tipo o categoría de equipamiento concreto ofrecido;
- el peso, las dimensiones y otras características físicas del equipamiento ofrecido;

- el lugar y el tiempo previsto durante el que el equipamiento va a estar disponible (o la posibilidad de donación);
- si el equipamiento se ofrece o no de forma gratuita o con algún tipo de contraprestación, con un resumen de los términos y condiciones del ofrecimiento en caso de que el equipamiento se ofrezca de forma gratuita;
- los medios de transporte necesarios;
- si el equipamiento se encuentra o no actualmente emplazado;
- la ubicación del aeropuerto o puerto marítimo internacional desde el que va a ser transportado el equipamiento;
- si el gobierno u organismo oferente transportará el equipamiento, y, en su caso, los términos y condiciones en los que se ofrece tal transporte, incluyendo toda limitación a la exportación o restricción aduanera que pudiera resultar de aplicación al amparo de la legislación nacional de gobierno oferente;
- los puntos de entrega de los recursos, con indicación de la tipología (tierra, mar o aire), del nombre del punto y de la ubicación/dirección del punto;
- todo problema logístico especial a que pueda ser necesario hacer frente durante el transporte o despliegue del equipamiento;
- cualquier condición especial relacionada con el uso del equipamiento por parte de la Parte u organismo oferente;
- estimaciones del tiempo necesario para poner el equipamiento a disposición para su traslado;
- información de contacto de las personas de contacto autorizadas con conocimiento de los datos técnicos relevantes del equipamiento ofrecido, y su disponibilidad para comentar información técnica adicional o datos operativos adicionales con especialistas técnicos;
- expectativas sobre la limpieza y reparación del equipamiento antes de su devolución al País que presta la asistencia; y,
- nombre del funcionario autorizado, cargo, organización, firma y fecha de la firma.

En lo que respecta al ofrecimiento de personal o de asistencia técnica, de asesoramiento o especializada por una de las Partes contratantes u organismo internacional, la información detallada a facilitar a la Parte contratante peticionaria podrá incluir, entre otras menciones, las siguientes:

- referencias o una breve descripción de la especialización de cada una de las personas que pueden prestar la asistencia;
- una evaluación de la capacidad de cada una de las personas intervinientes en las operaciones de respuesta para comunicarse verbalmente y por escrito en el idioma oficial del país, y la disponibilidad de servicios de traducción efectivos cuando se prevea una barrera idiomática;
- la capacidad de cada una de esas personas en lo que respecta a (1) la rapidez con la que puede desplegarse en operaciones de respuesta, (2) el tiempo durante el que puede estar desplegado, y (3) cualquier circunstancia que podría exigir la salida de la persona del centro de operaciones antes del transcurso del periodo de despliegue previsto;
- todo coste al que el gobierno receptor espere tener que hacer frente (por ejemplo, tarifas aéreas, alojamiento, dietas, contraprestación por los salarios abonados durante la estancia);
- si la Parte contratante u organismo proporcionará comunicaciones directas entre las personas que prestarán la asistencia y los especialistas técnicos del País peticionario para una ulterior evaluación del ofrecimiento;
- cualquier requisito especial de la Parte contratante u organismo que ofrece la asistencia relacionado con el estatus de las personas durante el periodo de despliegue (por ejemplo, la necesidad de que las misas tengan el estatus de personal técnico de la embajada); y,
- la configuración de los medios necesarios para garantizar la seguridad de las personas que participen en las operaciones de respuesta mientras estén prestando apoyo en el país afectado, y la garantía de su indemnidad frente a cualquier norma sobre responsabilidad vigente en dicho país.

### **1.3.2 Por parte de mecanismos de asistencia (mecanismos intergubernamentales ONU-OCAH, DG ECHO/CCRC).**

Los ofrecimientos de equipamiento por parte de mecanismos de asistencia que puedan ser desplegados o utilizados a modo de contribución en el marco de una operación de respuesta amplia deberán responder a una previa solicitud conjunta del CERSEC y de la Parte contratante afectada, en casos de gran contaminación y/o circunstancias excepcionales.

Cada mecanismo de asistencia deberá proporcionar y coordinar la provisión de la ayuda que pueda movilizarse a través de su propio mecanismo de asistencia, lo que permitirá garantizar que la asistencia prestada sea coherente con la solicitud y con las necesidades del país afectado. Estos ofrecimientos de asistencia prestados en la forma de contribución a una intervención liderada y coordinada por el CERSEC en casos de gran contaminación o de circunstancias especiales, llevarán consigo una estrecha colaboración entre estos mecanismos y el CERSEC, con el fin de evitar la duplicidad de medios y la inadecuación de la asistencia ofrecida.

En lo que respecta a los ofrecimientos de asistencia por parte de mecanismos de asistencia, resulta necesario informar detalladamente tanto al CERSEC como a la Parte contratante en términos análogos a los anteriormente mencionados. A tal fin, puede utilizarse un impreso normalizado.

### **1.3.3 Por parte del sector privado.**

Ofrecimientos por parte de entidades privadas como respuesta a una petición de la estructura de gestión para la asistencia internacional de la Parte afectada.

Siguiendo las recomendaciones de la estructura de respuesta, la estructura de gestión para la asistencia internacional podrá negociar de forma directa con los proveedores de actuaciones de respuesta, fabricantes de equipamiento o centros de expertos de países extranjeros, para conseguir el equipamiento concreto necesario o la especialización que se precise.

Ofrecimientos por iniciativa de entidades privadas

Durante una operación de respuesta prolongada en el tiempo, compleja o importante, es posible que entidades privadas se ofrezcan a prestar equipamiento, recursos o personal técnico. Se recomienda que los ofrecimientos no solicitados se remitan a la estructura de gestión para la asistencia internacional incluso cuando los mismos sean recibidos directamente por la unidad de mando sobre el terreno.

Se recomienda que:

- la estructura de gestión para la asistencia internacional registre cada uno de estos ofrecimientos y realice un seguimiento del estado de la contestación, haciendo mención del número de veces en que fuera enviado y de su contenido;
- la estructura de gestión para la asistencia internacional cree un listado del equipamiento y de los recursos ofrecidos, y que comparta periódicamente este listado con la unidad de mando sobre el terreno, ante la posibilidad de que con posterioridad pueda surgir una necesidad a la que alguna parte de dicho equipamiento o recursos pudiera dar respuesta;
- algunos de los ofrecimientos habrán de ser rehusados, cuando el equipamiento o los recursos ofrecidos resulten claramente innecesarios o inadecuados y no se prevea que puedan necesitarse con posterioridad.



### **1.3.4 Aceptación y rechazo (valoración de ofertas).**

Teniendo en cuenta que pueden recibirse ofrecimientos solicitados y no solicitados, se recomienda que:

- se registren, y que se realice un seguimiento a medida que sean objeto de tramitación y valoración y final aceptación o rechazo;
- la estructura de gestión para la asistencia internacional cuente con personal suficiente y formado en la gestión de este conjunto de procesos y procedimientos.

Cuando un país afectado reciba un ofrecimiento de asistencia, solicitado o no, se recomienda que acuse recibo de dicho ofrecimiento (*Anexo II.5*), haciendo mención de,

- el nombre de la persona que haya recibido el ofrecimiento;
- la fecha y hora de recepción del ofrecimiento; y
- la fecha propuesta para la comunicación de la decisión de aceptación/rechazo a la Parte que hubiera realizado el ofrecimiento.

Uno de los principales objetivos de un sistema de asistencia internacional exitoso es garantizar que los ofrecimientos son útiles y dan apoyo a las medidas de respuesta haciendo uso de las herramientas que resulten necesarias, sin entorpecer el desarrollo de respuesta con equipamiento innecesario, desfasado o no deseado.

Se recomienda la creación de un equipo de evaluación que se encargue de la recepción, valoración y aceptación o rechazo de estos ofrecimientos. Para que el apoyo internacional tenga éxito, es esencial que los equipos de evaluación incluyan entre sus miembros a un técnico especialista que participe activamente en la respuesta y que tenga un conocimiento exhaustivo de las necesidades de respuesta específicas y de su evolución (por ejemplo, del tipo y la clase de redes de filtración, decantadores u otros equipamientos).

Cuando un país afectado haya tomado una decisión sobre aceptar o no un ofrecimiento, se recomienda que responda a la Parte que haya hecho el ofrecimiento mediante un Formulario de comunicación de la aceptación/rechazo (*Anexo II.6/Anexo II.7*), en el que se haga mención de:

- el nombre/la descripción de cada ofrecimiento y de la decisión tomada en relación con el mismo (aceptación, rechazo o en espera);
- para cada ofrecimiento aceptado, la fecha en la que el recurso será necesario, el nombre y la ubicación de la persona de contacto y el mecanismo de transporte para el recurso;
- para cada ofrecimiento rechazado, el motivo por el que se declina; y
- el nombre del funcionario autorizado, el cargo, la organización, la fecha y la firma.

## **1.4 Recursos movilizados por la Parte responsable a su costa.**

### **1.4.1 Movilización de los recursos por la Parte responsable y a su costa tras la solicitud del gobierno del país afectado para la adopción de medidas para hacer frente a la contaminación.**

La autoridad competente del país afectado puede solicitar que el propietario de un buque, el operador de una unidad mar adentro o el operador de una instalación de manipulación, adopte las medidas de respuesta necesarias para controlar, minimizar y luchar contra la contaminación, en la medida de su

responsabilidad. Ello puede llevar a que la Parte responsable tenga que movilizar sus recursos en el extranjero, trayéndolos hacia el país afectado a su costa.

En tal caso, las autoridades competentes de la estructura de mando y de la estructura de gestión deberán garantizar la observancia de los procedimientos para la movilización de la asistencia internacional.

Instado el proceso de asistencia internacional, las autoridades locales competentes del país afectado deberán estar plenamente informadas, debiendo hacerse un seguimiento de las negociaciones con el fin de permitir un conocimiento global de la tipología concreta y de la cantidad de recursos que entrarán a través de sus fronteras, así como de la adopción de las medidas necesarias en relación con esta movilización. Deben entablarse y mantenerse relaciones con los contratistas de respuesta contratados por la Parte responsable.

#### **1.4.2 Movilización de recursos por la Parte responsable, a su costa, por su propia iniciativa con el acuerdo del país afectado.**

En caso de sucesos de contaminación de gran importancia y trascendencia, es posible que el causante de la contaminación (la Parte responsable) movilice o tenga que movilizar equipamiento de respuesta desde el extranjero. Será entonces necesario que las autoridades competentes y la estructura de gestión para la asistencia internacional, en colaboración con la estructura de mando, garanticen que,

- los recursos de lucha que el causante de la contaminación pretenda introducir en el país se acomodan a la estrategia nacional de respuesta y a las limitaciones o al orden de prioridad en el uso de las técnicas de respuesta seleccionadas en función de la ubicación, las condiciones medioambientales, la proximidad a zonas sensibles (aprobación y condiciones de uso de agentes de dispersión), y a la normativa sobre tratamiento y eliminación de residuos;
- se apliquen a la importación de recursos internacionales los procedimientos de solicitud de asistencia internacional, en concreto, los relacionados con aduanas e inmigración.

El Plan de Contingencia Nacional debe identificar los métodos de respuesta y las técnicas a utilizar, así como las circunstancias en las que hayan de utilizarse, incluyendo la eliminación de la fuente de contaminación, la contención y recuperación de los hidrocarburos liberados en el mar, el uso de agentes de dispersión, la protección de zonas sensibles y la limpieza de la costa.

Será precisa la aprobación de la asistencia internacional por parte de la estructura de mando y de la estructura de gestión para la asistencia internacional, según se establezca en el Plan de Contingencia Nacional, cuando el operador o la persona designada en el plan de emergencia de una unidad mar adentro o de una instalación de manipulación solicite apoyo del personal externo, equipamiento o productos proporcionados por el sector; esto se refiere, en particular, a los medios disponibles en los arsenales locales o globales propios del sector.

#### **1.5 Operaciones de respuesta conjunta realizadas por países vecinos.**

*Son “Operaciones de respuesta conjunta” todas las operaciones de respuesta frente a la contaminación en las que intervenga personal, equipamiento productos u otros medios de, al menos, dos países vecinos que estén directamente afectados o que puedan verse afectados” (Anexo II.4.2)*

Este supuesto se refiere a aquellos sucesos marítimos de magnitud tal que puedan contaminar y afectar a una o más Partes contratantes, cuando la solicitud de asistencia de las partes que pudieran estar amenazadas esté justificada. El suceso podrá consistir en un derrame acaecido en una zona bajo las competencias de una Parte contratante que amenace una zona competencia de otra de ellas.

La autoridad competente de la Parte contratante en cuya zona de competencias o interés se hubiera producido el suceso deberá, una vez recibido y verificado el informe de evaluación inicial, informar de forma inmediata a las autoridades operacionales de las otras Partes contratantes a través de sus Puntos de contacto nacionales, así como al CERSEC.

### **1.5.1 Cooperación entre países vecinos (solicitud/ofrecimiento de asistencia) y coordinación en la movilización de recursos.**

Activado el Plan de Contingencia Nacional (o, en su caso, el plan de contingencia bilateral o multilateral), las autoridades competentes de la estructura de gestión de la Parte contratante afectada deberán remitir una solicitud de asistencia, sobre la base de la recomendación y los requisitos de la estructura de respuesta, a las autoridades competentes de la Parte contratante que se vea amenazada, utilizando a tal fin el Formulario normalizado para la solicitud de asistencia (*Anexo II.3*)

Los procedimientos para la movilización y coordinación de los recursos de respuesta que se describen en esta Guía se aplicarán en defecto de una previsión en el plan de contingencia bilateral o multilateral que aborde la cuestión de la agrupación de los recursos en casos de emergencia. Los recursos locales de la Parte contratante afectada se complementarán, en la medida que resulte necesario, por el personal y por los medios prestados como asistencia por las Partes contratantes vecinas que se vean amenazadas, previa petición por la estructura de gestión de la Parte afectada.

Las Partes contratantes deben intercambiarse información (preferiblemente a través del CERSEC) sobre las aeronaves adecuadas para la supervisión del vertido (incluyendo las características técnicas y el equipamiento especializado) a que tenga acceso cada una de ellas; lo anterior resulta aplicable tanto a las aeronaves propiedad de las Partes como a las pertenecientes al sector.

A la cabeza estará la estructura de mando de la Parte contratante cuya zona de competencias se haya visto afectada o pueda verse afectada por el suceso de contaminación y que haya pedido asistencia.

Cuando la mayor parte del agente contaminante se haya trasladado desde la zona de competencia de la Parte Contratante que hubiera solicitado inicialmente la asistencia, hacia la zona bajo la competencia de otra Parte contratante que también solicite asistencia, ambas Partes deberán pactar la cesión del liderazgo de la primera de las Partes a la otra.

### **1.5.2 Solicitud de asistencia internacional por cada país individual, y gestión de los ofrecimientos de asistencia externos remitidos a cada país individual (coordinación).**

En caso de contaminación grave y trascendente que afecte a más de un país, además de agrupar sus recursos propios, cada país podrá solicitar asistencia internacional individualmente. En tal situación, en la que los países soliciten asistencia internacional individualmente para el mismo suceso, surge la necesidad de que los países afectados colaboren estrechamente a la hora de valorar la necesidad de asistencia internacional, y de movilizar y coordinar el despliegue de los recursos de lucha. En estos casos, los países afectados podrán interesar el apoyo del CERSEC para coordinar la asistencia internacional. En su colaboración, los países afectados deberán tener presentes las consecuencias económicas de sus actuaciones.

## **1.6 Envío de recursos.**

Se aplicarán los Principios y Directrices para el envío, recepción y devolución de equipamiento en caso de operaciones de asistencia internacional contenidos en el *Anexo I.4.2/B*.

### **1.6.1 Papel y responsabilidad del País que presta la asistencia en el envío de recursos.**

El papel y la responsabilidad que asume el País que presta la asistencia consiste en vigilar y autorizar la salida del equipamiento gubernamental y del sector privado, así como del personal, cuyos desplazamientos podrían verse restringidos como consecuencia de la necesidad de observar determinados requisitos mínimos de capacidad de respuesta.

Se recomienda que la Parte que presta la asistencia,

- adjunte a su respuesta (*Formulario de Ofrecimiento de Asistencia – Anexo II.4*) un listado detallado del equipamiento, los sistemas o los productos disponibles, con mención de los datos de envío necesarios incluyendo la dimensión, el tipo de hidrocarburo, y las formas de transporte previstas. Se recomienda que en dicho listado se haga también mención al equipamiento necesario para la manipulación de ese material en el puerto o aeropuerto de entrada, al número de personas necesarias para las labores de descarga, y a los medios de transporte que precisa dicho material de respuesta para su traslado hasta el lugar del suceso;
- defina unos estándares mínimos en lo que respecta a:
  - la formación necesaria para el manejo del equipamiento enviado a la Parte peticionaria;
  - la seguridad precisa para el manejo del equipamiento remitido a la Parte peticionaria;
  - el mantenimiento necesario para el manejo del equipamiento enviado a la Parte peticionaria;
  - las medidas de protección necesarias para el manejo del equipamiento enviado a la Parte peticionaria.

### **1.6.2 Papel y responsabilidad de la estructura de gestión del País peticionario en la recepción y envío de los recursos al lugar de su utilización, en coordinación con la estructura de mando.**

La estructura de gestión para la cooperación y asistencia internacional debe actuar como punto centralizado de contacto en la respuesta para la tramitación de las solicitudes y para la recepción, evaluación y aceptación de ofrecimientos de apoyo internacional procedentes de diversas fuentes (gobiernos nacionales, CERSEC, sector privado, etc.), así como para la coordinación de la logística del despliegue de los recursos aceptados dentro de la zona afectada.

La estructura de gestión deberá:

- designar a la autoridad competente para la recepción del equipamiento, los productos y el personal, y garantizar el control de las operaciones desde la llegada del equipamiento, de los productos y del personal al país, y durante su traslado desde y hacia el lugar de operaciones;
- disponer lo necesario para permitir la rápida entrada del equipamiento, los productos y el personal antes de su llegada, garantizando la simplificación de las formalidades aduaneras en la mayor medida posible. Se recomienda admitir el equipamiento con carácter temporal, y que los productos se admitan libres de aranceles e impuestos especiales;
- suministrar todo lo necesario para el correcto funcionamiento y mantenimiento del equipamiento, proporcionando alojamiento y manutención a los equipos de respuesta;

- caso de que se precise el uso de aviones o barcos, garantizar que los buques obtienen todas cuantas autorizaciones resulten necesarias, y que las aeronaves puedan sobrevolar libremente el espacio aéreo nacional. Se recomienda cumplimentar un plan de vuelo o una notificación de vuelo y aceptarlo como autorización para el despegue o el aterrizaje de la aeronave, tanto en tierra como en aeródromos en alta mar no sujetos a la regulación aduanera ordinaria;
- devolver todos los productos no utilizados una vez se hayan completado las operaciones de respuesta, y garantizar la devolución del equipamiento, o su compensación en la forma que se hubiera convenido previamente;
- enviar a las autoridades competentes o a los representantes de la Parte que presta la asistencia un informe sobre la eficiencia del equipamiento, los productos o el personal prestado; y
- registrar el equipamiento que se ha utilizado y toda cuestión o información de cualquier tipo que resulte relevante.

La estructura de mando debe garantizar que cuando el equipamiento solicitado vaya a ser utilizado por personal local, el personal esté plenamente capacitado para esa tarea.

## **1.7 Mando operacional de los recursos movilizados en el contexto de la asistencia internacional.**

El gobierno del país afectado ostenta la responsabilidad global de adoptar y ejecutar las medidas necesarias para la protección de las líneas de costa y demás intereses conexos frente a toda contaminación o amenaza de contaminación; en consecuencia, aunque los sistemas nacionales puedan diferir entre sí (*por ejemplo, el gobierno asume íntegramente la responsabilidad de las operaciones de respuesta, o será la Parte responsable, bajo el control general y la supervisión de las autoridades gubernamentales, quien asuma la responsabilidad de las operaciones, o bien se puede diseñar una combinación de los dos sistemas, en función de las circunstancias*), el control operacional y la supervisión de las operaciones de respuesta corresponde a las autoridades competentes del País peticionario.

### **1.7.1 La estructura de mando del País peticionario ostenta el control operacional global y supervisa las operaciones de respuesta.**

El personal del País que presta la asistencia desarrollará su labor y dará cumplimiento a las obligaciones que les sean propias, bajo el control y la supervisión de la estructura de mando del País peticionario, siguiendo las decisiones adoptadas por la estructura de mando (autoridad operacional, jefe superior *in situ*) y el mando táctico de sus respectivos líderes de equipo y mandos de unidades.

La estructura de mando, además de asumir el mando/control operacional global, será específicamente responsable de la coordinación de las medidas que se adopten usando medios nacionales (equipos de intervención, buques, aeronaves) del País peticionario, y de aquellas que se adopten utilizando medios de las Partes que prestan asistencia (gobiernos o sector privado).

La estructura de gestión deberá nombrar un funcionario responsable sobre el terreno (dentro del marco de la estructura de mando sobre el terreno) que se encargue de recibir al personal, equipamiento, productos, y demás medios enviados por las Partes/los Países que prestan asistencia, así como de facilitar su integración en las operaciones de respuesta desde el momento de su llegada al país hasta el momento de su salida. Este funcionario trabajará en estrecha colaboración con el funcionario de enlace del País/de la Parte que presta la asistencia.

### **1.7.2 Disposiciones operacionales en caso de operaciones de respuesta conjunta por parte de países vecinos.**

En el caso de que un suceso acaecido en la zona de interés de un país amenace de forma directa o inminente los intereses de otro país, a falta de convenio bilateral o regional, los países deberán convenir, mediante un contacto directo entre la estructura de mando de sus autoridades operacionales, que sea el país amenazado el que asuma el liderazgo (el control operacional y la supervisión).

Los países deberán pactar la cesión del liderazgo de un país al otro en el momento en que la mayor parte del agente contaminante se haya trasladado desde la zona de competencias del país que inicialmente hubiera solicitado la asistencia, hacia la zona de competencias del otro país que se vea después afectado y que esté solicitando entonces la asistencia.

La cesión del liderazgo en aquellos casos en que la mayor parte de la contaminación se traslade desde la zona de interés de un país a la zona de competencias de otro ha de ser objeto de pacto tras las oportunas consultas entre los países afectados.

El país que ostente el liderazgo será el responsable de supervisar la contaminación, de evaluar la situación y de predecir e informar sobre la evolución del vertido, ejerciendo el mando operacional sobre las operaciones de respuesta conjunta.

*Serán de aplicación los principios y directrices sobre acuerdos y procedimientos operacionales a aplicar en caso de operaciones conjuntas (Anexo I.4.2/C)*

### **1.7.3 Uso de agentes de dispersión.**

El País peticionario debe informar a las Partes que presten asistencia (gobierno, sector privado) de sus políticas sobre el uso de agentes de dispersión. La información facilitada habrá de incluir un listado de los agentes de dispersión cuyo uso esté autorizado en las aguas territoriales del País peticionario, con indicación de las zonas en que se permite, limita o prohíbe dicho uso de agentes de dispersión y toda aquella otra información que pueda considerarse relevante.

### **1.7.4 Tratamiento y eliminación de residuos.**

El País peticionario debe informar a las Partes que presten asistencia (gobiernos, sector privado) de sus políticas sobre el tratamiento y la eliminación de los residuos acumulados durante las operaciones de respuesta. La información habrá de incluir una clara indicación del lugar en que puedan almacenarse temporalmente los residuos, y de su eliminación, así como de los pretratamientos a los que hayan de someterse los residuos.

### **1.7.5 Continuación del contacto entre la Parte que presta la asistencia y el País peticionario durante las operaciones de respuesta, según las circunstancias.**

Debe mantenerse el contacto entre la Parte que presta la asistencia y el País peticionario durante las operaciones de respuesta, mediante:

- contactos directos a través del funcionario de enlace de la Parte que presta la asistencia integrado en el personal del SOSC/OSC de la estructura de mando sobre el terreno; (*Anexo I.4.3*)

- informes de situación (*Anexo II.8*) durante todo el periodo transcurrido desde el envío de los recursos hasta la finalización de la asistencia.

El País peticionario debe mantener periódicamente informadas a las Partes que prestan la asistencia y al CERSEC, a través de los informes de situación SITREP (*Anexo II.8*), sobre:

- la evolución de la situación derivada del suceso de contaminación;
- las medidas adoptadas para luchar contra la contaminación;
- el desarrollo de las operaciones de respuesta; y,
- el registro de los recursos utilizados.

## **1.8 Finalización de la asistencia.**

### **1.8.1 Terminación por la Parte que presta la asistencia.**

Cuando las circunstancias lo impongan, la Parte que presta la asistencia podrá poner fin total o parcialmente a tal prestación, comunicando los detalles de la terminación a las autoridades competentes de la Parte peticionaria.

### **1.8.2 Terminación por el país afectado.**

La evolución de las operaciones de respuesta y limpieza han de ser objeto de monitorización, y, una vez finalicen las actuaciones, dará comienzo el repliegue de los recursos para, finalmente, adoptar la decisión de poner fin a las actividades de respuesta. Adoptada esta decisión, las actividades de respuesta entran en la fase de reparación o restauración, que tiene como fin vigilar o mejorar la recuperación natural de las áreas afectadas.

La asistencia internacional finalizará cuando, a criterio de la estructura de mando:

- las medidas de respuesta contra la contaminación hayan concluido y el agente contaminante haya dejado de resultar una amenaza para los intereses del País peticionario; o,
- la situación haya llegado a un punto en que la capacidad y los recursos de respuesta del País peticionario resulten suficientes para culminar con éxito las actividades de respuesta.

Salvo que se pacte otra cosa, una vez adoptada la decisión sobre la terminación de la asistencia internacional el personal, el equipamiento y los productos no utilizados, así como cualquier otro medio interviniente en las operaciones de respuesta, retornarán a sus países de origen. El equipamiento debe devolverse en el mejor estado de funcionamiento posible (las *directrices* sobre limpieza y reparación se contienen en el *Anexo I.4*).

## **1.9 Posible rol del CERSEC en la coordinación de la asistencia internacional.**

Al amparo de su mandato, el CERSEC puede prestar asistencia a una Parte contratante, cuando así se solicite en caso de emergencia, en los siguientes aspectos:

- prestando asesoramiento, información técnica y especialización (rol de facilitador)
  - ayudando a la estructura de mando sobre el terreno en la realización de una evaluación detallada de la situación;

- ayudando a la estructura de mando en la valoración de las necesidades de asistencia internacional y en la especificación, con el mayor detalle posible, del tipo y de la cantidad de equipamiento y productos que se precisan;
  - ayudando a la estructura de mando en la identificación de los países de los que puede recabarse apoyo;
  - valorando los ofrecimientos de asistencia;
  - proporcionando asistencia técnica;
  - facilitando la comunicación y el intercambio de información;
  - facilitando las relaciones entre las distintas partes intervinientes.
- Apoyo en la coordinación internacional (rol de coordinador)
- asistiendo en la identificación de fuentes de apoyo de fuera de la región;
  - en circunstancias excepcionales, ayudando en la movilización de recursos de respuesta y prestado apoyo financiero, en particular a través de los mecanismos de asistencia y de los mecanismos de financiación de Naciones Unidas;
  - haciendo de enlace entre los mecanismos para la asistencia y coordinación de la asistencia internacional.





## Diagrama de flujos con los pasos a seguir en la solicitud de asistencia local e internacional en el caso de un suceso de contaminación marina

### 1. RECEPCIÓN DEL INFORME DE CONTAMINACIÓN

**Por** la autoridad/funcionario designado (MARPOL: Art. 8, Párr. 2.1)

**Procedencia** el capitán de un buque, el operador de una unidad mar adentro o el operador de una instalación de manipulación.

### 2. EVALUACIÓN INICIAL

**Por** la oficina/autoridad designada responsable del seguimiento tras la recepción de un informe de contaminación (la estructura de mando).

### 3. NOTIFICACIÓN

**Por** la autoridad designada/persona de contacto OPRC (la estructura de mando) **a** todas las Partes contratantes que puedan verse afectadas y **a** el CERSEC **cumplimentando** el informe de contaminación (**POLREP**), comenzando con el **POLWARN** y continuando con las actualizaciones necesarias según la evolución **utilizando** el **POLINF**.

**Por: Persona de contacto OPRC**

**POLREP:** Parte I : POLWARN Parte II : POLINF

**A:** Todas las Partes contratantes que puedan verse afectadas y el CERSEC

### 4. ACTIVACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA NACIONAL

Configuración de la estructura de mando y de la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional.

### 5. EVALUACIÓN DE LAS NECESIDADES POR PARTE DE LA ESTRUCTURA DE MANDO (Los expertos sobre el terreno llevarán a cabo una evaluación detallada de la situación)

**5.1** Puede solicitarse la asistencia de expertos de la MAU para la evaluación. La estructura de mando debe especificar la naturaleza de la especialización **cumplimentar** el **Formulario de solicitud de Expertos de la MAU**.

**Por: Estructura de mando**

**Formulario de solicitud de Expertos de la MAU ExpertsForm**

**A:** Estructura de gestión

**5.2** Basándose en la evaluación de los expertos, la estructura de mando debe **cumplimentar** un **Formulario de solicitud de equipamiento y productos**.

**Por: Estructura de mando**

**Formulario de solicitud de equipamiento y productos**

**A:** Estructura de gestión

### 6. SOLICITUD DE ASISTENCIA POR PARTE DE LA ESTRUCTURA DE GESTIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA (Basándose en la solicitud y las necesidades puestas de manifiesto por la estructura de mando)

**6.1** Envío de una solicitud de expertos de la MAU **cumplimentada** mediante el **Formulario de solicitud de expertos de la MAU**

**Por: Estructura de gestión**

**Formulario de solicitud de expertos MAU**

**A:** CERSEC

**6.2** Envío de una solicitud de equipamiento y productos **cumplimentando** el **Formulario de solicitud de equipamiento y productos**:  
- directamente **a** las otras Partes contratantes o **a** otras Partes **a través del CERSEC** (rol de facilitador) o;  
- fuera de la zona mediterránea, directamente o **a través del CERSEC** (rol de facilitador)

**Por: Estructura de gestión**

**Formulario de solicitud de equipamiento y productos**

**A:** Partes contratantes directamente o a través del CERSEC

y adjuntando el **Formulario normalizado de información adicional POLINF** que se incluye en el *Anexo II.2 - página 92*.

## 7. OFRECIMIENTOS DE ASISTENCIA

Se recomienda que la parte que realiza el ofrecimiento de asistencia al país afectado utilice el Formulario detallado de asistencia propuesto

**Por:** Parte que presta la asistencia

**Formulario de ofrecimiento de asistencia**

**A:** País afectado

## 8. ACEPTACIÓN O RECHAZO DE LOS OFRECIMIENTOS DE ASISTENCIA

Acuse de recibo de un ofrecimiento de asistencia utilizando el **Formulario normalizado**;  
 Valoración y negociación de los ofrecimientos (Ref.: Apéndice elementos a tomar en consideración);  
**Aceptación o Rechazo / En espera cumplimentando el Formulario normalizado.**

**Por:** Estructura de gestión

**Formulario de acuse de recibo**

**A:** Partes que prestan la asistencia

**Por:** Estructura de gestión

**Formulario de aceptación**

**A:** Partes que prestan la asistencia

**Por:** Estructura de gestión

**Formulario de**

**A:** Partes que prestan la asistencia

## 9. MOVILIZACIÓN, RECEPCIÓN Y DESPACHO DE LOS RECURSOS

Disponer lo necesario para la movilización, recepción y envío de los recursos solicitados;  
 Mantenimiento de un registro de los recursos utilizados.

## 10. MANTENER A LAS PARTES QUE PRESTAN ASISTENCIA Y AL CERSEC PUNTUALMENTE INFORMADOS

Informar mediante un informe de situación utilizando el **Formulario normalizado SITREP**.

**Por:** País afectado

**SITREP**

**A:** CERSEC y Partes que prestan la asistencia

## 11. TERMINACIÓN DE LA ASISTENCIA/DESMOVLIZACIÓN

Enviar una comunicación de terminación al CERSEC y a las Partes que prestan la asistencia.

**Por:** País afectado

**Comunicación de TERMINACIÓN TERMINATION**

**A:** CERSEC y Partes que prestan la asistencia

FASE	Formulario	Anexo
3.	POLREP	Anexo II.2
5.1 & 6.1	Solicitud de Expertos de la MAU	Anexo II.3
5.2 & 6.2	Solicitud de equipamiento y productos	Anexo II.4
7.	Ofrecimiento de asistencia	Anexo II.5
8.	Acuse de recibo	Anexo II.6
8.	Aceptación	Anexo II.7
8.	Elementos a considerar por ambas Partes	Apéndice al Anexo II.7
8.	Rechazado / En espera Hold	Anexo II.8
10.	SITREP	Anexo II.9



## **Chapter 2 Aspectos administrativos, legales y financieros.**

Este Capítulo contiene información útil sobre los aspectos administrativos, legales y financieros de las peticiones y ofrecimientos de asistencia.

### **2.1 Aspectos administrativos.**

Una vez ha decidido aceptar los ofrecimientos de asistencia de otros países y entidades privadas (solicitados o no solicitados), incluyendo la prestada por los recursos de lucha contra la contaminación de la Parte responsable, la estructura de gestión del País afectado debe:

- realizar las disposiciones necesarias para el alojamiento y transporte, dentro del país, de todo el personal de asistencia;
- adoptar las medidas necesarias para poner a disposición del equipamiento y de los demás medios recibidos de las Partes que prestan la asistencia, las siguientes instalaciones:
  - espacio de almacenamiento seguro o zonas de aparcamiento, según corresponda, incluyendo grúas, montacargas y otros equipos de manipulación que pudieran resultar necesarios;
  - instalaciones para la conservación de combustible y lubricantes y para la realización de labores básicas de reparación.

En lo que respecta a la permanencia en el territorio del País peticionario, de los buques y aeronaves que las otras Partes presten como asistencia, la estructura de gestión debe adoptar las medidas necesarias para garantizar la asistencia a las tripulaciones en aeródromos y puertos, según proceda, así como para prestar servicios de seguridad a los buques y aeronaves y al equipamiento vinculado, durante el tiempo que permanezcan en los puertos o aeropuertos del País peticionario.

#### **2.1.1 Aduanas.**

La estructura de gestión debe determinar la forma en que resulte más fácil la entrada en su territorio del equipamiento, de los bienes o del personal de las Partes que presten la asistencia, que puede consistir en recursos del sector privado o en expertos del CERSEC. A tal fin, la estructura de gestión habrá de garantizar la adopción de las medidas necesarias para facilitar la llegada de los recursos aceptados, incluyendo la tramitación de urgencia o la total renuncia a los requisitos aduaneros y de visados.

Igualmente, la estructura de gestión deberá facilitar información y actualizaciones periódicas a los expertos que vayan llegando, así como a los equipos de respuesta, sobre los puntos de entrada, los requisitos de aduanas y visados y demás trámites de entrada.

Muchos países tienen en vigor leyes sobre aranceles aduaneros o exenciones a las restricciones cuando se trata de cierto tipo de recursos objeto de importación y exportación para su uso en situaciones de emergencia. En tal caso, la estructura de gestión debe valorar la aplicación de esas leyes en casos de emergencias relacionadas con sucesos de contaminación marina.

Si el País afectado hubiera promulgado alguna ley de este tipo y la misma resultara de aplicación a la asistencia internacional para respuestas a la contaminación, la estructura de gestión deberá determinar la forma en que puedan implementarse tales exenciones en relación con los equipamientos, los bienes y el personal de respuesta procedente de las Partes que prestan la asistencia. El personal de respuesta internacional del País que preste la asistencia deberá tener preparadas declaraciones detalladas del

equipamiento o de los bienes para facilitar la tramitación de urgencia de los procedimientos aduaneros.

### **2.1.2 Cuestiones sobre inmigración.**

Es posible que la legislación sobre inmigración aplicable a trabajadores extranjeros exija autorización para que puedan prestar servicios dentro del territorio de otro país. En relación con la normativa sobre inmigración, aduanas e impuestos especiales, se recomienda que los países afectados tomen en consideración, siempre con observancia de las necesidades de seguridad, la eventual promulgación de leyes sobre procedimientos especiales de emergencia, o que permitan la reducción temporal de los requisitos que pudiera alegar la estructura de gestión cuando, en el marco de un suceso o vertido, se precisen servicios de respuesta de organizaciones extranjeras. Se recomienda que la estructura de gestión para la asistencia internacional trabaje en estrecha colaboración con las agencias o departamentos locales correspondientes del país afectado en la definición de las excepciones o disposiciones que puedan hacerse o promulgarse para facilitar la prestación de servicios de nacionales extranjeros en las actuaciones de respuesta a un vertido; lo ideal es que esta labor de colaboración se desarrolle en el marco de un contexto de planificación anterior al acaecimiento de un suceso de contaminación marina.

### **2.1.3 Puntos de entrada.**

Se recomienda que, a la hora de implementar los sistemas de asistencia internacional como parte de su respuesta a un vertido de hidrocarburo grande, complejo o trascendente, todas las Partes y contratantes y organismos tomen en consideración la identificación de puntos de entrada para los recursos entrantes. Puede constituirse en punto de entrada cualquier forma de cruce fronterizo (como carreteras, ríos, puertos, aeródromos o estaciones de ferrocarril). Es aconsejable que la estructura de gestión de la Parte afectada disponga lo necesario para recibir y permitir la entrada inmediata de los recursos entrantes por el punto de entrada, en la forma que resulte procedente.

## **2.2 Movimientos transfronterizos de personal, equipamiento, productos o unidades autónomas de respuesta.**

La estructura de gestión de la Parte afectada debe:

- con anterioridad a su llegada disponer lo necesario para la rápida entrada del equipamiento, los productos y el personal, garantizando la simplificación de los trámites aduaneros en la mayor medida posible. Se recomienda admitir el equipamiento de forma temporal, y que los productos se admitan libres de aranceles e impuestos especiales;
- garantizar que, caso de que se precise el uso de aviones o barcos, los buques obtienen todas cuantas autorizaciones resulten necesarias, y que las aeronaves puedan sobrevolar libremente el espacio aéreo nacional. Se recomienda cumplimentar un plan de vuelo o una notificación de vuelo y aceptarlo como autorización para el despegue o el aterrizaje de la aeronave, tanto en tierra como en aeródromos en alta mar no sujetos a la regulación aduanera ordinaria.

### **2.2.1 Procedimientos de sobrevuelo.**

La estructura de gestión de la Parte afectada debe autorizar que las aeronaves de las partes que prestan asistencia entren y operen dentro del espacio aéreo de la Parte afectada, con alguno de los propósitos siguientes:

- búsqueda y rescate;
- vuelos de vigilancia;
- transporte de personal, equipamiento o productos de respuesta;

- rociado de agentes de dispersión u otros productos de tratamiento.

La Parte contratante deberá disponer con antelación lo necesario para conceder de forma rápida los permisos y autorizaciones necesarias para las aeronaves civiles (aviones o helicópteros) de las demás Partes contratantes y del resto de las Partes que presten asistencia y que puedan tomar parte en las operaciones de respuesta dentro del espacio aéreo de la primera; deben adoptarse asimismo disposiciones similares en relación con el uso de instalaciones aeroportuarias por parte de los aviones y helicópteros civiles que tomen parte en las operaciones de respuesta.

El sobrevuelo del territorio nacional o de aguas territoriales de una de las Partes contratantes por parte de aeronaves militares de otra Parte contratante con alguno de los propósitos mencionados, se decidirá siempre caso por caso por las Partes interesadas.

### **2.2.2 Procedimientos de navegación.**

Una vez solicitados y aprobados por parte de la estructura de gestión de la Parte afectada, los buques de las Partes que prestan la asistencia podrán entrar y operar en las aguas territoriales de la primera, con alguno de los propósitos siguientes:

- búsqueda y rescate;
- operaciones de salvamento;
- operaciones de respuesta frente a la contaminación, incluyendo la contención y recuperación de los productos vertidos, el rociado de agentes de dispersión u otros productos de tratamiento, el almacenamiento y transporte del agente contaminante recuperado;
- transporte de personal, equipamiento y productos de respuesta;
- cualquier otra incursión que guarde relación con las operaciones de respuesta frente a la contaminación.

La estructura de gestión de la Parte afectada deberá disponer con antelación lo necesario para la rápida concesión de los permisos y autorizaciones que precisen los buques de navegación civiles (barcos, buques o naves especializadas anticontaminación) de las demás Partes contratantes y del resto de las Partes que presten asistencia y que puedan tomar parte en las operaciones de respuesta dentro de las aguas territoriales de la primera; deben adoptarse asimismo disposiciones similares en relación con el uso de instalaciones portuarias por parte de los barcos civiles que tomen parte en las operaciones de respuesta conjunta.

La navegación de buques militares de otros Países contratantes dentro de las aguas territoriales interiores o de las aguas territoriales de la Parte afectada, se pactará caso por caso por las Partes interesadas.

En todo caso, las Partes deben tener en cuenta las disposiciones del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, según sus eventuales modificaciones.

### **2.2.3 Personal, equipamiento, productos y unidades autónomas facilitadas por el sector.**

Es posible que el personal, el equipamiento, los productos y las unidades autónomas que facilite el sector u otras entidades con el fin de dar respuesta a un suceso de contaminación marina en el territorio nacional o en las aguas territoriales de una Parte afectada, precise la aprobación de la

estructura de gestión para la cooperación internacional y asistencia mutua de la parte. Una vez aprobado, la estructura de gestión facilitará su movilidad en la forma precedentemente mencionada.

## **2.3 Aspectos legales.**

### **2.3.1 Responsabilidad por lesiones o daños/aseguramiento del personal.**

La estructura de gestión de la Parte afectada debe colaborar con las Partes que prestan la asistencia para determinar cuál de las partes asumirá la responsabilidad derivada de los daños o pérdidas del equipamiento, o la derivada de las reclamaciones de terceros. La Parte responsable debe recabar la documentación oportuna sobre la cobertura de la responsabilidad y el seguro del personal. En caso de que no pueda obtenerse un seguro adecuado que defina los costes correspondientes a cada parte, se recomienda exigir otras formas de garantía. Una forma de garantía para asegurar la sustitución del equipamiento dañado o perdido puede ser la solicitud de constitución de un aval en una institución financiera por el valor del equipamiento, incluyendo el coste del equipamiento financiado.

Con el fin de agilizar y acelerar este proceso de cooperación y de evitar eventuales malentendidos posteriores, se recomienda que la estructura de gestión de la Parte afectada y de la Parte que presta la asistencia, pacten lo antes posible los principios aplicables a la compensación de los eventuales daños que puedan sufrir terceros, preferiblemente ya durante el proceso de solicitud, ofrecimiento y aceptación de la asistencia internacional. Se recomienda que la estructura de gestión de la Parte afectada y de la Parte que presta la asistencia manifiesten su disposición o no a dar cobertura a los daños sufridos por terceros (*Anexo II.4*).

### **2.3.2 Seguro médico y asistencia médica.**

Las partes (esto es, la Parte peticionaria, las Partes que prestan la asistencia y el sector -gobierno y sector privado-) deben adoptar las medidas necesarias para asegurar el fallecimiento, las lesiones y la enfermedad del personal interviniente en las operaciones de respuesta.

La estructura de gestión de la Parte afectada debe hacer lo posible por dispensar los mejores cuidados y servicios médicos iniciales disponibles a toda persona de la Parte que presta la asistencia que sufra una lesión o enferme durante su participación en las operaciones de respuesta.

La estructura de gestión de la Parte afectada debe facilitar las labores de repatriación del personal de asistencia que sufra lesiones o enferme durante las operaciones de respuesta.

Los costes de hospitalización y asistencia médica prestados por la Parte afectada a personal herido o enfermo de la Parte que presta la asistencia, habrán de ser asumidos por la Parte peticionaria, al amparo del seguro médico. La Parte peticionaria puede resolver incluir tales costes en sus reclamaciones.

### **2.3.3 Condiciones de trabajo.**

La estructura de gestión de la Parte afectada debe garantizar la disponibilidad de instalaciones locales adecuadas para la administración y gestión de los activos de la Parte que presta la asistencia.

### **2.3.4 Marco legal.**

Uno de los obstáculos legales más importantes derivados de la aceptación y utilización de la asistencia internacional guarda relación con la eventual responsabilidad y los riesgos financieros a los que puede tener que enfrentarse el agente de respuesta que participe en operaciones de respuesta que se



desarrollen en un país extranjero o en aguas extranjeras. El conocimiento de las leyes aplicables a la Parte que presta la asistencia y sus obligaciones constituyen un elemento clave a la hora de evitar toda eventual cuestión de responsabilidad (como sanciones por ocasionar una contaminación subsiguiente o daños en la propiedad, conflictos relacionados con el éxito y la terminación de las labores de limpieza, normas sobre eliminación de residuos, etc.)

Es responsabilidad del País peticionario garantizar la existencia de soluciones firmes y sistemáticas preparadas para identificar aquellos aspectos legales que puedan constituir un obstáculo para la consecución del objetivo global de facilitar la provisión de asistencia internacional, y, en su caso, cambiar la legislación.

Se recomienda que la estructura de gestión de la Parte afectada tome en consideración la inclusión de excepciones legales, en particular en lo que respecta a:

- la inmunidad del agente interviniente en las operaciones de respuesta (total o parcial);
- la inmunidad de los productos protegiendo al proveedor o fabricante (de forma total o parcial);
- la exención de todos los gravámenes, impuestos o aranceles aduaneros que pudieran gravar el equipamiento solicitado/aceptado, así como de toda tasa gubernamental, y la exención de toda limitación a la exportación, tránsito e importación;
- la simplificación y minimización de los requisitos burocráticos para la exportación, tránsito e importación;
- la autorización a la reexportación de las mercaderías y del equipamiento utilizado en el caso de que la Parte que preste la asistencia solicite al País peticionario la devolución de los efectos; y
- la renuncia o la reducción de los requisitos de inspección (cuando resulte difícil, puede considerarse la utilización de un procedimiento de autorización previa que permita la autorización del equipamiento de forma más rápida).

## **2.4 Aspectos financieros.**

Para poder adquirir compromisos con las fuentes extranjeras del equipamiento, de los recursos de respuesta y de los especialistas técnicos, la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional debe interesar el curso de una autorización de gasto y financiación, tanto en el ámbito nacional como sobre el terreno. En ciertos casos, resulta más eficiente que se curse por las autoridades de gasto y financiación que se designen sobre el terreno. Además, es importante aclarar con antelación cuáles sean las autoridades de financiación y las fuentes de financiación que se van a utilizar durante el proceso de asistencia internacional, pues un compromiso no autorizado (cualquiera que sea su naturaleza) con una fuente extranjera, sin contar con la autoridad competente en materia de gasto, podría impedir en última instancia que los recursos solicitados presten asistencia efectiva en la respuesta al vertido. Por estas razones, los rangos nacionales y sobre el terreno deben entender y aclarar sus papeles financieros, sobre la base de las normas aplicables, antes de dar comienzo al proceso de asistencia internacional. Las estructuras de gestión han de estar dotadas de un departamento financiero con un responsable financiero sobre el terreno.

### **2.4.1 Medidas de respuesta financiera y asistencia.**

La financiación de las medidas de respuesta adoptadas por el gobierno o país afectado haciendo uso de sus propios recursos o de recursos contratados en el ámbito local, o de los recursos solicitados de partes extranjeras que presten asistencia, pueden exigir que el país afectado tenga que hacer un pago inicial utilizando financiación interna. El reintegro por parte del causante de la contaminación puede o no llevar tiempo, y puede resultar o no viable dependiendo del régimen de responsabilidad del

causante de la contaminación y de los sistemas de indemnización vigentes y aplicables en el país afectado.

En consecuencia, cuando se solicite asistencia internacional deben tomarse en consideración las cuestiones relativas a la financiación y al reembolso.

Cuando un país esté dando respuesta a un vertido de hidrocarburos importante o complejo que requiera asistencia internacional, la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional deberá determinar en qué medida la Parte responsable sufragará por adelantado los recursos utilizados como parte de la asistencia internacional, y todo coste vinculado o negociado derivado del mantenimiento, alquiler, contraprestación o sustitución, así como los gastos de transporte. Si el país afectado hubiera de soportar los gastos iniciales vinculados con la obtención, transporte, despliegue y devolución de los recursos solicitados a través del proceso de asistencia internacional, la estructura de gestión para la cooperación y asistencia internacional determinará qué gastos y en qué medida puede financiar los recursos de la asistencia internacional y los gastos directos asociados, así como los mecanismos por los que podrá recuperar o compensar esos gastos de la estructura de gestión.

En caso de que un país afectado no tenga capacidad para proporcionar fondos para gastos directos derivados de la asistencia internacional, o para otros costes, se aconseja que la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional y las demás agencias competentes trabajen conjuntamente con la Parte responsable para determinar la capacidad de esta para asumir los costes de la asistencia internacional. La Parte que presta la asistencia puede exigir y aceptar una garantía de pago del País peticionario, que podrá recabarse del seguro de RC marítima del buque involucrado o de la aseguradora de la unidad mar adentro o de la instalación de manipulación.

Es posible que el país afectado cuente con otras fórmulas disponibles. Se recomienda que el país afectado investigue si tales opciones están o no disponibles antes de un suceso de vertido de hidrocarburos.

#### **2.4.1.1 Financiación de las medidas de respuesta puestas en marcha y de la asistencia prestada por las Partes que prestan la asistencia (País que presta la asistencia o contratistas privados) a petición del país afectado.**

Tanto el Convenio OPRC como el Protocolo de prevención y emergencia (artículo 13) contienen disposiciones específicas sobre el reembolso de los costes de asistencia:

El principio es que:

- Salvo que, en el marco de un convenio bilateral o multilateral previo al suceso de contaminación, las Partes hubieran celebrado algún tipo de acuerdo sobre los aspectos financieros de las medidas a adoptar por las Partes que han de hacer frente a sucesos de contaminación, estas habrán de soportar los costes de sus respectivas actuaciones en la lucha contra la contaminación de la siguiente forma:
  - si las medidas adoptadas por una de las Partes lo hubieran sido a solicitud expresa de la otra, la Parte peticionaria deberá reintegrar a la Parte que preste la asistencia los costes de su actuación. La cancelación de la solicitud supondrá que la Parte peticionaria deba soportar los costes en los que hubiera incurrido hasta ese momento, o aquellos que hubieran sido comprometidos por la Parte que preste la asistencia;
  - si las medidas hubieran sido adoptadas por una de las Partes por su propia iniciativa, dicha Parte soportará los gastos derivados de su actuación;

- los principios contenidos en los párrafos precedentes serán de aplicación a menos que las Partes afectadas hubieran pactado otra cosa para un caso concreto.
- Salvo que se acuerde otra cosa, los costes de las medidas que una de las Partes adopte a petición de la otra se calcularán siguiendo las disposiciones legales y la práctica común de la Parte que preste la asistencia en relación con el reembolso de ese tipo de gastos.
- La Parte que solicite la asistencia y la Parte que la preste deberán colaborar en la adopción de medidas de respuesta ante una reclamación de indemnización, debiendo tomar en consideración a tal fin los regímenes legales existentes. Cuando las medidas adoptadas no permitan una compensación íntegra de los gastos derivados de las operaciones de asistencia, la Parte peticionaria de la asistencia podrá solicitar a la Parte que presta la misma la renuncia al reembolso de los gastos que superen las sumas objeto de compensación, o la reducción del importe de los costes calculados; asimismo, podrá solicitar el aplazamiento del reintegro de tales costes. A la hora de valorar este tipo de peticiones, las Partes que presten la asistencia deberán tomar en cuenta las necesidades de los países en vías de desarrollo.

Las disposiciones aquí contenidas no podrán interpretarse de forma que resulte perjudicial para el derecho de las Partes a recuperar de terceros los costes de las medidas adoptadas para luchar frente a sucesos de contaminación al amparo de otras normas y disposiciones, tanto del derecho nacional como del derecho internacional, que resulten aplicables a cualquiera de las Partes intervinientes en la asistencia.

#### **2.4.1.2 La Parte responsable puede aceptar el pago directo a la Parte que preste la asistencia solicitada por el País peticionario.**

Este puede ser el caso, por ejemplo, cuando los expertos de una aseguradora naviera consideren que los recursos de respuesta solicitados y las medidas de actuación planeadas y adoptadas están plenamente justificadas y son razonables, y van a contribuir de forma eficiente a reducir el impacto de la contaminación.

Cuando, de acuerdo con el sistema nacional de preparación y respuesta, se espere que el causante de la contaminación desarrolle algún tipo de operación de respuesta y facilite la mayor parte de los recursos de respuesta, será él quien soporte los costes de las medidas técnicas de respuesta que razonablemente se hubieran adoptado a petición del gobierno, o de aquellas adoptadas por propia iniciativa con el visto bueno de las autoridades gubernamentales competentes.

#### **2.4.1.3 Asistencia del CERSEC.**

El CERSEC apoyará la financiación inicial del envío de expertos para prestar la asistencia precedentemente mencionada. Además, en circunstancias excepcionales, el CERSEC hará lo posible por identificar eventuales fuentes de financiación provisional para sufragar los gastos de la asistencia necesaria.

#### **2.4.2 Reembolso de los costes de las medidas de respuesta y asistencia.**

El principio “quien contamina, paga” (“Polluter Pays”) es reconocido con carácter general en todo el mundo, si bien debe contenerse formalmente en una norma legal o política. La responsabilidad por los gastos derivados de un suceso de contaminación se define con carácter general en la legislación

nacional. En la práctica, las leyes nacionales exigen que todo aquel que contamine, pague las medidas de respuesta y los esfuerzos de recuperación de acuerdo con la responsabilidad legal de quien contamina, y según las condiciones que establezca el régimen de responsabilidad que resulte aplicable.

**En caso de contaminación procedente de un barco**, los países podrán obtener una rápida indemnización al amparo del régimen de indemnización internacional del que sean parte (CRC de 1969 / CRC de 1992, Convenio del Fondo y Protocolo relativo al fondo complementario, Convenio “combustible de los buques”).

En casos en que no exista un propietario, por ejemplo cuando aparezca un vertido misterioso, o en casos en los que quien contamina no tenga capacidad para hacer frente a los gastos de respuesta, con carácter general será el gobierno quien pague la respuesta, para después, cuando resulte posible de acuerdo con el régimen de responsabilidad internacional y los convenios de indemnización de los que el mismo sea parte, intentar recuperar esa financiación de un fondo nacional de respuesta contra la contaminación.

**En caso de contaminación con origen en una unidad mar adentro o en una instalación de manipulación**, el régimen de responsabilidad aplicable será el que el país imponga a sus operadores de unidades mar adentro y de instalaciones de manipulación. Los gobiernos deben exigir que los operadores de unidades mar adentro y de instalaciones de manipulación cuenten con una garantía financiera o un seguro suficiente para cubrir su responsabilidad en caso de contaminación.

### 2.4.3 Cálculo del coste de las medidas de respuesta y asistencia.

Según el régimen de responsabilidad internacional e indemnización, cabe el reembolso de las medidas adoptadas durante vertidos procedentes de buques cuando se trate de medidas de respuesta razonables; consiguientemente, cuando se pretenda instar la indemnización a través de alguno de los convenios aplicables, es recomendable valorar cuidadosamente la movilización de los recursos, para asegurarse de que resulten razonables. El manual de reclamaciones de financiación del FIDAC contiene más información sobre la admisibilidad de las reclamaciones y sobre los criterios para reclamar (<http://www.iopcfunds.org/publications/>). (*Anexo III.1*)

A la hora de resolver controversias sobre los costes de recuperación, y de preparar las reclamaciones de indemnización, puede ser útil disponer de documentación detallada sobre las actividades operacionales y sus costes asociados a la respuesta ante un vertido. En caso de pérdida o daño en el equipamiento, la reclamación al seguro deberá ir acompañada de la documentación de respaldo justificativa.

Es importante asegurarse de proporcionar documentación y explicaciones detalladas sobre las actividades operacionales, y nombrar y formar personal para que asuma la tarea de llevar un registro de las acciones relacionadas con el vertido y de los costes vinculados.

Se recomienda que la estructura de gestión para la asistencia internacional (tanto en el ámbito centralizado como sobre el terreno) mantenga un registro diario de los recursos movilizados, documentando, como mínimo:

- Medidas de respuesta: debe llevarse un registro detallado de las medidas de respuesta adoptadas durante toda la operación, así como de los costes vinculados en que las partes intervinientes en la respuesta hubieran incurrido (con la documentación necesaria);

- Equipamiento: fecha de movilización, duración de su utilización, ubicación, condiciones iniciales, condiciones durante y al término de su uso, operadores a cargo, consumibles utilizados y costes de sustitución;
- Personal: fecha de movilización, número de trabajadores en el lugar, horas trabajadas, contraprestación y asistencia.

Todo aquel que haya sufrido una pérdida ocasionada por contaminación por hidrocarburos podrá reclamar una indemnización, si bien la estructura de gestión para la cooperación y la asistencia internacional puede decidir acumular las reclamaciones e interponerlas conjuntamente, junto con la documentación necesaria, frente a la parte responsable, las aseguradoras, los FIDAC, u otros organismos responsables de la indemnización.

#### **2.4.4 Preparación y presentación de reclamaciones.**

Cuando se adopten medidas de respuesta a vertidos, y también cuando se solicite u ofrezca asistencia, tanto el País peticionario como el País que presta la asistencia deben valorar el proceso necesario para la preparación y presentación de reclamaciones frente a los FIDAC. El *Anexo III.1.2* contiene información resumida sobre la preparación, presentación, valoración y transacción de reclamaciones.

Aunque se aplica principalmente a sucesos en los que se vean involucrados los FIDAC, la información que se incluye en esos dos Anexos constituye también una guía útil, *mutatis mutandis*, para cualquier otra jurisdicción, incluyendo para sucesos en países que no formen parte del FIDAC, sucesos con distintos de los buques tanque, y otros eventos que contaminen el entorno marino, así como los que afecten a las instalaciones mar adentro o de manipulación.



## **ANEXOS**

**Proyecto de guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina**





**ANEXO I**

**LISTAS, DIRECTORIOS, INVENTARIOS y DIRECTRICES**



## ANEXO I.1

### INSTITUCIONES INTERNACIONALES Y REGIONALES (GUBERNAMENTALES, NO GUBERNAMENTALES)

#### Instituciones internacionales gubernamentales

##### **1. Organización Marítima Internacional (OMI)**

Dirección: 4, Albert Embankment, Londres, SE1 7SR, Reino Unido  
Tel.: +44 (0)20 7735 7611  
Fax: +44 (0)20 7587 3210  
E-mail: [info@imo.org](mailto:info@imo.org)  
Web: <http://www.imo.org/>

##### **2. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente / Unidad de Coordinación del Plan de Acción para el Mediterráneo (PNUMA/PAM)**

Dirección: 48, VassileosKonstantinou Ave., 11635 Atenas, P.O Box: 18019, Grecia  
Tel.: +30 210 7273100  
Fax: +30 210 7253196  
E-mail:  
Web: <http://web.unep.org/unepmap>

##### **3. Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC)**

Dirección: MaritimeHouse, Lascaris Wharf, La Valeta, VLT 1921, Malta  
Tel.: +356 21 337 296 - +356 21 337 297 - +356 21 337 298  
Teléfono de emergencias: +356 79 505 011  
Fax: +356 21 33 99 51  
E-mail de consulta general: [rempec@rempec.org](mailto:rempec@rempec.org)  
E-mail de emergencias: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)  
Web: <http://www.rempec.org>

##### **4. Unidad Conjunta PNUMA / Oficina de Naciones Unidas para la Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH) (JEU)**

Dirección: Palais des Nations, CH-1211 Ginebra 10  
Tel.:  
Teléfono de emergencias: +41 22 917 2010 (funcionario de guardia de OCAH)  
Fax:  
E-mail: [ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)  
Web: <http://www.unocha.org/unep>

##### **5. Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)**

Dirección: 4, Albert Embankment, Londres, SE1 7SR, Reino Unido  
Tel.: +44 (0)20 7592 7100  
Fax: +44 (0)20 7592 7111  
E-mail: [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org) (para consultas generales)  
[claims@iopcfunds.org](mailto:claims@iopcfunds.org) (para reclamaciones)  
Web: <http://www.iopcfunds.org/>

## 6. Comisión Europea (CE)

### Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (CCRE)

Dirección: 86, Rue de la Loi 1049 Bruselas, Bélgica

Tel.: +32 2 29 21 112

Fax.: +32-2 298 66 51

E-mail : [echo-ercc@ec.europa.eu](mailto:echo-ercc@ec.europa.eu)

Web: [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc\\_en](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_en)

### Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)

Dirección: Praça Europa 4, Cais do Sodré 1249-206 Lisboa, Portugal

Móvil: +351 911 089 200

Tel.: +351 211 209 415

Fax No: +351 211 209 480

E-mail: [MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu)

Web: <http://www.emsa.europa.eu/>

---

La **información general** (jurídica, institucional, de relaciones, etc.) de cada institución gubernamental que participa en la coordinación y/o la asistencia mutua en caso de incidente de contaminación se indica en las fichas correspondientes, en las que se describe su nombre, estatus, obligaciones/responsabilidades (QUIÉN); sus funciones/servicios, recursos (QUÉ); y sus procedimientos, condiciones y contactos (CÓMO).

## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.

### Organización Marítima Internacional (OMI)



#### QUIÉN

##### **Breve presentación:**

La OMI es una agencia especializada de Naciones Unidas y la autoridad mundial en el establecimiento de estándares para la seguridad, la protección y el comportamiento medioambiental del sector marítimo. Su principal función es crear un marco normativo para la industria naviera que sea justo y efectivo, y se adopte e implemente con carácter universal.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

La OMI (hasta 1981 denominada Organización Consultiva Marítima Internacional) se fundó mediante un convenio firmado en Ginebra en 1948, que entró en vigor en 1958. Se reunió por primera vez en 1959. En enero de 2017, cuenta con la participación de 172 estados miembros y tres miembros asociados.

##### **Obligaciones/responsabilidades:**

Como organización que establece el marco normativo internacional para el transporte marítimo, la OMI ha promovido la adopción de unos 50 convenios y protocolos, y ha adoptado más de 1.000 disposiciones y recomendaciones en materia de seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación del sector naviero y otros asuntos relacionados. Respecto a la protección del medio marino, se han adoptado una serie de convenios y otros instrumentos jurídicos, que se actualizan y revisan periódicamente, para prevenir la contaminación, dar respuesta a los incidentes de contaminación marítima y hacer frente a la indemnización por daños relacionados con la contaminación.

En este sentido, el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC) de 1990, y su Protocolo asociado sobre cooperación, preparación y lucha contra los incidentes de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Protocolo OPRC-HNS), establecen una serie de obligaciones para los países tanto en la preparación como en la respuesta a incidentes relacionados con hidrocarburos y sustancias nocivas y peligrosas en el medio marino.

Además de alentar y ayudar a los estados miembros en la ratificación e implementación del Convenio OPRC y el Protocolo OPRC-HNS, el artículo 12 del Convenio OPRC y el artículo 10 del Protocolo OPRC-HNS exigen que la OMI desempeñe varias funciones, siempre con sujeción a su conformidad y a la disponibilidad de recursos, que incluyen la provisión y coordinación de servicios de información; la asistencia para identificar fuentes de financiación; y la prestación de asistencia técnica y asesoramiento a solicitud de las partes. (Para más detalles, véase el siguiente apartado «Funciones y/o servicios».)

**REMPEC:** La Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región del Mediterráneo para la Protección del Mar Mediterráneo (Barcelona, 1976) acordó crear un centro regional y encomendar a la OMI la responsabilidad, como agencia de cooperación, de establecer y dirigir el centro regional mencionado, entendiendo que el ejercicio de funciones y responsabilidades por parte de la OMI no debería implicar un aumento de su presupuesto. Posteriormente, se creó el Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC).

#### QUÉ

##### **Funciones y/o servicios relacionados con la respuesta a emergencias y la cooperación y asistencia internacional:**

El papel más importante de la OMI es la creación e implementación de un marco normativo global para la industria naviera. La siguiente información describe sus principales funciones y servicios relacionados con la respuesta, la cooperación y la lucha contra la contaminación marina.

##### **1. Servicios de información**

La OMI recibe, previa solicitud, recopila y difunde la información proporcionada por las partes y por otras fuentes sobre los incidentes de contaminación marina.

##### **Información que debe proporcionarse a la OMI**

*Puntos de contacto operativos a escala nacional responsables de la recepción de informes sobre incidentes de contaminación*

De conformidad con las disposiciones del Protocolo 1 de MARPOL, el capitán de un barco involucrado en un incidente de contaminación deberá informar, sin demora, al estado ribereño más cercano, y las partes del Convenio de MARPOL tendrán que disponer lo necesario para que el funcionario u organismo apropiado reciba y tramite todos los informes relativos a dicho incidente. Las partes notificarán a la OMI de todos los detalles de estas disposiciones para que esta las ponga en conocimiento de las demás partes y estados miembros de la organización (MARPOL, Protocolo 1, artículo 8).

#### ***Información sobre incidentes de contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas y peligrosas (SNP)***

Cuando la gravedad de un incidente de contaminación por hidrocarburos o SNP así lo justifique, una parte que reciba un informe de contaminación por hidrocarburos o SNP, o información de contaminación proporcionada por otras fuentes, deberá facilitar a la OMI directamente, o según proceda a través de la organización regional pertinente o acuerdos correspondientes, la siguiente información:

- naturaleza, extensión y posibles consecuencias del incidente;
- detalles de las evaluaciones de la parte y cualquier medida que se haya adoptado, o esté previsto adoptar, para dar respuesta al incidente; y
- cualquier otra información pertinente.

Cuando la gravedad de un incidente de contaminación por hidrocarburos o SNP así lo justifique, se insta a todos los estados afectados que informen directamente a la OMI o, según proceda a través de las organizaciones regionales pertinentes o acuerdos correspondientes, de lo siguiente:

- evaluaciones de otros estados afectados por el incidente sobre el alcance y la magnitud de la amenaza para sus intereses y cualquier medida que se haya adoptado, o esté previsto adoptar [véase artículo 4 y artículo 5(1), (2) y (3) del Convenio OPRC, artículo 3(1) del Protocolo OPRC-HNS].

#### **2. Prestación de asistencia para identificar las fuentes de financiación**

Toda parte que haya solicitado asistencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio OPRC o el Protocolo OPRC-HNS, podrá pedir a la OMI que ayude a determinar fuentes de financiación provisional de los gastos derivados de esta ayuda [OPRC, art.7(2), y art.12(1); OPRC-HNS, art.5(2), y art.10(1)].

#### **3. Prestación de asistencia técnica y asesoramiento**

Previo solicitud de los estados que se enfrentan a importantes incidentes de contaminación, la OMI puede facilitar la prestación de asistencia técnica y asesoramiento.

#### **4. Apoyo del REMPEC**

En los casos de incidentes de contaminación marina que requieran ayuda internacional, la OMI apoyará al REMPEC a llevar a cabo sus funciones, ofreciendo todo el soporte que requiera la situación.

#### **Recursos (si procede):**

##### **1. IODOCS**

<https://docs.imo.org/>

Contiene circulares, cartas circulares, documentos de reuniones, audio de reuniones, notas verbales, tratados, etc.

##### **2. Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)**

<https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

El sistema GISIS ha sido desarrollado por la Secretaría de la OMI en cumplimiento de la decisión de sus miembros de proporcionar acceso público a los conjuntos de datos recopilados por la Secretaría y almacenados en bases de datos fuera de línea. Su objetivo es permitir el acceso en línea a la información proporcionada por las administraciones marítimas a la Secretaría de la OMI, de conformidad con los instrumentos de esta organización. Las bases de datos las mantienen y actualizan directamente las administraciones marítimas nacionales o por sumisión a la Secretaría.

##### **3. Lista de puntos de contacto operativos a escala nacional responsables de la recepción, transmisión y procesamiento de informes urgentes sobre incidentes en los que estén implicadas sustancias nocivas, incluyendo el petróleo de buques en los estados ribereños (Pueden encontrarse los puntos de contacto más actualizados consultando el módulo apropiado de GISIS en:**

<http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Páginas/CP.aspx>)

Esta lista de puntos nacionales de contacto se publica como anexo a la circular MSC-MEPC.6, modificada, que se actualiza trimestralmente a partir de la base de datos de GISIS. La lista se utiliza para los siguientes requisitos del Convenio de MARPOL (art. 8), el Convenio OPRC y el Protocolo OPRC-HNS.

La disposición 37 del Anexo 1 de MARPOL prevé que el Plan de emergencia en casos de contaminación por hidrocarburos a bordo de buques (SOPEP) contenga una lista de las autoridades o personas con las que se debe contactar en caso de incidente de contaminación en el que intervengan dichas sustancias. Los requisitos para los planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos y los procedimientos de notificación de contaminación por hidrocarburos se establecen en los artículos 3 y 4 del Convenio OPRC.

La disposición 17 del Anexo II de MARPOL establece que el Plan de emergencia de contaminación marina (SMPEP) por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas contenga una lista de autoridades o personas con las que se debe contactar en caso de incidente de contaminación en el que intervengan dichas sustancias. En este contexto, los requisitos para los planes de emergencia y la notificación de sustancias peligrosas y nocivas se establecen en el artículo 3 del Protocolo OPRC-HNS.

#### 4. Publicaciones de la OMI

<http://www.imo.org/en/Publications/Páginas/Home.aspx>

Se relacionan las publicaciones de la OMI que están a la venta, como convenios, códigos, directrices, manuales y cursos modelo.

#### 5. Provisión de expertos

A solicitud de los estados, y con sujeción a la disponibilidad de los recursos adecuados, la OMI podrá proporcionar a los miembros de su plantilla o a expertos externos la asistencia técnica y el asesoramiento necesarios para hacer frente a importantes incidentes de contaminación.

## CÓMO

### Procedimiento:

#### 1. Información que debe proporcionarse a la OMI

Véase el apartado «Funciones y/o servicios».

#### 2. Respuesta a las consultas relacionadas con el Convenio OPRC / Protocolo OPRC-HNS

Cualquier persona u organismo que tenga cualquier consulta sobre el Convenio OPRC / Protocolo OPRC-HNS, puede ponerse en contacto con los funcionarios responsables de esta materia en la División del Medio Marino de la OMI.

### Condiciones:

**IMODOCS y GISIS:** es necesario registrarse como usuario para acceder a estos sistemas (sin cargo).

**Lista de puntos de contacto operativos a escala nacional:** sin restricciones de acceso (sitio web público de la OMI).

**Publicaciones de la OMI:** las publicaciones y materiales de la OMI que figuran en el catálogo pueden comprarse en la OMI o en sus distribuidores autorizados.

**Provisión de expertos:** previa solicitud, con sujeción a la conformidad de la OMI y a la disponibilidad de los recursos adecuados.

### Contacto:

Funcionarios encargados de los asuntos relacionados con OPRC/OPRC-HNS  
División de Medio Marino

Tel.: +44 (0)20 7735 7611 (**centralita OMI**)

Fax: +44 (0)20 7587 3210

E-mail: [info@imo.org](mailto:info@imo.org)

#### **Cambios o ampliaciones de los puntos de contacto de SOPEP**

Para actualizar la base de datos de GISIS(<https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>) - *Puntos de contacto - Lista de puntos de contacto operativos a escala nacional responsables de la recepción, la transmisión y la tramitación de informes urgentes sobre incidentes en los que estén implicadas sustancias nocivas, incluyendo el petróleo de buques en los estados ribereños*; en caso de emergencia (por ejemplo, imposibilidad de acceder a la base de datos de GISIS), puede enviarse alternativamente la información de esos cambios o ampliaciones a:

Fax: +44 (0)20 7587 3210

E-mail: [SafePol-contacts@imo.org](mailto:SafePol-contacts@imo.org)

#### **Dirección postal**

Organización Marítima Internacional  
4, Albert Embankment  
Londres, Reino Unido  
SE1 7SR





## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.

### Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC)



#### QUIÉN

##### **Breve presentación:**

El REMPEC es uno de los componentes (Centro de Actividad Regional) del Plan de Acción para el Mediterráneo (PNUMA/PAM). Está administrado por la OMI y el PNUMA. Uno de sus objetivos es desarrollar la cooperación regional y facilitar la cooperación entre los estados ribereños del Mediterráneo para dar respuesta a los incidentes de contaminación que son consecuencia o pueden dar lugar al vertido de petróleo u otras sustancias nocivas y peligrosas, y que requieren acciones de emergencia u otras respuestas inmediatas.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

El REMPEC se creó mediante la Resolución 7 adoptada por la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región del Mediterráneo para la Protección del Mar Mediterráneo que tuvo lugar en Barcelona el 9 de febrero de 1976. Sus bases jurídicas son el Protocolo de prevención y emergencias, y el Protocolo *Offshore* en respuesta a incidentes de contaminación marina. Sus objetivos y funciones fueron definidos por las partes contratantes del Convenio de Barcelona.

##### **Obligaciones/responsabilidades:**

Protocolo de prevención y emergencias, artículo 12: «Cualquier parte que requiera asistencia para hacer frente a un incidente de contaminación podrá pedir ayuda a las otras partes, ya sea directamente o a través del centro regional (...); y «cuando las partes implicadas en una operación para combatir la contaminación no se pongan de acuerdo en la organización de la operación, el centro regional podrá, con la aprobación de todas las partes implicadas, coordinar las actividades que hayan puesto en marcha las partes».

Protocolo *Offshore*, artículo 16: «En casos de emergencia, las partes contratantes implementarán *mutatis mutandis* el Protocolo de emergencias.» Artículo 18: «En casos de emergencia, una parte que requiera asistencia podrá pedir ayuda a las otras partes, ya sea directamente o a través del centro regional (REMPEC), que hará todo lo posible para proporcionar la asistencia solicitada».

Funciones del REMPEC, entre otras:

- Ayudar a los estados ribereños de la región mediterránea, que así lo soliciten en casos de emergencia, a obtener asistencia de las otras partes con relación al Protocolo de prevención y emergencias, o, cuando no existan posibilidades de ayuda en la región, a obtener asistencia internacional fuera de la región.
- Preparar y mantener actualizadas las disposiciones y directrices operativas, destinadas a facilitar la cooperación entre los estados ribereños del Mediterráneo en casos de emergencia.
- Organizar y activar la Unidad de Asistencia del Mediterráneo para luchar contra la contaminación marina accidental, creada por decisión de la Octava Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes (Antalya, 12-15 de octubre de 1993) en las condiciones descritas en esta decisión.
- Recopilar y difundir información sobre la planificación y en casos de emergencia sobre las acciones de respuesta.

#### QUÉ

##### **Funciones y/o servicios:**

El REMPEC ha desarrollado y mantiene un Sistema regional de información (RIS) compuesto por varios directorios e inventarios, guías operativas y documentos técnicos, que se complementa con herramientas de apoyo a las decisiones, como el Sistema marítimo integrado de apoyo a la toma de decisiones (MIDSIS-TROCS), el Sistema de apoyo a las decisiones relativas a la gestión de residuos y el Sistema de información geográfica integrada del Mediterráneo sobre la evaluación de riesgos y la respuesta a la contaminación marina (MEDGIS-MAR).

El REMPEC mantiene contactos periódicos con las autoridades nacionales competentes de las partes contratantes, especialmente con el OPRC nacional, la asistencia mutua y los puntos focales de 24 horas.

En casos de emergencia, el REMPEC:

- Proporciona la información solicitada y asesora sobre los aspectos operativos, técnicos, administrativos y jurídicos de la respuesta a la contaminación.
- Recopila y difunde información sobre los casos de contaminación marina y las acciones de seguimiento.
- Facilita la obtención de asistencia y, si es necesario y se solicita previamente, coordina la prestación de ayuda internacional (mecanismo de compensación).

En particular, el REMPEC puede ayudar:

- a la estructura de mando a llevar a cabo una evaluación detallada de la situación;
- a la estructura de mando a evaluar las necesidades de ayuda internacional y a especificar, con la mayor precisión posible, el tipo y la cantidad de productos y equipos que se necesitan;
- a la estructura de gestión a identificar de quién obtener asistencia;
- a valorar las ofertas de asistencia;
- a coordinar la asistencia internacional;
- a facilitar las relaciones con las partes implicadas;
- a facilitar la comunicación y el intercambio de información;
- en circunstancias excepcionales, a movilizar el apoyo financiero, en particular a través de los mecanismos de financiación de Naciones Unidas.

**Recursos (si procede):**

- Asesoramiento experto en el lugar del accidente enviando a agentes del REMPEC o movilizándolo la Unidad de Asistencia del Mediterráneo (MAU).
- Se ha establecido un fondo rotatorio con el objetivo de iniciar rápidamente la asistencia (enviando a agentes del REMPEC o la MAU) a una parte que así lo solicite en caso de emergencia.

## CÓMO

### **Procedimiento:**

#### **Informar de un incidente de contaminación**

La primera comunicación de las partes contratantes deberá realizarse a través del FUNCIONARIO DE GUARDIA de REMPEC mediante:

- una llamada telefónica al **teléfono de emergencias**, operativo las 24 horas del día / 7 días a la semana;
- el envío de un correo electrónico al **e-mail de emergencias**.

Una vez se haya establecido contacto por teléfono móvil o e-mail, podrán enviarse otras comunicaciones, utilizando el **formato POLREP**, al número de fax de REMPEC.

(Una vez el REMPEC se haya movilitado siguiendo el procedimiento anterior, también se puede llamar por teléfono a las líneas de la oficina.)

#### **Solicitar ayuda**

Solicitud directa al REMPEC de expertos / Unidad de Asistencia del Mediterráneo (deberá utilizarse el formulario estándar).  
Solicitud de equipos y productos a través del REMPEC (función de mediación y coordinación) (deberá utilizarse el formulario estándar).

#### **Mantener informado al REMPEC periódicamente**

Ha de utilizarse el Informe de situación (SITREP).

### **Condiciones:**

El REMPEC se hará cargo de los costes iniciales derivados de enviar a sus funcionarios y/o a la Unidad de Asistencia del Mediterráneo: billete de avión, dietas de alojamiento y posibles honorarios sobre una base previamente acordada.

### **Contacto:**


<b>Dirección</b> REMPEC MARITIME HOUSE LASCARIS WHARF LA VALETA VLT 1921 MALTA	<b>Teléfono</b> +356 21 337 296/7/8
<b>Sitio web</b> <a href="http://www.rempec.org">www.rempec.org</a>	<b>Fax</b> +356 21 339 951
	<b>E-mail</b> <a href="mailto:rempec@rempec.org">rempec@rempec.org</a>

<b>Solo en caso de emergencia (24 h) – Exclusivamente para uso oficial:</b>	
<b>E-mail de emergencias</b> <a href="mailto:emergency@rempec.org">emergency@rempec.org</a>	<b>Teléfono de emergencias</b> +356 - 79 505 011

**Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina**

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

**Unidad Conjunta PNUMA / OCAH (JEU)**



## QUIÉN

**Breve presentación:** La Unidad Conjunta PNUMA / Oficina para la Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCAH) (JEU) es el mecanismo de Naciones Unidas para movilizar y coordinar la ayuda de emergencia en países afectados por emergencias medioambientales y humanitarias que impliquen impactos ambientales significativos.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

La OCAH forma parte de la Secretaría de Naciones Unidas encargada de reunir a los actores humanitarios para garantizar una respuesta coherente a las emergencias. La JEU depende de la División de Servicios de Emergencia (ESB) de la OCAH y tiene acceso pleno a sus herramientas y servicios para ayudar a los estados miembros en la coordinación de la respuesta internacional.

**Obligaciones/responsabilidades:** La JEU es la principal entidad multilateral y el principal punto de contacto para movilizar y coordinar las acciones internacionales en colaboración con agentes nacionales e internacionales en respuesta a emergencias medioambientales.

**Respecto a los incidentes de contaminación marina,** aunque otras organizaciones (OMI, REMPEC) y otros sistemas nacionales y regionales de preparación y respuesta a las emergencias poseen la función principal, la asistencia de la JEU podrá solicitarse especialmente cuando la salud humana y el medioambiente (ecosistema marino sensible) se vean amenazados y afectados a gran escala.

Tras recibir una solicitud oficial de asistencia por parte de un país afectado, la JEU ofrecerá asesoramiento sobre acciones inmediatas y, si es preciso, enviará una solicitud de asistencia a su red de asociados. En particular, brindará su apoyo con relación a los elementos de coordinación de una respuesta, así como en la evaluación y mitigación de los posibles impactos medioambientales de un desastre o emergencia.

En caso de que un incidente de contaminación marina requiera la asistencia de la JEU, esta trabajará en estrecha colaboración con la OMI y las organizaciones regionales (REMPEC y PNUMA/PAM), así como con otras organizaciones humanitarias y de respuesta a desastres, como los clústeres o la Organización Mundial de la Salud.

## QUÉ

**Funciones v/o servicios:**

La JEU presta una amplia gama de servicios a los estados miembros y a las organizaciones humanitarias para responder a emergencias medioambientales, como:

- conocimientos técnicos mediante los mecanismos existentes de respuesta y preparación de emergencias;
- mantenimiento de una amplia red de contactos y asociados que ofrecen apoyo en una variedad de temas medioambientales;
- desarrollo de directrices y herramientas conjuntas con representación de las mejores prácticas; puesta en común de conocimientos y experiencias a través del Centro de Emergencias Medioambientales ([www.eccentre.org](http://www.eccentre.org));



**Recursos:**

La JEU tiene acceso a los recursos y herramientas de respuesta del sistema humanitario internacional, entre los que está el Centro Virtual de Coordinación de Operaciones In Situ (VOSOCC) (<https://vosocc.unocha.org>), una plataforma de coordinación en línea, en tiempo real, diseñada para favorecer el intercambio de información y la coordinación entre los agentes internacionales que trabajan en la primera fase de desastres de inicio repentino. El concepto del Centro de Coordinación de Operaciones In Situ (OSOCC) es una herramienta de respuesta rápida para la OCAH y los equipos de coordinación y evaluación de desastres de Naciones Unidas, que trabaja en estrecha coordinación con el gobierno afectado y los puntos focales nacionales. El Centro de Emergencias Medioambientales (EEC) ([www.eecentre.org](http://www.eecentre.org)) es una herramienta de preparación en línea que pretende fortalecer la capacidad de los agentes nacionales para responder a emergencias medioambientales.

**Tipos de asistencia:** Según la naturaleza del incidente, la JEU hará todo lo posible por adaptar la experiencia necesaria. Pueden solicitarse los siguientes tipos de ayuda:

Consejo de expertos fuera del sitio  
Consejo de expertos en el sitio  
Análisis y muestreo en el sitio  
Intermediación con equipos relevantes de respuesta a emergencias

**Áreas de especialización:**

Vertido de materiales peligrosos y tóxicos  
Impacto de materiales peligrosos y tóxicos sobre los recursos naturales y los medios de subsistencia  
Contaminación del agua  
Desastres relacionados con la gestión de residuos y desechos

CÓMO

**Procedimiento:** Cuando se solicite asistencia para una emergencia medioambiental, le rogamos que de la mayor información posible sobre el incidente y sus necesidades, utilizando la lista de verificación que se incluye en las Directivas sobre emergencias medioambientales, 2017 (Anexo 2). Por favor, envíe su información en un e-mail a la Unidad Conjunta PNUMA / OCAH (JEU) ([ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)), y al mismo tiempo llame al funcionario de guardia de la OCAH (disponible las 24 h del día, 7 días a la semana al +41 22 917 2010). Según sus necesidades y requisitos, la parte solicitante, con la ayuda de la JEU, deberá desarrollar unos términos de referencia más detallados.

**Condiciones:** Ha de presentarse una solicitud oficial del Estado afectado.

**Contacto:**

Unidad Conjunta PNUMA / OCAH –  
División de Servicios de Emergencia de la OCAH  
Palais des Nations,  
CH-1211 Ginebra 10,  
Suiza  
E-mail: [ochaunep@un.org](mailto:ochaunep@un.org)  
Tel.: +41 22 917 2010 (solo en caso de emergencia, funcionario de guardia de OCAH)

[www.unocha.org/unep](http://www.unocha.org/unep)



## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

### Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)



#### QUIÉN

##### **Breve presentación:**

Los FIDAC son dos organizaciones intergubernamentales (el Fondo 1992 y el Fondo Complementario) que facilitan la indemnización de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos resultante de vertidos persistentes procedentes de petroleros.

Desde su constitución, en 1978, han intervenido en 150 incidentes y han abonado unos 600 millones de libras en concepto de indemnización. El Fondo 1992 cuenta con 114 estados miembros, 31 de los cuales son también estados miembros del Fondo complementario.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

Establecido en 1978, el régimen internacional de responsabilidad e indemnización se basa actualmente en dos convenios de la OMI que garantizan la distribución del coste de los vertidos de hidrocarburos en el mar entre el propietario del buque y los destinatarios del petróleo. Los convenios aplicables son los siguientes:

- Convenio de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de hidrocarburos de 1992 (Convenio de responsabilidad civil de 1992); y
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos de 1992 (Convenio del Fondo de 1992).

En 2003, se adoptó un Protocolo que enmienda el Convenio del Fondo de 1992, por el que se establece un Fondo complementario (Protocolo relativo al Fondo complementario).

Los FIDAC se financian con las contribuciones de la industria petrolera y son gestionados por los propios gobiernos. Sus funciones y objetivos fueron definidos por las partes contratantes del Convenio del Fondo de 1992 y el Protocolo relativo al Fondo complementario.

##### **Obligaciones/responsabilidades:**

###### **Convenio de responsabilidad civil de 1992, artículo II**

El Convenio de responsabilidad civil de 1992 se aplica a:

(a) los daños ocasionados por contaminación:

- (i) en el territorio de un estado contratante, incluido su mar territorial, y
- (ii) en la zona económica exclusiva de un Estado contratante establecida de conformidad con el derecho internacional, o, si un Estado contratante no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado;

(b) las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo tales daños.

###### **Convenio del Fondo de 1992, artículo 2**

El objetivo del Fondo 1992 es indemnizar a las víctimas de los daños ocasionados por contaminación en la medida en que la protección establecida por el Convenio de responsabilidad civil 1992 resulte insuficiente.

###### **Protocolo relativo al Fondo complementario, artículo 4**

El Fondo complementario indemnizará a toda persona que sufra daños ocasionados por contaminación si tal persona no puede obtener una indemnización completa y suficiente por una reclamación reconocida por tales daños en virtud del Convenio del Fondo de 1992, porque el daño total excede, o existe el riesgo de que exceda, el límite aplicable de indemnización estipulado en el artículo 4, párrafo 4, del Convenio del Fondo de 1992 respecto de cualquier incidente.

**Funciones y/o servicios:**

En virtud del Convenio de responsabilidad civil de 1992, que establece el primer nivel de indemnización, el propietario del buque tiene una responsabilidad objetiva por cualquier daño de contaminación causado por hidrocarburos, es decir, es responsable incluso si el buque o la tripulación no han cometido error alguno. Sin embargo, el propietario del buque puede limitar su responsabilidad económica a una cantidad determinada por el tonelaje del barco. Esta cantidad está garantizada por la aseguradora de responsabilidad del propietario.

El Convenio del Fondo de 1992 proporciona un segundo nivel de indemnización, que es financiado por los destinatarios del petróleo en los estados miembros del Fondo de 1992 después del transporte marítimo. Un nivel adicional de indemnización está disponible para los estados miembros que se hayan adherido al Fondo complementario.

El régimen internacional de responsabilidad e indemnización puede otorgar hasta 203 millones de DEG (285,6 millones de dólares) a los estados miembros del Fondo de 1992 y 750 millones de DEG (1.055 millones de dólares) a los estados miembros del Fondo complementario.

El convenio del Fondo de 1992 también es aplicable a los vertidos continuados de hidrocarburos si el buque del que procede el hidrocarburo no puede ser identificado, siempre que se demuestre a satisfacción del Fondo de 1992, o en caso de disputa a satisfacción de un tribunal competente, que el hidrocarburo procede de un buque tal como se define en el Convenio del Fondo de 1992.

**Recursos (si procede):**

El Fondo de 1992 suele preparar formularios de reclamación para cada incidente.<sup>4</sup> El formulario puede descargarse en [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org) o solicitarse al Fondo de 1992 / propietario del buque. Se aconseja que los demandantes utilicen el formulario de reclamación y lo presenten junto con toda la documentación necesaria para respaldar su demanda.

Los FIDAC han publicado un dossier informativo de reclamación para ayudar a los demandantes de un Estado miembro después de un incidente de vertido de petróleo. El dossier incluye el Manual de reclamaciones del Fondo de 1992, que es una guía práctica para presentar reclamaciones a los FIDAC, así como una serie de directrices específicas para cada sector. Estos documentos pueden descargarse electrónicamente en la página web de los Fondos ([www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)) o solicitarse en papel a la Secretaría.

Ocasionalmente, cuando un incidente da lugar a una gran cantidad de reclamaciones, el Fondo de 1992 y el P&I Club establecen conjuntamente una oficina de reclamaciones local para poder dar curso a las reclamaciones con mayor agilidad.

Se recomienda que las autoridades de un Estado miembro de los FIDAC afectado por un incidente relacionado con un petrolero que transporte hidrocarburos se pongan en contacto con la Secretaría de los FIDAC lo más pronto posible tras el incidente. La notificación inmediata permitirá a los FIDAC adoptar las medidas que resulten más beneficiosas para dar curso con la mayor eficacia a futuras reclamaciones.

<sup>4</sup> Se está elaborando un sistema de presentación de reclamaciones, que se espera que entre en funcionamiento en 2017.



**Procedimiento:**

Deberá notificarse al Fondo de 1992 de cualquier incidente significativo de contaminación en el que esté implicado un petrolero que transporte hidrocarburos tan pronto como sea posible para que pueda ponerse en contacto con expertos y seguir de cerca la situación.

Dado que en la mayoría de los casos, el Fondo de 1992 solo abona una indemnización cuando el propietario/asegurador ha pagado hasta el límite aplicable al barco en cuestión, las reclamaciones deberán presentarse primero al propietario o a su P&I Club.

En la práctica, las reclamaciones se canalizan muchas veces a través de la oficina del P&I Club más cercana al lugar del incidente. Debido a la estrecha colaboración entre el Fondo y el asegurador, las reclamaciones, incluida la documentación de soporte, solo deberán enviarse o bien a la oficina/P&I Club o al Fondo.

El Fondo de 1992 y los P&I Clubs intentarán llegar a un acuerdo con los reclamantes, abonando la indemnización lo más pronto posible. Pueden realizarse pagos provisionales antes de llegar a un acuerdo final para garantizar que los reclamantes no tengan dificultades económicas. En el plazo de un mes a partir de la recepción y el registro del formulario de reclamación cumplimentado, la Secretaría tramitará a los reclamantes un acuso de recibo de la reclamación, junto con una explicación del procedimiento de evaluación que se seguirá a partir de entonces. Además, dentro de los seis meses posteriores al registro de la reclamación, la Secretaría procurará ofrecer al reclamante una visión inicial en forma de carta de notificación.

Si no es posible llegar a un acuerdo sobre la evaluación de la reclamación, el reclamante tendrá derecho a presentar su reclamación ante el tribunal competente en el Estado en el que se ha producido el daño. No obstante, dado que el régimen internacional de indemnización se estableció en 1978, las acciones judiciales de los reclamantes no han resultado necesarias en la mayoría de los incidentes en los que ha intervenido el Fondo de 1992 y su predecesor.

En última instancia, los reclamantes perderán su derecho a recibir indemnización en virtud del Convenio del Fondo de 1992 a no ser que entablen acciones judiciales contra el Fondo de 1992 dentro de los tres años posteriores a la fecha en la que se produjo el daño, o notifiquen formalmente al Fondo de 1992 de una acción judicial contra el propietario del buque o su asegurador en este periodo de tres años. Aunque los daños pueden manifestarse un tiempo después de que haya tenido lugar el incidente, la acción judicial debe producirse en cualquier caso dentro de los seis años posteriores a la fecha del mismo.

**Condiciones:**

Solo pueden presentar una reclamación de indemnización al Fondo de 1992 los afectados por daños por contaminación dentro de un Estado miembro del Convenio del Fondo de 1992. Los criterios de admisibilidad se establecen en el Manual de reclamaciones. Plantearse las siguientes preguntas puede ayudar al reclamante a establecer si debe o no presentar una reclamación.

- ¿Ya ha incurrido en el gasto o experimentado la pérdida o el daño?
- ¿El gasto está relacionado con las medidas tomadas después del incidente que son razonables y pueden justificarse?
- ¿El gasto, la pérdida o el daño han sido causados por contaminación resultante del vertido?
- ¿Puede vincular razonablemente la causa del gasto, la pérdida o el daño cubiertos por la reclamación con la contaminación causada por el vertido?
- ¿Puede cuantificar la pérdida?
- ¿Puede demostrar el montante del gasto, la pérdida o el daño y aportar documentos u otras pruebas que lo justifiquen?

**Contacto:**

Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC)  
4 Albert Embankment  
Londres SE1 7SR  
Reino Unido

Teléfono: +44 (0)20 7592 7100  
Fax: +44 (0)20 7592 7111  
E-mail: [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)  
Web: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)



## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.

**Comisión Europea**  
**DG ECHO – Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (CCRE) y Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)**



### QUIÉN

#### Breve presentación

**Comisión Europea–DG ECHO:** El Mecanismo de Protección Civil de la Unión (UCPM) de la Comisión Europea, Dirección General de Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria (DG ECHO), tiene el objetivo de fortalecer la cooperación entre la Unión Europea y sus estados miembros en el ámbito de la protección civil para mejorar la eficacia de los sistemas de prevención, preparación y respuesta a catástrofes naturales, incluyendo los incidentes de contaminación marina. El Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (CCRE), dentro de la DG ECHO, es el centro operativo, en funcionamiento las 24 horas del día, 7 días a la semana, del UCPM. Más información en [http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism\\_en](http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/mechanism_en).

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) proporciona asesoramiento técnico y asistencia operativa al Mecanismo de Protección Civil de la Unión, al CCRE y a los estados miembros de la UE, así como asistencia operativa a terceros países que compartan cuenca marítima regional dentro de la UE en casos de contaminación marina. Más información en <http://www.emsa.europa.eu/>.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

La Comisión Europea es una institución de la Unión Europea. La AESM es una de las 44 agencias descentralizadas de la Unión Europea, fundada en 2003, con sede en Lisboa (Portugal).

La Unión Europea (UE) es una parte contratante del Convenio de Barcelona y sus protocolos.

#### Obligaciones/responsabilidades:

La Comisión Europea, a través de la DG ECHO, tiene la responsabilidad de gestionar el CCRE y el Sistema común de comunicación e información de emergencias (CECIS), además de establecer una agencia europea de respuesta a emergencias, compuesta por recursos acordados previamente por los estados miembros (módulos)<sup>5</sup> y expertos. En el caso de que se produzca una emergencia, la Comisión, a través del CCRE, actúa como centro de recopilación y difusión de la información entre los estados miembros, facilitando las ofertas de asistencia y promoviendo la coherencia en la respuesta a catástrofes fuera de la Unión Europea.

El país afectado puede solicitar asistencia a través del CCRE (véase más abajo), así como a través de Naciones Unidas y sus agencias, o de la organización internacional que corresponda.

La AESM proporcionará a los estados miembros de la UE y a terceros países que compartan cuenca marítima con la UE medios adicionales de respuesta siempre que el Estado afectado haya presentado una solicitud de asistencia.

### QUÉ

#### Funciones y/o servicios (en el contexto del Convenio de Barcelona y sus protocolos):

##### Comisión Europea – DG ECHO

**Información y coordinación** El CCRE es el principal punto de contacto de las partes contratantes del Convenio de Barcelona y sus protocolos para

- (1) solicitar la asistencia de recursos y servicios de la AESM (véase más abajo); y,
- (2) activar el UCPM, ampliando la petición de asistencia a todos los estados que participan en el mismo.<sup>6</sup>

##### **Recursos que pueden mobilizarse:**

- Equipos de expertos para apoyar la evaluación y facilitar la coordinación *in situ*.
- Recursos de transporte adicionales (el UCPM puede financiar hasta el 55% de los costes de transporte para la asistencia proporcionada por la AESM).
- Módulos del CCRE. Actualmente se han registrado dos módulos para la contaminación marina:

<sup>5</sup> Los módulos son recursos acordados previamente (equipos y personal), identificados por los estados miembros, que pueden trabajar de forma autónoma. La decisión de enviarlos está en manos de los estados que han acordado el recurso.

<sup>6</sup> Participan en el UCPM los 28 estados miembros de la UE, la ex república yugoslava de Macedonia, Islandia, Montenegro, Noruega, Serbia y Turquía.

- Grupo de respuesta a incidentes marítimos para extinguir incendios a bordo, Países Bajos
- Grupo de respuesta de limpieza de la costa, formadores + equipo de protección para 50 personas, Suecia

#### AESM

##### **Recursos:**

- Red de buques de recuperación de vertidos de hidrocarburos, con distintos tipos de dispositivos y dispersantes.
- Servicio de asistencia a equipos, con reservas específicas de respuesta a la contaminación.

##### **Servicios:**

- Red MAR-ICE, red de expertos en respuesta a la contaminación química que ofrece información y asesoramiento, y puede asesorar a terceros países. Para acceder a este servicio, los terceros países han de solicitar el acceso a la DG-ECHO.
- La Agencia también ofrece un servicio de vigilancia por satélite de vertidos de hidrocarburos, llamado CleanSeaNet. En caso de emergencia, el servicio puede ponerse a disposición de terceros países previa solicitud a la DG ECHO.

Para más información sobre los servicios de respuesta a la contaminación de la AESM, puede consultarse la web

<http://emsa.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>

y MEDGIS MAR [http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2\\_250&theName=Tools&daChk=1](http://www.rempec.org/tools.asp?theIDS=2_250&theName=Tools&daChk=1)

Para más información sobre el servicio CleanSeaNet: <http://emsa.europa.eu/operations/earthobservationservices.html>

## CÓMO

#### **Procedimiento:**

Las peticiones oficiales de asistencia de los recursos/servicios de la AESM y/o de activación del Mecanismo de Protección Civil de la Unión (UCPM) deben realizarse a través del CCRE mediante el Sistema común de comunicación e información de emergencias – Contaminación Marina CECIS, aplicación instalada en el CCRE y utilizada en caso de incidentes de contaminación marina. Enlace a CECIS: <https://webgate.ec.europa.eu/CECIS>.

Si el país no tiene acceso a Contaminación Marina CECIS, la solicitud puede dirigirse por escrito (por ejemplo, por e-mail) al CCRE (tel.: +32 2 29 21112; fax: +32 2 29 866 51; e-mail: [ECHO-ERCC@ec.europa.eu](mailto:ECHO-ERCC@ec.europa.eu)).

*Nota: Se recomienda alertar también a la AESM poniendo en copia a los Servicios de Soporte Marítimo de la Agencia:*

*E-mail: [MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu); tel.: + 351 211 209 415, fax: + 351 211 209 480.*

#### **Condiciones:**

En caso de activación de los **servicios de respuesta a la contaminación de la AESM (Servicio de Asistencia a Embarcaciones y Equipos)**, se aplicarán las disposiciones establecidas en el Contrato de respuesta a incidentes.

El Contrato de respuesta a incidentes es el marco jurídico para la prestación de servicios de respuesta a los estados solicitantes durante un incidente e incluye las condiciones de ejecución de las operaciones de recuperación de hidrocarburos, incluidas las tarifas. El formulario de contrato de respuesta a incidentes debe ir firmado por el proveedor de servicios de la AESM y el Estado solicitante.

Las tarifas aplicables a los estados miembros de la UE también serán aplicables a terceros países. Para más información, póngase en contacto con:

[MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu](mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu)

#### **Contacto:**

<b>Dirección</b> <b>Comisión Europea</b> Dirección General de Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria ECHO A/1 – Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (CCRE) L-86 00/11 B-1049 Bruselas/Bélgica <b>Sitio web</b> <a href="http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_en">http://ec.europa.eu/echo/what/civil-protection/emergency-response-coordination-centre-ercc_en</a>	<b>Teléfono</b> +32 2 29 21112  <b>Fax</b> +32 2 29 866 51  <b>E-mail</b> <a href="mailto:ECHO-ERCC@ec.europa.eu">ECHO-ERCC@ec.europa.eu</a>
<b>Dirección</b> <b>AESM</b> Praça Europa n.º 4 1249-206 Lisboa/Portugal <b>Sitio web</b> <a href="http://emsa.europa.eu/">http://emsa.europa.eu/</a>	<b>Teléfono</b> + 351 211 209 415  <b>Fax</b> + 351 211 209 480  <b>E-mail</b> <a href="mailto:MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu">MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu</a>

## **Instituciones no gubernamentales**

### **7. Federación Internacional de Armadores de Buques Tanque Contra la Contaminación (ITOPF)**

Dirección: 1 Oliver's Yard 55 City Road, Londres, EC1Y 1HQ, Reino Unido  
Tel.: +44 (0)20 7566 6999  
Emergencias: +44 (0) 7623984606 (tel. alternativo: +44 (0)20 7566 6998)  
Fax:  
E-mail: [central@itopf.com](mailto:central@itopf.com)  
Web: <http://www.itopf.com/>

### **8. Asociación mundial del sector del petróleo y el gas especializada en cuestiones ambientales y sociales (IPIECA)**

Dirección: 14th Floor, City Tower, 40 Basinghall Street, Londres, EC2V 5DE, Reino Unido  
Tel.: +44 (020) 7633 2388  
Fax: +44 (020) 7633 2389  
E-mail:  
Web: <http://www.ipieca.org/>

### **9. Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC) / Intervención en Emergencias de Transporte Químico (ICE)**

Dirección: Avenue E. van Nieuwenhuysse, 4 box 1 - 1160 Bruselas – Bélgica  
Tel.: +32 2 676 73 78  
Fax: +32 2 676 73 31  
E-mail: [fle@cefic.be](mailto:fle@cefic.be)  
Web: <http://ice-chem.net>

### **10. Unión Internacional de Salvamento (ISU)**

Dirección: International Salvage Union, Holland House, 1 - 4 Bury Street, Londres, EC3A 5AW, Inglaterra  
Móvil: +44 7805 955348  
Tel.: +44 20 7220 6597  
Fax:  
E-mail: [isu@marine-salvage.com](mailto:isu@marine-salvage.com)  
Web: <http://www.marine-salvage.com/>

### **11. Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)**

Dirección: Permanent Secretariat, 6th Floor, 36 Broadway, Londres SW1H 0BH, Reino Unido  
Tel.: +44 (0)20 7976 0660  
Fax: +44 (0)20 7808 1100  
E-mail: [permsec@iacs.org.uk](mailto:permsec@iacs.org.uk)  
Web: <http://www.iacs.org.uk/>

---

La **información general** (jurídica, institucional, de relaciones, etc.) de cada institución no gubernamental que participa en la coordinación y/o la asistencia mutua en caso de incidente de contaminación se indica en las fichas correspondientes, en las que se describe su nombre, estatus, obligaciones/responsabilidades (QUIÉN); sus funciones/servicios, recursos (QUÉ); y sus procedimientos, condiciones y contactos (CÓMO).

## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

**Federación Internacional de Armadores de Buques Tanque Contra la  
Contaminación (ITOPF)**



### QUIÉN

#### **Breve presentación:**

ITOPF es la fuente principal de asesoramiento técnico, peritación e información sobre la respuesta eficaz a vertidos de hidrocarburos procedentes de buques. El asesoramiento de ITOPF se basa en la comprensión científica del destino y el efecto de los contaminantes del medio marino y en la evaluación práctica de las opciones de respuesta y las reclamaciones de indemnización. Desde los años setenta, ITOPF ha ofrecido servicios de respuesta a emergencias a los armadores de buques tanque (*miembros*) y, desde 1999, debido a la creciente conciencia de contaminación de los buques no tanque, este servicio se ha ampliado a los propietarios de otro tipo de barcos, que han pasado a ser *asociados* de ITOPF. Desde su creación en 1968, ITOPF ha respondido a más de 800 vertidos marinos en todo el mundo. Esta experiencia de primera mano se usa, a su vez, en la formación, la elaboración de planes de contingencia y la aportación a discusiones políticas y textos jurídicos como observador tanto de la Organización Marítima Internacional (OMI) como de los FIDAC. Recientemente, el potencial de contaminación de otras sustancias, a parte del petróleo, principalmente productos químicos, y el desarrollo de los correspondientes convenios internacionales, como el Convenio HNS, ha supuesto un aumento de la demanda de experiencia de ITOPF en estos ámbitos.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

ITOPF es una asociación comercial cuyas actividades están supervisadas por una junta internacional de directores que representan a los miembros, asociados y aseguradoras P&I.

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

N/A

### QUÉ

#### **Funciones v/o servicios:**

##### Respuesta a los vertidos

ITOPF está disponible las 24 horas del día, 365 días al año para atender los vertidos de hidrocarburo, productos químicos y otras sustancias peligrosas en todo el mundo.

##### Análisis de reclamaciones y evaluación de daños

ITOPF asesora sobre los daños por contaminación y evalúa los requisitos técnicos de las reclamaciones de indemnización.

##### Formación y educación

ITOPF organiza cursos y seminarios de formación en todo el mundo, donde comparte sus conocimientos técnicos y experiencias de primera mano. La formación se lleva a cabo a menudo con socios gubernamentales u organismos clave del sector.

##### Planificación de contingencias y asesoramiento

ITOPF asesora a los gobiernos y a la industria sobre la preparación de planes de contingencia y otros asuntos relacionados con la contaminación accidental de buques. Estas actividades son una oportunidad para transmitir mensajes de buenas prácticas al margen de la presión que supone un incidente real.

##### Investigación y desarrollo

ITOPF apoya las actividades de investigación y desarrollo a través de su Premio anual de I+D y es una fuente de información exhaustiva sobre la contaminación marina a través de su biblioteca, publicaciones técnicas, estadísticas, películas y página web.

#### **Recursos:**

El equipo de ITOPF, con sede en Londres, está compuesto por 15 profesionales técnicos con diversas capacidades, distintas nacionalidades y seis idiomas (inglés, francés, italiano, chino mandarín, portugués y español).

**Procedimiento:**

En caso de vertidos de hidrocarburos o sustancias nocivas y peligrosas (SNP), llame a los números que se indican a continuación para obtener asesoramiento y/o movilizar recursos en el lugar del incidente.

**Condiciones:**

Los servicios de ITOPF se prestan generalmente sin coste para sus miembros (propietarios de buques tanque), asociados (otros propietarios de buques) y aseguradoras P&I. También pueden acceder a estos servicios los que no sean miembros o asociados pagando la tarifa que corresponda. La decisión de prestar servicios a no miembros o asociados queda a discreción de ITOPF según la disponibilidad del personal y la ausencia de posibles conflictos de intereses con relación a la actividad propuesta.\*\*\*

**Contacto:**

<b>Dirección</b> 1 Oliver's Yard 55 City Road Londres EC1Y 1HQ Reino Unido	<b>Teléfono</b> +44 (0)20 7566 6999
<b>Sitio web</b> <a href="http://www.itopf.com">www.itopf.com</a>	<b>Fax</b> +44 (0)20 7566 6950
<b>En caso de emergencia (24 h) – Solo para uso oficial:</b>	
<b>E-mail de emergencias</b> Por favor alerte a ITOPF de las emergencias exclusivamente por teléfono	<b>Teléfono de emergencias</b> +44 (0) 20 7566 6999 (horas de oficina en el Reino Unido) +44 (0) 76 23984606





Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua  
en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

Asociación mundial del sector del petróleo y el gas especializada en cuestiones ambientales y sociales (IPIECA)

**IPIECA**

QUIÉN

**Breve presentación:**

IPIECA desarrolla, comparte y promueve buenas prácticas y soluciones para ayudar a la industria a mejorar su desempeño social y medioambiental, entendiendo que las cuestiones primordiales relativas al desarrollo sostenible –clima y energía, y temas sociales y medioambientales– son demasiado trascendentales para que las empresas las aborden por sí solas. La industria debe trabajar conjuntamente para lograr mejoras que tengan un impacto real. IPIECA ayuda a cumplir este objetivo.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

IPIECA es una asociación sin ánimo de lucro que ofrece un foro para alentar la mejora continua en el desempeño de la industria. Es la única asociación internacional en la que participan tanto las industrias proveedoras como transformadoras de gas y petróleo. IPIECA es una ONG con «estado consultivo especial» de Naciones Unidas, además del principal canal de comunicación de este sector con la ONU.

**Obligaciones/responsabilidades:**

Los vertidos de hidrocarburos pueden tener un impacto medioambiental y socioeconómico a largo plazo, y por lo tanto representan un riesgo grave que hay que gestionar. IPIECA ha trabajado durante 30 años para aprovechar la experiencia colectiva y la tecnología de la industria del gas y el petróleo sobre la preparación y la respuesta a los vertidos de hidrocarburos. Aunque la prevención es siempre el principal objetivo, la industria da la misma prioridad al desarrollo de la capacidad para responder a los vertidos, lo que permite a sus miembros mejorar la preparación y la respuesta a los mismos a escala mundial.

IPIECA no responde a los incidentes de contaminación; su mandato es actuar únicamente como organización de la industria del gas y del petróleo para establecer buenas prácticas en el sector. También coopera con organizaciones del sistema de Naciones Unidas como la OMI y REMPEC para impulsar actividades conjuntas en apoyo de convenios como el OPRC de 1990.

Una de las actividades más arraigadas de IPIECA es su colaboración con la Organización Marítima Internacional (OMI) a través de Iniciativa Global, organismo que reúne a la industria y a los gobiernos para mejorar la preparación y la respuesta a los vertidos de hidrocarburos. Iniciativa Global (IG) es un programa general en virtud del cual los gobiernos, a través de la OMI, y la industria petrolera, a través de IPIECA, trabajan en colaboración para ayudar a los países a desarrollar estructuras nacionales y la capacidad de preparación y respuesta frente a los vertidos de hidrocarburos.

## QUÉ

**Funciones y/o servicios:**

Desarrolla y publica guías de buenas prácticas; realiza talleres y seminarios periódicos sobre cuestiones relacionadas con el vertido de hidrocarburos; apoya las mejoras regionales sobre preparación y respuesta a los vertidos de hidrocarburos a través del programa Iniciativa Global, en colaboración con la OMI.

**Recursos (si procede):**

## CÓMO

**Procedimiento:**

N/A

**Condiciones:**

N/A

**Contacto:**

Tel.: +44 (0) 20 7633 2388  
Fax: +44 (0) 20 7633 2389

IPIECA | 14<sup>th</sup>Floor | City Tower | 40 Basinghall Street | Londres EC2V 5DE

Twitter: @IPIECA | LinkedIn: IPIECA

**IPIECA** THE GLOBAL OIL AND GAS INDUSTRY ASSOCIATION  
FOR ENVIRONMENTAL AND SOCIAL ISSUES

Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua  
en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

**Intervención en Emergencias de Transporte Químico (ICE)**

**QUIÉN**

**Breve presentación:**

Las empresas químicas que practican ResponsibleCare® hacen todo lo posible para transportar los productos hacia y desde sus lugares de facturación y almacenaje de forma segura y de acuerdo con las normativas y los códigos de práctica correspondientes. En caso de incidente, se comprometen a ofrecer información, ayuda práctica y, en caso de que sea necesario y factible, los equipos apropiados, a las autoridades competentes que se hagan cargo de la respuesta a emergencias para minimizar cualquier efecto adverso derivado del incidente. Para cumplir este objetivo han creado el esquema ICE (Intervención en Emergencias de Transporte Químico).

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

ICE es una red cooperativa de centros nacionales europeos que participan en este esquema de forma voluntaria. Está coordinada por el CEFIC. En cada país en el que se ha establecido un esquema nacional, ICE crea un marco para ofrecer asistencia de forma efectiva. Normalmente está abierto a todos los fabricantes y distribuidores de productos químicos y es gestionado por la federación nacional de industrias químicas, que mantiene un registro de sus miembros y coordina la distribución económica.

**Obligaciones/responsabilidades:**

ICE busca crear un marco para ofrecer asistencia de forma efectiva: (1) haciendo uso de los esquemas de respuesta a emergencias de cada empresa química; (2) desarrollando esquemas de emergencia existentes, ya sean locales, regionales o relacionados con cada producto (cloro, isocianatos, óxido de etileno, etc.); (3) cooperando con las autoridades nacionales a través de las federaciones químicas de cada país; y (4) promoviendo la asistencia mutua con la industria química.

La participación en los esquemas nacionales de ICE es voluntaria. Para ofrecer información relevante a las autoridades encargadas de la respuesta a emergencias, los equipos de respuesta de los centros nacionales de ICE o de empresas han de cumplir una serie de requisitos, ya sea por experiencia o formación. Estos requisitos han sido acordados previamente con la industria química y se describen en una publicación del CEFIC (véase el apartado Recursos / Fuentes de información). Antes de ofrecer asistencia o asesoramiento en incidentes relacionados con sus propios productos, las empresas químicas han de confirmar con sus aseguradoras que su política cubre cualquier reclamación potencial que pueda derivarse de esta relación. Las empresas que participen ofreciendo asesoramiento o asistencia relacionada con los productos de otros fabricantes deberán informar a sus aseguradoras específicamente sobre este hecho y obtener la confirmación de que su póliza general de responsabilidad pública ofrece cobertura para llevar a cabo estas actividades.

La responsabilidad última de cualquier intervención en el lugar de un incidente sigue siendo de las autoridades competentes que se hacen cargo de la respuesta a la emergencia.

**Funciones y/o servicios:**

Los esquemas nacionales de ICE se aplican a incidentes de distribución (es decir, los que ocurren fuera de las plantas de fabricación).

Para los incidentes marítimos, CEFIC, CEDRE y AESM han creado la red MAR-ICE con el objetivo de ofrecer información y asesoramiento experto sobre los productos químicos involucrados en emergencias marítimas. MAR-ICE ofrece asesoramiento e información a distancia sobre productos e incidentes al cabo de 1 hora de haber enviado la solicitud, e información más detallada poco después. Este servicio está disponible 24 horas al día / 7 días a la semana a través de un punto de contacto de CEDRE, al que pueden acceder las administraciones marítimas de cada país. Para acceder al sitio web de AESM, clique [aquí](#).

Para incidentes en tierra, la asistencia de ICE la prestan las empresas químicas. Según sus capacidades y recursos, pueden ofrecer tres niveles de intervención. Nivel 1: información sobre los productos y asesoramiento general a distancia por teléfono o fax; Nivel 2: asesoramiento de un experto de la compañía en el lugar del incidente; Nivel 3: asistencia con personal/equipo en el lugar del incidente. Este compromiso se aplica en primer lugar a los productos fabricados por la propia compañía y en general suele incorporarse al propio esquema de emergencias de la compañía. Si no se conoce el suministrador del producto o no puede establecerse contacto con el mismo, algunas compañías pueden ofrecer asistencia a partir de un acuerdo previo con el esquema nacional de ICE. Sin embargo, en este caso, las intervenciones de Nivel 1 y Nivel 2 no podrán llevarse a cabo a expensas de la seguridad de las instalaciones.

El documento clave en el protocolo entre las autoridades nacionales competentes y la industria química (representada por la federación nacional de empresas químicas) es la lista de empresas participantes. Este documento indica los datos de contacto de cada participante, como dirección, teléfono y fax, tipo de productos (los productos peligrosos están identificados con el número de cuatro dígitos de la ONU), disponibilidad horaria, equipos y ámbito de intervención (en caso de que sea limitado). Suele incluir también un mapa, en el que se muestra la ubicación de las empresas participantes, para que las autoridades competentes puedan ponerse en contacto con la que esté más cerca del incidente de transporte.

**Recursos:**

Los miembros de la red ICE son BELINTRA (Bélgica), CERET (España), CHEMIEFACHBERATUNG (Suiza), CHEMSAFE (Reino Unido), DCRM (Países Bajos), DINS (Eslovaquia), FINTEC (Finlandia), KEMIAKUTEN (Suecia), PIBF-RVK (Dinamarca), RVK (Noruega), SET (Italia), SPOT (Polonia), TRANSAID (Francia), TRINS (República Checa), TUIS (Austria / Alemania), VERIK (Hungría).

En los centros nacionales, siempre hay por lo menos una persona durante las 24 horas del día, que además del/los idioma/s local/es, también habla inglés para facilitar la comunicación con otros centros nacionales.

**Fuentes de información**

Las fichas de datos de seguridad (SDS) son la principal fuente de información. Las compañías participantes garantizan que las SDS de sus productos están accesibles en todo momento en las direcciones identificadas como contacto en el esquema nacional de ICE. Para proporcionar asesoramiento inicial, los centros nacionales de ICE disponen de una serie de libros o bases de datos de referencia, o pueden acceder a un conjunto de SDS.

CEFIC ha elaborado una guía, titulada «DistributionEmergency Response - Guidelines for use by the chemical industry» (1993). La AESM ha publicado un folleto sobre la red MAR-ICE. Para acceder a este folleto, clique en: <http://www.cefic.org/Documents/IndustrySupport/Transport-and-Logistics/EMSA-MAR-ICE-Information-service-for-use-in-marine-chemical-emergencies.pdf>.

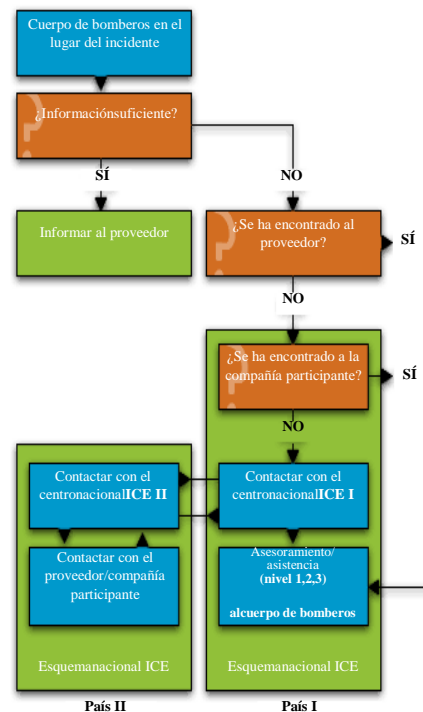
**Procedimiento:**

El centro nacional de ICE es el punto focal del esquema para las autoridades que están a cargo de la respuesta a emergencias en los incidentes de transporte por tierra. Pueden llamar por teléfono cuando: (1) es imposible ponerse en contacto con el proveedor; (2) ocurre un incidente con desplazamientos internacionales que necesitan ser coordinados con otros países; (3) es preciso movilizar la asistencia mutua dentro del esquema nacional de ICE; y (4) el producto o la compañía productora no pueden identificarse fácilmente. Al realizar la llamada, el centro nacional de ICE ofrece asesoramiento telefónico en el idioma local para el control inmediato del incidente y alerta en seguida a la compañía productora, recaba más información (posiblemente a través de otros centros nacionales de ICE) o moviliza la asistencia mutua. Para hacerlo, el centro cuenta con los equipos de comunicación adecuados, una biblioteca con libros o bases de datos de referencia y listas actualizadas con los números de teléfono y fax de los contactos de la industria química. El siguiente diagrama ilustra el flujo típico de respuesta en las emergencias de transporte por tierra. Sin embargo, cada país puede adaptar la operación de un esquema nacional de ICE a sus propias necesidades y a las prácticas existentes.

**Condiciones:**

Los centros nacionales que participan en ICE ofrecen gratuitamente información de Nivel 1. Los costes de las intervenciones de los niveles 2 y 3 son reembolsables.

**Contacto:**



<p><b>Dirección</b>                  CEFIC                  AVENUE E. VAN NIEUWENHUYSE 4                  B-1160 BRUSELAS                  BÉLGICA</p> <p><b>Sitio web</b>  <a href="http://www.ice-chem.net">www.ice-chem.net</a></p>	<p><b>Teléfono</b>                  +32 2 676 73 78</p> <p><b>Fax</b>                  +32 2 676 73 31</p> <p><b>E-mail</b>  <a href="mailto:fle@cefic.be">fle@cefic.be</a></p>
<p><b>En caso de emergencia (24 h) – Solo para uso oficial: N/A</b></p>	
<p><b>E-mail de emergencias</b>                  N/A</p>	<p><b>Teléfono de emergencias</b>                  N/A</p>

## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

**Unión Internacional de Salvamento (ISU)**



### QUIÉN

#### **Breve presentación:**

La Unión Internacional de Salvamento (ISU) es la única organización representativa de la industria internacional de salvamento marítimo. Cuenta con 50 empresas de salvamento de 35 países. La asociación a la ISU está restringida a aquellas compañías que tengan un historial favorable de salvamento y prevención de la contaminación. Se exige que los miembros tengan el alto nivel de experiencia profesional que se espera de los responsables de salvamento.

Además, pueden asociarse a la ISU todas las organizaciones y profesionales que tengan interés en el salvamento, incluyendo los P&I Clubs, otras aseguradoras marítimas, bufetes de abogados, puertos, organizaciones nacionales de respuesta, armadores y propietarios de buques, autoridades costeras locales, organizaciones medioambientales, especialistas en limpieza, entre otros. La ISU cuenta con unos 80 afiliados y miembros asociados.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

La ISU es una compañía limitada por garantía registrada bajo la ley inglesa.

Tiene estatus consultivo en la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1979.

Tiene estatus consultivo en los FIDAC.

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

Uno de los principales objetivos de la ISU es fomentar una comprensión más amplia de la contribución de la industria del salvamento a la protección y recuperación medioambiental. También desempeña un papel activo en la promoción del debate entre industrias respecto a los numerosos problemas legales y comerciales que influyen en el rendimiento eficiente de los servicios de salvamento y prevención de la contaminación.

Es miembro del Lloyd's Salvage Group y del Comité SCOPIC.

La Unión Internacional de Seguros Marítimos, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, TheBaltic Exchange, la Asociación Internacional de la Industria de los Combustibles, el Foro Internacional de Industrias Marítimas, la Asociación de Peritos Tasadores, la Asociación Europea de Remolcadores, el London Shipping Law Centre, la Asociación Internacional de Gestores de Buques y la Asociación Americana de Salvamento están afiliados a la ISU de forma recíproca.

QUÉ

**Funciones y/o servicios:**

Representar a la industria internacional de salvamento marítimo en numerosos foros internacionales, nacionales, jurídicos y comerciales.

**Recursos (si procede):**

La ISU es gestionada por una Secretaría con sede en Londres.

CÓMO

**Procedimiento:**

N/A

**Condiciones:**

N/A

**Contacto:**

Mark Hoddinott  
Director general



Unión Internacional de Salvamento  
HollandHouse, 1-4 Bury Street, Londres, EC3A 5AW, Reino Unido  
Tel.: +44 20 7220 6597 | Móvil: +44 7805 955348  
E-mail: [isu@marine-salvage.com](mailto:isu@marine-salvage.com) | Sitio web: [www.marine-salvage.com](http://www.marine-salvage.com)





## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a incidentes de contaminación marina

*Breve información sobre la siguiente institución respecto a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en especial respecto a la asistencia que pueden proporcionar previa solicitud.*

Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)



### QUIÉN

#### **Breve presentación:**

Bajo el lema «buques seguros y mares limpios», IACS hace una contribución única a la seguridad marítima y a la autorregulación del sector por medio de soporte técnico, inspección del cumplimiento de las normas, investigación y desarrollo. Más del 90% del tonelaje de la flota mercante dedicada al comercio mundial está cubierta por la clasificación, el diseño, la construcción y el cumplimiento de las reglas y estándares establecidos por las doce sociedades que forman parte de la IACS.

**Estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

La IACS es una asociación técnica que desarrolla y acuerda estándares técnicos mínimos, e interpreta las disposiciones internacionales y otras resoluciones relevantes. Todas las publicaciones de la IACS están disponibles en su página web.

No participa en las actividades comerciales y operativas de sus miembros, ni en la evaluación, aprobación, inspección y verificación de embarcaciones, materiales y equipos, ni en la emisión de certificados de clasificación y estatutarios cuando estén autorizados.

Tampoco certifica los productos o servicios de las compañías, ni interviene en su homologación. Aunque sí lo hacen los miembros de la Asociación.

Todo miembro de la IACS incorpora los estándares de la Asociación en sus propias normas y, al mismo tiempo, tiene la libertad de establecer normas más restrictivas si así lo desea.

### QUÉ

#### **Funciones y/o servicios:**

**La IACS no desempeña ningún papel, ni presta ningún servicio; no tiene ninguna responsabilidad en la respuesta a los incidentes de contaminación marina, ni puede ofrecer asistencia previa solicitud.**

#### **Recursos (si procede):**

Para asistir a los organismos/organizaciones que buscan proveedores de servicios de respuesta a emergencias costeras, la IACS ha elaborado el documento titulado «Rec.145: Recommendation for the Operation of Shore-Based Emergency Response Services», disponible en su página web: <http://www.iacs.org.uk/publications/publications.aspx?Páginaid=4&sectionid=5>.

Esta publicación da recomendaciones para el funcionamiento de servicios de respuesta de emergencia costera para ayudar a cumplir con las siguientes disposiciones y directrices, así como con cualquier requisito aplicable de la autoridad nacional.

- MARPOL Anexo I, Disposición 37 – Plan de emergencia contra vertidos de hidrocarburos (SOPEP)
- MARPOL Anexo II, Disposición 17 – Plan de emergencia de contaminación marina a bordo por hidrocarburos y/o sustancias nocivas líquidas (SMPEP)
- Ley de contaminación por hidrocarburos (OPA 90), CFR 155.240 – Información de daños de estabilidad para petroleros y barcas en alta mar
- Ley ISM, Disposición 8 – Preparación para emergencias
- SOLAS, Capítulo II-1, Apartado B-1, Disposición 8-1 – Capacidades del sistema e información operativa después de un siniestro por inundación en un buque de pasajeros

- MSC Circular 1400 – Directrices sobre información operativa para capitanes de buques de pasajeros para un regreso seguro a puerto por propia potencia o bajo remolque

CÓMO

**Procedimiento:**

N/A

**Condiciones:**

Los materiales de la web, incluida la Rec. 145, solo pueden usarse de conformidad con las [Directrices](#) y los [Términos y condiciones](#) de la IACS.

**Contacto:**

Secretaría permanente de la IACS

Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)

36 Broadway, Londres, Inglaterra SW1H 0BH

TEL.: +44 (0)20 7976 0660 FAX: +44(0)20 7808 1100

E-MAIL: [permsec@iacs.org.uk](mailto:permsec@iacs.org.uk) WEB: [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)

**ANEXO L2**

**LISTAS DE LOS PUNTOS DE CONTACTO DE LAS PARTES CONTRATANTES<sup>7</sup>**

**1. Puntos de contacto estatales<sup>8</sup>**

País	Nombre, departamento o cargo	Datos de contacto
<b>Albania</b>	Dña. Klodiana MARIKA Directora de Biodiversidad y Zonas Protegidas Ministerio de Medioambiente	Blv. ZhanD' Ark, Tirana Tel.: +355 4 22 67 233 Móvil: +355 69 20 92 2 Fax:
<b>Argelia</b>	D. DjihedEddine BELKAS Director de Medioambiente y de Desarrollo Sostenible Ministerio de Asuntos Exteriores	Promontoire des AnassersKouba, Argel Tel.: +213 21 50 43 18 Móvil: Fax: +213 21 50 13 22
<b>Bosnia y Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Asesor especial del ministro de Ordenación Territorial y Medioambiente, Instituto de Ingeniería Hidráulica	StjepanaTomica 1 71000, Sarajevo Tel.: +387 33 212 466/7 Móvil: +387 61 158 007 Fax: +387 33 207 949
<b>Croacia</b>	D. Mario STIPETIĆ Director de sector Ministerio de Medioambiente y Energía Dirección de Actividades Climáticas, Desarrollo Sostenible y Protección del Suelo, el Aire y el Mar Sector de Protección del Suelo, el Aire y el Mar	Radnička cesta 80 10000, Zagreb Tel.: + +385 1 37 17 204 Móvil: + +385 91 61 06 758 Fax: + 385 1 37 17 135
<b>Chipre</b>	Dr. Charalambos HAJIPAKKOS Alto funcionario de Medioambiente Ministerio de Agricultura, Desarrollo Rural y Medioambiente	17 TaghmatarhouPouliou, Nicosia 1411 Tel.: +357 22 408 927 Móvil: Fax: +357 22 77 49 45
<b>Egipto</b>	Dra. Mona Mohamed KAMAL Directora general Agencia de Medio Ambiente de Egipto (EEAA) Ministerio de Medioambiente Consejo de Ministros	30 Misr-Helwan El-Zyrae Road Maadi, El Cairo Tel.: +20 22 525 64 45 Móvil: Fax: +20 22 525 64 54
<b>Francia</b>	Dña. Marie-Sophie DUFAU-RICHET	69 rue de Varennes, 75007, París Tel.: +33 1 42 75 66 53

<sup>7</sup>Extraídas de los [perfiles de país de REMPEC](#). REMPEC actualiza los contactos previa notificación oficial.

<sup>8</sup>**Centro de referencia estatal:** oficina o persona del Ministerio de Asuntos Exteriores o del Ministerio de Medioambiente que suele ser la misma oficina o persona que desempeña la función de centro de referencia del PAM, con la responsabilidad general de implementar las disposiciones del Convenio de Barcelona y sus protocolos, así como la coordinación, a nivel nacional, de las actividades del PAM.

	Delegada para cuestiones internacionales, Secretariado General del Mar	Móvil: +33 6 61 53 95 01 Fax: +33 1 42 75 66 78
<b>Grecia</b>	Excmo. ministro de Asuntos Marítimos y Política Insular, Ministerio de Asuntos Marítimos y Política Insular	AktiVasileiadi – Gate E1-E2 (insideport), 18510 El Pireo Tel.: +30 213 1371 718 Móvil: Fax: +30 210 422 07 71
<b>Israel</b>	D. Ran AMIR Director, División Medioambiental Marina y Costera, Ministerio de Protección Medioambiental	15a Pal-Yamst., P.O. Box 811, Haifa 31007 Tel.: +972 4 863 35 00 Móvil: +972 50 62 33 050 Fax: +972 4 863 35 20
<b>Italia</b>	Dña. Maria Carmela GIARRATANO Directora general, Dirección de Protección de la Naturaleza y el Mar, Ministerio para los Medios Terrestre y Marino	ViaCristoforo Colombo, 44, 00147, Roma Tel.: +39 06 57 22 34 33 Móvil: Fax: +39 06 57 22 34 70
<b>Líbano</b>	D. Georges BERBARI Director del Servicio de Departamentos Regionales y Policía Medioambiental, Ministerio de Medioambiente	Mid-Town – LazariahBuilding Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tel.: +961 (1) 976 555 ext. 412 Móvil: +961 (3) 029 547 Fax: +961 (1) 976 512
<b>Libia</b>	D. Abdulbaset Hussein ALMIRI Director de la Oficina de Emergencias Ambientales, Autoridad General Medioambiental (EGA)	P.O. Box 83618 Trípoli, Libia Tel.: Móvil: +218 91 311 1994 Fax: +218 21 361 52 45
<b>Malta</b>	Dña. Chantal SCIBERRAS Directora de Asuntos Multilaterales y Globales, Ministerio de Asuntos Exteriores	Palazzo Parisio Merchant Street, La Valeta VLT1171 Tel.: +356 2204 22 86 Móvil: Fax: +356 21 240 210
<b>Mónaco</b>	Dña. Marie-Pierre GRAMAGLIA Ministra de Obras Públicas, Medioambiente e Urbanismo	Place de la Visitation MC-98000, Mónaco Tel.: +377 98 98 85 67 Móvil: Fax: +377 98 98 92 33
<b>Montenegro</b>	Dña. Jelena KNEZEVIC Directora del Departamento para el Desarrollo Sostenible y el Turismo	IV Proleterskebrigade no. 19 81000, Podgorica Tel.: +382 20 446 225 Móvil: +382 67 255 604 Fax: +382 20 446 215
<b>Marruecos</b>	Dña. Naoual ZOUBAIR Directora del Servicio Litoral,	9, Avenue Al Araar, secteur 16, Hay Ryad, Rabat

	Dirección de Programas y Actuaciones, Ministerio delegado de Medioambiente	Tel.: +212 5 37 57 06 01 Móvil: +212 662 10 81 54 Fax: +212 5 37 57 66 45
<b>Eslovenia</b>	D. Aleš GOMBAČ Ministerio de Infraestructuras, Administración Marítima Eslovena, Departamento de Seguridad Costera	Ukmarjevtrg 2, 6000, Koper Tel.: +386 5 66 32 100 Móvil: Fax: +386 5 66 32 102
<b>España</b>	D. José CONSARNAU GUARDIOLA Subdirector general de Organismos Internacionales Técnicos, Dirección General de Política Exterior y Asuntos Multilaterales, Globales y de Seguridad, Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación	Serrano Galvache n.º 26 28071, Madrid Tel.: + +34 91 379 17 35/ 44 Móvil: Fax: +34 91 394 86 49
<b>Siria</b>	Ing. <sup>a</sup> Fathia MOHAMMAD Dirección de Seguridad Química y Residuos Sólidos, Ministerio del Estado para Asuntos Medioambientales	YousefAlazmaSquare PO Box 3773, Damasco Tel.: +963 11 239 63 91/231 63 71 Móvil: +963 93 229 14 50 Fax: +963 11 231 21 20
<b>Túnez</b>	Director general de la Agencia Nacional de Protección del Medioambiente (ANPE)	Centre Urbain Nord, 15 rue 7051 cité Essalem 2080 Túnez B.P. N.º 52 Le Belvédère Tel.: +216 71 767 448 Móvil: +216 22 560 141 Fax: +216 71 751 268/751 750
<b>Turquía</b>	D. Murat TURAN Director del Departamento de Gestión Marina y Costera, Ministerio de Medioambiente y Urbanización, Dirección General de Gestión Medioambiental	MustafaKemalMahallesi Eskişehir DevletYolu (DumlupınarBulvarı) 9. km. No: 278 Çankaya / Ankara Tel.: +90 312 586 30 44 Móvil: Fax: +90 312 474 03 35
<b>Unión Europea</b>	Marijana MANCE Responsable de políticas, Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente	EuropeanCommission B-1049 Bruselas, Bélgica Avenue de Baulieu 5, office BU 9 04/110 Tel.: +32 2 2982011 C. e.: <a href="mailto:marijana.mance@ec.europa.eu">marijana.mance@ec.europa.eu</a>

**2. Puntos de contacto de OPRC<sup>9</sup>**

País	Nombre, departamento o cargo	Datos de contacto
<b>Albania</b>	D. Elson THANA Especialista, Departamento de Políticas de Transporte Marítimo, Ministerio de Transporte e Infraestructuras	SheshiSkënderbejNr. 5, Tirana Tel.: +355 4 23 80 744 Móvil: +355 68 68 11 242 Fax: +355 4 22 25 196
<b>Argelia</b>	D. Raouf HADJ AISSA Subdirector para la Preservación del Litoral, el Medio Marino y los Humedales, Ministerio de Recursos Hídricos y Medioambiente	03 Rue Caire Kouba, Argel Tel.: +213 21 43 28 75 Móvil: +213 550 82 51 86 Fax: +213 21 43 28 75
<b>Bosnia y Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Asesor especial del ministro de Ordenación Territorial y Medioambiente, Instituto de Ingeniería Hidráulica	StjepanaTomica 1, 71000, Sarajevo Tel.: +387 33 212 466/7 Móvil: +387 61 158 007 Fax: +387 33 207 949
<b>Croacia</b>	Capitán Darko GLAZAR Capitán del puerto, Ministerio de Asuntos Marítimos, Transporte e Infraestructuras; Seguridad de la Navegación; Autoridad de Protección de las Aguas Terrestres y el Medio Marino	Senjskopristanište, 3, 51000, Rijeka Tel.: +385 51 214 113 Móvil: +385 99 2111 247 Fax: +385 51 211 660
<b>Chipre</b>	Director Departamento de Pesca e Investigación Marina, Ministerio de Agricultura, Recursos Naturales y Medioambiente	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tel.: +357 22 807 867 Móvil: Fax: +357 22 781 226; +357 22 77 59 55
<b>Egipto</b>	D. Ahmed KasemKasem SHETA Director de Gestión de Crisis y Desastres Ambientales, Agencia de Medio Ambiente de Egipto (EEAA),	30 Misr-HelwanAgricultural Road Maadi, El Cairo Tel.: +20 22 525 64 91-92 Móvil: +20 100 382 46 00 Fax: +20 22 525 64 94

<sup>9</sup>Centro de referencia de OPRC: oficina o persona de la autoridad nacional responsable de la preparación y respuesta ante la contaminación marina accidental designada, si es posible, como tal en los planes de contingencia nacionales correspondientes. La responsabilidad de preparación y respuesta ante la contaminación marina accidental difiere entre países y puede recaer, por ejemplo, en la autoridad nacional responsable de asuntos marítimos, de medioambiente o de protección civil.

	Consejo de Ministros	
<b>Francia</b>	Dña. Marie-Sophie DUFAU- RICHET Delegada para cuestiones internacionales, Secretariado General del Mar	69 rue de Varennes, 75007, París Tel.: +33 1 42 75 66 53 Móvil: +33 6 61 53 95 01 Fax: +33 1 42 75 66 78
<b>Grecia</b>	Capitán de la Guardia Costera Helénica (HCG), (Ing.º) Markoulakis STYLIANOS Director de la Dirección de Protección del Medio Marino, Ministerio de Asuntos Marítimos y Política Insular	AktiVasileiadi – Gate E1-E2 (insideport), 18510, El Pireo Tel.: +30 213 137 1132 Móvil: +30 694 433 1880 Fax: +30 210 422 04 40
<b>Israel</b>	D. Ran AMIR Director, División Medioambiental Marina y Costera, Ministerio de Protección Medioambiental	15a Pal-Yamst., P.O. Box 811, Haifa 31007 Tel.: +972 4 863 35 00 Móvil: +972 50 62 33 050 Fax: +972 4 863 35 20
<b>Italia</b>	Dr. Giuseppe ITALIANO Director de la Unidad VII, Protección Marítima frente a la Contaminación, Dirección General de Protección de la Naturaleza y el Mar, Ministerio de Medioambiente	ViaCristoforo Colombo, 44, 00147, Roma Tel.: +39 06 57 22 83 03 Móvil: +39 33 16 22 00 14 Fax: +39 06 57 22 83 90
<b>Líbano</b>	D. Georges BERBARI Director del Servicio de Departamentos Regionales y Policía Medioambiental, Ministerio de Medioambiente	Mid-Town – LazariehBuilding Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tel.: +961 (1) 976 555 ext. 412 Móvil: +961 (3) 029 547 Fax: +961 (1) 976 512
<b>Libia</b>	D. KhairiSulliman KROUZ Asesor en salud, seguridad y medioambiente	BashirEssadawe Street, Trípoli Tel.: +218 91 415 43 36 Móvil: +218 91 516 38 33 Fax: +218 21 444 7501
<b>Malta</b>	Capitán Richard GABRIELE Director de Respuesta ante Incidentes y Contaminación, Dirección de Puertos y Navegación de Recreo, Autoridad del Transporte en Malta, Centro del Transporte de Malta	Xatt l-Ghassarata' l-Gheneb, Marsa MRS 1917 Tel.: +356 2291 44 20 Móvil: +356 9949 43 12 Fax: +356 2291 44 29

<b>Mónaco</b>	D. Patrice CELLARIO Ministro del Interior, Ministerio del Interior	Place de la Visitation MC-98000 Mónaco Tel.: +377 98 98 84 56; +377 98 98 82 35 Móvil: Fax: +377 98 98 82 45
<b>Montenegro</b>	Capitán Predrag RATKOVIC Asesor superior, director del Sector para la Prevención de la Contaminación del Mar por parte de Embarcaciones, Departamento de Seguridad Marítima	Maršala Tita br.7, P.O. Box 14, 85000 Bar Tel.: +382 30 313 241 Móvil: +382 69 632 930 Fax: +382 30 313 274
<b>Marruecos</b>	Dña. Naoual ZOUBAIR Directora del Servicio de Estrategias de Intervención, División de Prevención y Estrategias de Intervención, Dirección de Vigilancia y Prevención de Riesgos, Departamento de Medioambiente, Secretaría de Estado responsable del agua y el medioambiente	9, Avenue Al Araar, secteur 16, Hay Ryad, Rabat Tel.: +212 5 37 57 06 01 Móvil: +212 662 10 81 54 Fax: +212 5 37 57 06 01; +212 5 37 57 18 29
<b>Eslovenia</b>	D. Aleš GOMBAČ Ministerio de Infraestructuras, Administración Marítima Eslovena, Departamento de Seguridad Costera	Ukmarjevtrg 2, 6000, Koper Tel.: +386 5 66 32 100 Móvil: Fax: +386 5 66 32 102
<b>España</b>	D. José Luis GARCÍA LENA Subdirector general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento	C/Ruiz de Alarcón, 1 28071, Madrid, España Tel.: +34 91 597 92 69/70 Móvil: Fax: +34 91 597 92 87/597 92 35
<b>Siria</b>	Almirante MaithamIbrahim AL YOUSEF Director general de Puertos, Dirección General de Puertos, Ministerio de Transporte	P.O. Box 505, Al Gazair Street, Lattakia Tel.: +963 41 47 33 33/47 90 41/47 25 93/47 38 76 Móvil: Fax: +963 41 47 58 05/47 90 41
<b>Túnez</b>	Director general de la Agencia Nacional de Protección del Medioambiente (ANPE)	Centre Urbain Nord, 15 rue 7051 cité Essalem 2080 Túnez B.P. N.º 52 Le Belvédère Tel.: +216 71 767 448 Móvil: +216 22 560 141 Fax: +216 71 751 268/751 750
<b>Turquía</b>	D. Murat KORÇAK Ingeniero Departamento de Turismo y Medio Marino,	Ulastirma, Denizcilik ve HaberlesmeBakanligi; Deniz ve IcsularDuzenlemeGenelMüdürlüğüHakkiTuraylıçCad. No:5 06338 Emek- Ankara, TURQUÍA Tel.: +90 312 203 1000 Ext. 3420 Móvil:



	Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones de Turquía	Fax:
<b>Unión Europea</b>	D. Alfonso DE LA FUENTE GARRIGOSA Director en funciones de la unidad, DG ECHO A.4 – Unidad de Políticas de Protección Civil Comisión Europea	86, Rue de la Loi 1049, Bruselas, BÉLGICA Tel.: + 32 229-65741 C. e.: <a href="mailto:Alfonso.DELAFUENTE@ec.europa.eu">Alfonso.DELAFUENTE@ec.europa.eu</a>

**3. Puntos de contacto de asistencia mutua<sup>10</sup>**

País	Nombre, departamento o cargo	Datos de contacto
<b>Albania</b>	Dña. Klodiana MARIKA Directora de Biodiversidad y Área Protegida, Ministerio de Medioambiente	Blv. ZhanD'Ark, Tirana Tel.: +355 4 2267 233 Móvil: +355 69 20 92 872 Fax:
<b>Argelia</b>	D. Raouf HADJ AISSA Subdirector de la Preservación del Litoral, el Medio Marino y los Humedales, Ministerio de Recursos Hídricos y Medioambiente	03 Rue Caire Kouba, Argel Tel.: +213 21 43 28 75 Móvil: +213 550 82 51 86 Fax: +213 21 43 28 75
<b>Bosnia y Herzegovina</b>	UNIDAD DE LA POLICÍA DE FRONTERAS DE BOSNIA Y HERZEGOVINA	88390 Neum Tel.: +387 36 885 212 Móvil: Fax: +387 36 855 218
<b>Croacia</b>	Ministerio del Mar, Transporte Y Infraestructura Viceministra de la Dirección de Seguridad Marítima	Prisavlje 14, Zagreb Tel.:+385 1 6169 250 Móvil: Fax:+385 1 6169 069
<b>Chipre</b>	Director Departamento de Pesca e Investigación Marina, Ministerio de Agricultura, Recursos Naturales y Medioambiente	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tel.: +357 22 807 867 Móvil: Fax: +357 22 781 226; +357 22 77 59 55
<b>Egipto</b>	Agencia de Medio Ambiente de Egipto (EEAA), Sala Central de Operaciones (COR), Consejo de Ministros, Ministerio de Medioambiente	30 MisrHelwan El-Zyrae Road Maadi, El Cairo P.O. Box 11728  Tel.: + +20 22 525 6491/ 92 Móvil: +20 100 382 46 00 Fax: + +20 22 525 64 94
<b>Francia</b>	Dña. Marie-Sophie DUFAU-RICHET Delegada para cuestiones internacionales, Secretariado General del Mar	69 rue de Varennes, 75007, París Tel.: +33 1 42 75 66 53 Móvil: +33 6 61 53 95 01 Fax: +33 1 42 75 66 78

<sup>10</sup>**Centro de referencia de asistencia mutua:** autoridad nacional competente (o persona) responsable de los asuntos relacionados con la asistencia mutua en caso de emergencia.

<b>Grecia</b>	Capitán de la Guardia Costera Helénica, Markoulakis STYLIANOS Director de la Dirección de Protección del Medio Marino, Ministerio de Transporte Marítimo, Asuntos Marítimos y del Egeo AktiVasileiadi	AktiVasileiadi – Gate E1-E2 (insideport), 18510, El Pireo Tel.: +30 213 137 1132 Móvil: +30 694 433 1880 Fax: +30 210 422 0440
<b>Israel</b>	Capitán Michael Solomon Perito naval / gerente de los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC), Administración de Transporte Marítimo y Puertos, Administración de Transporte Marítimo y Puertos	15a Pal-Yamst., P.O. Box 811, P.O. Box 806, Haifa 31007 Tel.: +972 4 863 2110 Móvil: +972 50 62 12 923 Fax: +972 4 863 35 20
<b>Italia</b>	Dr. Giuseppe ITALIANO Director de la Unidad VII, Protección Marítima frente a la Contaminación, Dirección General de Protección de la Naturaleza y el Mar, Ministerio de Medioambiente	ViaCristoforo Colombo, 44, 00147, Roma Tel.: +39 06 57 22 83 03 Móvil: +39 33 16 22 00 14 Fax: +39 06 57 22 83 90
<b>Líbano</b>	D. Georges BERBARI Director del Servicio de Departamentos Regionales y Policía Medioambiental, Ministerio de Medioambiente	Mid-Town – LazariehBuilding Block A 4 7th Floor (Room 7-49) P.O. Box 11/ 2727, Beirut Tel.: +961 1 976 555 ext. 412 Móvil: +961 3 029 547 Fax: +961 1 976 512
<b>Libia</b>		Tel.: Móvil: Fax:
<b>Malta</b>	Protección Civil de Malta Director	Ta' Kandja L/O, Siggiewi SG 2610 Tel.: +356 2393 0000 Móvil: Fax: +356 21462 607
<b>Mónaco</b>		Tel.: Móvil: Fax:
<b>Montenegro</b>	Capitán Vladan RADONIJC Director, Departamento de Seguridad Marítima	Maršala Tita br.7, P.O. Box 14, 85000, Bar Tel.: +382 30 313 241 Móvil: +382 69 333 252 Fax: +382 30 313 274
<b>Marruecos</b>	Dña. Naoual ZOUBAIR Directora del Servicio de Estrategias de Intervención,	9 Avenue El Araarsecteur, 16 Hay Ryad, Rabat Tel.: +212 537 57 06 01

	División de Prevención y Estrategias de Intervención, Dirección de Vigilancia y Prevención de Riesgos, Departamento de Medioambiente, Secretaría de Estado responsable del agua y el medioambiente	Móvil: +212 662 10 81 54 Fax: +212 537 57 18 29; 537 57 06 01
<b>Eslovenia</b>	D. Darko BUT Director general de la Administración de la República de Eslovenia para Protección Civil y Socorro en caso de Catástrofes, Ministerio de Defensa de la República de Eslovenia	Vojkova cesta 61, SI-1000, Liubliana Tel.: +386 1 471 33 22 Móvil: Fax: +386 1 431 81 17
<b>España</b>		Tel.: Móvil: Fax:
<b>Siria</b>	Ing. <sup>a</sup> Fathia MOHAMMAD Dirección de Seguridad Química y Residuos Sólidos, Ministerio del Estado para Asuntos Medioambientales	YousefAlazmaSquare, P.O. Box 3773, Damasco Tel.: +963 11 239 63 91; 231 63 71 Móvil: +963 93 229 14 50 Fax: +963 11 231 21 20
<b>Túnez</b>	Director general de la Agencia Nacional de Protección del Medioambiente (ANPE)	12, Rue du Cameroun, Le Belvédère, 1002, Túnez Tel.: +216 71 767 448 Móvil: +216 22 560 141 Fax: +216 71 751 268/751 750
<b>Turquía</b>	Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones de Turquía, Dirección General de Regulación de Aguas Continentales y Marinas, director general (actualmente, Cemalettin SEVLI)	Ulastirma, Denizcilik ve HaberlesmeBakanligi; Deniz ve IcsularDuzenlemeGenelMudurlugüHakkiTurayliçCad. No:5 06338 Emek- Ankara, TURQUÍA Tel.: +90 312 203 10 00 Ext. 2210 Móvil: Fax: +90 312 231 33 06
<b>Unión Europea</b>	Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (ERCC), DG ECHO: Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas, Comisión Europea  Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), Servicios de Asistencia Marítima	<b>ERCC:</b> 86, Rue de la Loi 1049 Bruselas, BÉLGICA/ Tel.: + 32 2 292 1112 Fax: + 32 2 298 6651  <b>EMSA:</b> Praça Europa, 4 Cais do Sodré 1249-206 LISBOA, PORTUGAL Tel.: + 351 211 209 415 Móvil: + 351 911 089 200 Fax: +351 211 209 480

--	--	--

#### 4. Puntos de contacto las 24 horas<sup>11</sup>

País	Nombre, departamento o cargo	Datos de contacto
<b>Albania</b>	D. Paulin NDREU Director de capitanes de puerto, Dirección General Marítima	Durres Tel.: +355 5 22 20 017 Móvil: +355 68 20 24 866 Fax: +355 5 22 20 017
<b>Argelia</b>	Centro Nacional de Operaciones de Vigilancia y Salvamento Marítimo (CNOSS) Ministerio de Defensa Nacional, Mandos de las Fuerzas Navales	B.P. 8 Amirauté, Argel Tel.: +213 21 43 01 78 Móvil: Fax: +213 21 43 71 08
<b>Bosnia y Herzegovina</b>	Prof. Tarik KUPUSOVIC Asesor especial del ministro de Ordenación Territorial y Medioambiente, Instituto de Ingeniería Hidráulica	Stjepana Tomica 1, 71000, Sarajevo Tel.: +387 33 212 466/7 Móvil: +387 61 158 007 Fax: +387 33 207 949
<b>Croacia</b>	Centro de Coordinación de Búsqueda y Rescate Marítimos (MRCC)	Senjskopristaniste 3, 51000, Rijeka Tel.: +385 1 195 Móvil: Fax: +385 51 312 254
<b>Chipre</b>	Director Departamento de Pesca e Investigación Marina, Ministerio de Agricultura, Recursos Naturales y Medioambiente	101 Vithleem Street, Nicosia 1416 Tel.: +357 22 807 867 Móvil: Fax: +357 22 781 226; +357 22 77 59 55
<b>Egipto</b>	Centro de Operaciones, Sección de Transporte Marítimo, Ministerio de Transporte	4, Ptolemy Street, Alejandría, Egipto, Post Box: 21514 Tel.: +20 3 487 57 67 Móvil: Fax: +20 3 486 90 08
<b>Francia</b>	CROSS-MED Centro Regional Operativo de Vigilancia y Salvamento en el Mediterráneo	Chemin du Fort SainteMarguerite, B.P. 70069, 83953 La Garde, Cedex Tel.: +33 4 94 61 16 16 Móvil: Fax: +33 4 94 27 11 49

<sup>11</sup>**Centro de referencia las 24 horas:** centro o punto de referencia encargado de recibir informes sobre accidentes de contaminación marina que pueda ser contactado fácilmente las 24 horas del día y que sea capaz de procesar dichos informes y alertar a las autoridades nacionales competentes responsables de iniciar las actuaciones de respuesta correspondientes. Estos datos deben ser coherentes con los transmitidos a la Organización Marítima Internacional (OMI) para la inclusión en su *Lista de puntos de contacto operativos nacionales encargados de la recepción, transmisión y procesamiento de informes urgentes sobre incidentes que impliquen sustancias nocivas, incluidos los hidrocarburos de buques de Estados ribereños*, (MSC-MEPC.6/Circ.14 – Anexo 2), disponible en este enlace: <http://www.imo.org/en/OurWork/Circulars/Page/CP.aspx>

<b>Grecia</b>	Centro operativo de la Guardia Costera Helénica (HCG), Ministerio de Transporte Marítimo, Asuntos Marítimos y del Egeo	AktiVasileiadiGate E1-E2 (insideport), 18510, El Pireo Tel.: +30 210 419 1626; 411 2500; Móvil: Fax: +30 210 417 3501
<b>Israel</b>	Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC) Haifa, Administración de Transporte Marítimo y Puertos, Ministerio de Transporte y Seguridad Vial	15 A Pal-YamStr., P.O. Box 806, Haifa 31007 Tel.: +972 4 863 21 45/ 8632072 / 8632073 / 8632074 / 8632075 Iridium: 0088162347554 Inmarsat: 00870772577926 Móvil: Fax: +972 4 863 21 17 Fax por c. e.: +972 3 6849867
<b>Italia</b>	D. Leonardo QUINTAVALLE Director del Centro Operativo para Emergencias Marítimas del Ministerio para los Medios Terrestre y Marino, Dirección de Protección de la Naturaleza y el Mar, Unidad VII, Protección Marítima frente a la Contaminación	ViaCristoforo Colombo, 44, 00147, Roma Tel.: +39 06 57 55 34 67/6/5 Móvil: +39 329 381 0317 Fax: +39 06 57 22 34 72
<b>Líbano</b>	Ing.ºAbdelHafeez KAISSI Director general de Transporte Terrestre y Marítimo, Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Dirección General de Transporte Terrestre y Marítimo	StarcoBuilding, 3rd Floor, Beirut Tel.: +961 1 371 644/645 Móvil: +961 3 312 385 Fax: +961 1 371 647
<b>Libia</b>	D. Abuagilla ALI ALSAWEI Director de Operaciones Navales, Guardia Costera de Libia	Libia – Zawiya, Trípoli Tel.: +218 92 672 68 42 Móvil: Fax:
<b>Malta</b>	Fuerzas Armadas de Malta (AFM) Oficial de servicio, Centro de Operaciones	LuqaBarracks, Luqa Tel.: +3562249 4202 Móvil: Fax: +356 21 809 860
<b>Mónaco</b>	Comandante en jefe de la policía, D. Patrick REYNIER Jefe de la División de la Policía Marítima y Aeroportuaria, Ministerio del Interior, Dirección de Seguridad Pública	14 quai Antoine 1 <sup>er</sup> , MC 98 000 Mónaco Tel.: +377 93 15 30 16 Móvil: Fax: +377 93 30 22 45; 93 50 65 47
<b>Montenegro</b>	Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (MRCC-BAR), Sector de Búsqueda y Rescate, Departamento de Seguridad Marítima	Dobra Vodabb, 85000, Bar Tel.: +382 30 313 088 Móvil: +382 67 642 179 Fax: +382 30 313 600

<b>Marruecos</b>	Servicio de Prevención de la Contaminación, Dirección de la Marina Mercante	Boulevard Félix HouphouetBoigny, 20000, Casablanca Tel.: +212 5 29 02 86 08 Móvil: Fax: +212 5 22 27 33 40
<b>Eslovenia</b>	Centro de Notificación de Emergencias de la República de Eslovenia, Administración para Protección Civil y Socorro en caso de Catástrofes	Vojkova cesta 61, 1000, Liubliana Tel.: +386 1 471 32 22 Móvil: Fax: +386 1 431 81 17
<b>España</b>	Dña. Lourdes OÑA Directora del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS Madrid), Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)	Fruela, 3 28011, Madrid, España Tel.: +34 91 755 9133 Móvil: Fax: +34 91 526 1440; 755 91 09
<b>Siria</b>	Almirante MaithamIbrahem AL YOUSEF Director general de Puertos, Dirección General de Puertos, Ministerio de Transporte	P.O. Box 505, Al Gazair Street, Lattakia Tel.: +963 41 47 90 41 Móvil: +963 944 362 702 Fax: +963 41 47 53 05
<b>Túnez</b>	Servicio Nacional de Vigilancia Costera (SNCS)	La Base Navale de la Goulette, Túnez Tel.: +216 (71) 736 330 Móvil: Fax: +216 (71) 736 804
<b>Turquía</b>	Ministerio de Transporte, Asuntos Marítimos y Comunicaciones de Turquía, Dirección General de Regulación de Aguas Continetales y Marinas, Centro Principal de Coordinación de Búsqueda y Rescate	Gaza MustafaKemalBulvar No 128 06570 Maltepe - Ankara Tel.: +90 312 2232 47 83; 232 38 49; 231 91 05 Móvil: Fax: +90 312 232 08 23
<b>Unión Europea</b>	Centro de Coordinación de Respuesta a Emergencias (ERCC), Comisión Europea  Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), Servicios de Asistencia Marítima	86, Rue de la Loi 1049 Bruselas, BÉLGICA ERCC: Tel.: +322292 1112 Fax: +32 2 298 6651  EMSA: Praça Europa, 4 Cais do Sodré 1249-206 LISBOA, PORTUGAL Tel.: + 351 211 209 415 Móvil: + 351 911 089 200 Fax: + 351 211 209 480



### ANEXO I.3

## DIRECTORIO DE EMPRESAS QUE OFRECEN SERVICIOS EN EL MEDITERRÁNEO EN CASO DE EMERGENCIA<sup>12</sup>

### ALBANIA

Dirección:  
Teléfono (24 horas/día):  
Móvil:  
Fax:  
Información adicional:

### CROACIA

#### **CIAN“ D.O.O. SPLIT**

Dirección: 21000 SPLIT, Varazdinska 51  
Teléfono (24 horas/día): +385 21/540 190  
Móvil:  
Fax: +385 21/540 199  
Información adicional: Director (d. Petar Bojic) / 18 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

#### **„CIKLON“ D.O.O. ZADAR**

Dirección: 23000 ZADAR, PutMurvice 14  
Teléfono (24 horas/día): 385 23 / 344 000  
Móvil:  
Fax: +385 23 / 344 001  
Información adicional: Director (D.ªJasminkaPlenkovic) / 9 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

#### **„DEZINSEKCIJA“ D.O.O. RIJEKA**

Dirección: 51000 RIJEKA, Brajšina 13  
Teléfono (24 horas/día): +385 (51 ) 506 920  
Móvil:  
Fax: +385 (51) 512 769  
Información adicional: Director: d. RankoDujmovic / 10 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

#### **«EKOOPERATIVA» D.O.O.**

Dirección: 51211 MATULJI, Dalmatinskih brigada 17  
Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 277-542  
Móvil:  
Fax: +385 (51) 274-534  
Información adicional: Presta servicios de gestión de residuos y otros servicios / 11 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

#### **„EKO-KEM“ D.O.O. RIJEKA**

Dirección: 51000 RIJEKA, Luzine 7d  
Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 226 714  
Móvil:  
Fax: +385 (51) 226 714  
Información adicional: Director: d. AntonSciran / 4 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

---

<sup>12</sup> Extraído de los perfiles de país de CERSEC, actualizado por los centros de referencia del OPRC.

**„JADRANSKI NAFTOVOD“ D.D. ZAGREB**

Dirección: Terminal Omišalj --- Kancinar 1, 51513 Omišalj

Teléfono (24 horas/día): 385 (51) 206-200

Móvil: Persona responsable: Bruno Jankovic, director de terminal, Móvil: +385 98 479 454; tfno.: +385 (51) 206 232, fax: +385 (51) 842 273 1 / Persona de contacto: d. Vladimir Budimir, Móvil: +385 98 474 768, tfno.: +385 (51) 206 258

Fax:

Información adicional: 7 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

**INA – INDUSTRIJA NAFTE“ D.D. ZAGREB**

Dirección: OilrefineryRijeka R ---- M. Barač;a 26, 51000 Rijeka

Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 201-011

Móvil:

Fax: 385 (51) 201-000

Información adicional: Director: d. Ivan Krešić;

**IND EKO“ d.o.o.**

Dirección: 51000 RIJEKA, Korzo 40

Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 336-152, 336-093, 211-758

Móvil:

Fax: +385 (51) 336-022

Información adicional: Director: d. IlijaSmitran (+385 98 260-851) / 30 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

**„RIJEKATANK» EKOLOGIJA I ZAŠTITA OKOLIŠA D.O.O. RIJEKA**

Dirección: 51000 RIJEKA, Kružna 10

Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 212-838

Móvil: +385 91 125-7102 (d. ZeljkoGrujicic )

Fax: 385 (51) 211-864

Información adicional: Director: d. MiloradSmitran/ 30 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

**JADRANSKI POMORSKI SERVIS“ D.D. RIJEKA**

Dirección: 51000 RIJEKA, Verdijeva 19

Teléfono (24 horas/día): +385 (51) 335 000, +385 (51) 331 113

Móvil:

Fax: +385 (51) 313 161

Información adicional: Persona de contacto: Sr. Tomislav / 25 personas formadas y disponibles 24 h para participar en operaciones de respuesta

Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia Página 4 / 9

**CHIPRE**

**EDT Towage and Salvage Co. Ltd.**

Dirección: 124 AyiasParaskevis Street, Yermasoyla, PO Box 4548, 3725 Limassol, Chipre

Teléfono (24 horas/día): +357 55 326 108

Móvil:

Fax: +357 55 324 440

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A: Mismo

de arriba MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN : fax, télex, teléfono IDIOMAS DE TRABAJO: griego, francés, inglés Servicio 24 horas : Sí INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE : 24 hs

ZONAS: mares del Mediterráneo oriental

**EGIPTO**

**MARIDIVE & OIL SERVICES s.a.e. DIRECCIÓN:**

Dirección: El Cairo office: 32, Gol Gamal St., Dokki, 12411, El Cairo - Egipto oficina de Alejandría: 10, Ahmed

Yehia St., Gleem, 21411, Alejandría - Egipto

Teléfono (24 horas/día): +20 2 3022993 (El Cairo) / 3 5802899 (Alejandría)

Móvil:

Fax: +20 2 3463380 (El Cairo) / 3 5874668 (Alexandria)

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A: véase

arriba MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN: fax / teléfono IDIOMAS DE TRABAJO: árabe, inglés Servicio 24 horas : Sí INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE: 24 hs ZONAS: Zona oriental del mar Mediterráneo

## **FRANCIA**

### **FOST**

Dirección: Quartier de la TêteNoire; RD 113; 13340 ROGNAC - Francia

Teléfono (24 horas/día): +33 (0)4 42 87 59 37 / +33 (0)1 47 44 82 29

Móvil:

Fax: +33 (0)4 42 87 59 38 / +33 (0)1 47 44 62 05

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN:

Teléfono IDIOMAS DE TRABAJO: francés, inglés SERVICIO 24 HORAS: sí

INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE: 24 hs ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA: Toda

### **LESABEILLES**

Dirección: ChausséeLamandé, BP 1351, 76065 Le Havrecedex - Francia

Teléfono (24 horas/día): +33 2 35 19 77 85

Móvil:

Fax: +33 2 35 41 78 98

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A:

Servicio de salvamento (véanse los datos arriba) MEDIO DE COMUNICACIÓN PREFERENTE: Teléfono / Fax IDIOMAS DE TRABAJO: francés, inglés SERVICIO 24

HORAS: Sí INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE: 12 hs

Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia Página 5 / 9

ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA EN LAS QUE SU EMPRESA PUEDE OFRECER SUS SERVICIOS: CONDICIONES BAJO LAS CUALES PUEDEN PRESTARSE LOS SERVICIOS:

Contrato de salvamento tipo LLOYD's TOWHIRE (BIMCO) TOWCON

### **GRAN PUERTO MARÍTIMO DE MARSELLA-FOS**

Dirección: 23, Place de la Joliette BP 1965 13226 Marsella cedex 02 - Francia

Teléfono (24 horas/día): +33 4 91 39 40 00 / 4 91 39 44 44

Móvil:

Fax: +33 4 91 39 40 44 / 4 91 39 40 38

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A:

d. Joel Zattara - Jefe del Servicio de Seguridad Medioambiente Mantenimiento Auxiliares del

Buque MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN: Télex / Fax IDIOMAS DE TRABAJO:

francés SERVICIO 24 HORAS: Sí INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN

MENOS DE: 24 hs ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA EN LAS QUE SU EMPRESA PUEDE

OFRECER SUS SERVICIOS: Francia, España, Italia, Grecia, Países del Magreb. CONDICIONES

BAJO LAS CUALES PUEDEN PRESTARSE LOS SERVICIOS: La solicitud de asistencia

internacional se tomará en consideración según la petición, y se firmará un convención internacional en la que se fijen todas las condiciones.

### **SEACOR FISH**

Dirección: 23 Rue Notre-Dame des Victoires 75002 París Francia

Teléfono (24 horas/día): +33 1 53 40 21 00

Móvil:

Fax: 33 1 53 40 21 23

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A:

John Gellert; Jean-Pierre Pruleau IDIOMAS DE TRABAJO: francés, inglés SERVICIO 24

HORAS: No INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE: 24 hs  
ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA: Zonas costeras, entre las fronteras españolas e italianas

### **STOLT COMEX SEAWAY**

Dirección: 467, Chemin du Littoral BP 69 13321 Marsella cedex 16 Francia  
Teléfono (24 horas/día): +33 4 91 09 68 09 / 4 91 09 68 15  
Móvil:  
Fax: +33 4 91 09 68 00  
Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE LOS SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A:  
Direction Générale (d. Vincent Chirié, Director de operaciones) MEDIO DE COMUNICACIÓN PREFERIDO: Fax IDIOMAS DE TRABAJO: francés, inglés SERVICIO 24 HORAS: Sí

### **SYCOPOL**

Dirección: Avenue des Pierrelets 45380 Chaingy Francia  
Teléfono (24 horas/día): +33 2 38 43 44 97  
Móvil:  
Fax: +33 2 38 43 95 47  
Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN: Fax  
o, en caso de urgencia, Teléfono (+33 8 36 61 61 36 después marcar el código 166547 y dejar un mensaje) IDIOMAS DE TRABAJO: francés, inglés SERVICIO 24 HORAS: Sí INTERVENCIÓN (EN EL MEDITERRÁNEO) EN MENOS DE: 48 hs ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA: En todo el Mediterráneo CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE PUEDEN PRESTAR LOS SERVICIOS: Contrato por servicio o equipo a negociar.  
Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia Página 6 / 9

### **ISRAEL**

#### **MOPS, MAAGAN. GALYAM, EMCO-YAM**

Dirección:  
Teléfono (24 horas/día):  
Móvil:  
Fax:  
Información adicional:

### **ITALIA**

#### **CRISMANI Group**

Dirección: Via Roma 30 34 132 Trieste Italia  
Teléfono (24 horas/día): +39 040 7606138  
Móvil:  
Fax: +39 040 7606017  
Información adicional: agentes en el Mediterráneo: AGMAR - Rávena - Italia GENEMAR - Venecia - Italia INGEMAR - Crotona - Italia DISPOSICIONES OPERACIONALES LA SOLICITUD DE SERVICIOS DEBERÁ REALIZARSE A: CrismaniGroup MEDIO PREFERIDO DE COMUNICACIÓN: tfno. / fax / télex IDIOMAS DE TRABAJO: italiano inglés Servicio 24 horas : Sí  
CONDICIONES BAJO LAS CUALES SE PUEDEN PRESTAR LOS SERVICIOS: las habituales para fletamento de buque

#### **ECOLMARE s.p.a.**

Dirección: Viadelle Rose 50 / A 80063 Piano Di Sorrento (Nápoles) Italia T  
Teléfono (24 horas/día): +39 81 5321516  
Móvil:  
Fax: : +39 81 5336245  
Información adicional: Agentes en el Mediterráneo :&#1048708; ECOLMARE IBERICA Passeig Joan de Borbon, 92 - 08003 Barcelona - España - Tfno.: 3 310 28 08 / 27 50 - fax.: 3 319 76 72 &#1048708; ECOLMARINE Hellas - 35 - 39 AktiMiaouli - 18535 Pireo - Grecia - Tfno.: 1

4292195 - fax.: 1 4292427 - Tlx.: 212616 DISPOSICIONES OPERACIONALES MEDIO DE  
COMUNICACIÓN PREFERIDO: fax IDIOMAS DE TRABAJO: italiano, inglés SERVICIO 24 HORAS: Sí  
ZONAS DE LA CUENCA MEDITERRÁNEA EN LAS QUE SU EMPRESA PUEDE OFRECER SUS  
SERVICIOS: Italia, España, Grecia CONDICIONES BAJO LAS CUALES PUEDEN PRESTARSE LOS  
SERVICIOS: pueden aceptarse los procedimientos internacionales estándar (Banco mundial, UE).  
Contrato con tarifa diaria. Cada elemento se contabilizará según el servicio que se ofrece  
Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia Página 7 / 9

#### **EUROPEAN BOATMEN'S ASSOCIATION (EBA)**

Dirección: Ponte A. Doria 16126 Génova Italia

Teléfono (24 horas/día): +39 010 265110

Móvil:

Fax: +39 010 255657

Información adicional: DISPOSICIONES OPERACIONALES IDIOMAS DE TRABAJO: inglés, italiano  
SERVICIOS 24 HORAS: No El servicio se presta en el país en que la EBA esté presente, si se lo solicita la  
Autoridad nacional/local responsable como actividad de colaboración (con reembolso de gastos)

#### **MALTA**

##### **Civil ProtectionDepartment, Director**

Dirección: CPD Ta' Kandia L/o Siggiewi

Teléfono (24 horas/día): +356 21 462 610

Móvil:

Fax: +356 21 462 607

Información adicional:

#### **MÓNACO**

##### **MonacoRemorquageMaritime - Héli air Monaco**

Dirección:

Teléfono (24 horas/día):

Móvil:

Fax:

Información adicional:

#### **MONTENEGRO**

##### **Empresa privada especializada "HEMOSAN"**

Dirección: Popovici 46, 85 000 Bar, MONTENEGRO

Teléfono (24 horas/día): +382 (0) 30 346 232

Móvil: +382 (0) 67 314 218

Fax: +382 (0) 30 346 234

Información adicional:

#### **ESPAÑA**

Directorio de empresas que ofrecen servicios en el Mediterráneo en caso de emergencia Página 8 / 9

##### **Markleen Terra Phone/Sorbcontrol**

Dirección: Polígono Río Gallego, C/ E nº 22 50840 San Mateo de Gállego (Zaragoza) España/Plaza  
de Vilanoveta. CALLE DEL SRabassaires, 9 08812 San Pere d Rives Barcelona

Teléfono (24 horas/día): +34 91 976683000/+34 90 208809192

Móvil:

Fax: +91 976683001/+34 93 8148175

Información adicional:

#### **TURQUÍA**

**UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİCARET VE SAN. LTD. ŞTİ.**Dirección: CumhuriyetBulvarı

No:87ErdenişHamı K.7 Pasaport-İzmir

Teléfono (24 horas/día): +90 232 445 76 00  
Móvil:  
Fax: +90 212 251 41 21  
Información adicional:email: izmir@uzmar.com

**ARPAŞ AMBARLI ROMÖRKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.**Dirección: AmbarlıLim. Tes. MarmaraMah.  
LimanlarCad. No.7 K.5 B. Çekmece- Estambul  
Teléfono (24 horas/día): +90 212 875 38 10-25  
Móvil:  
Fax: +90 212 875 40 64 /+ 90 212 875 42 80  
Información adicional:email: arpaskule@arpas-pilotaj.com.tr

**GİSAŞ (GEMİ İNŞA SANAYİ A.Ş.)** Dirección: TersanelerCaddesi No.24 34944 Tuzla-EstambulTeléfono  
(24 horas/día):+ 90216 446 00 81  
Móvil:  
Fax: +90 216 446 06 83

#### ANEXO I.4

### “PRINCIPIOS Y DIRECTRICES SOBRE COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA” EN EL MEDITERRÁNEO

**I.4.1. DIRECTRICES PARA LA COOPERACIÓN EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN CON PETRÓLEO EN EL MEDITERRÁNEO** *Adoptadas por la Quinta Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Atenas, 11 de septiembre de 1987 (UNEP/IG.74/5)*

**I.4.2. PRINCIPIOS Y DIRECTRICES RELATIVOS A LA COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA** *Adoptadas por la Séptima Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, El Cairo, 11 de octubre de 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Anexo IV, Apéndices I-VI)*

**I.4.3 DIRECTRICES RELATIVAS E INTERCAMBIO DE FUNCIONARIOS DE ENLACE ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES EN CASO DE OPERACIONES DE RESPUESTA QUE IMPLIQUEN A VARIOS ESTADOS** *Adoptadas por la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Barcelona, 5 al 8 de junio de 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Anexo XII, Apéndice IV)*

**I.4.4. DIRECTRICES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES QUE PUEDEN ADOPTARSE PARA ASEGURAR EL ENLACE ENTRE LAS AUTORIDADES GUBERNAMENTALES Y OTRAS PARTES INTERESADAS, EN CASO DE ACCIDENTE** *Adoptadas por la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Barcelona, 5 al 8 de junio de 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Anexo XII, Apéndice IV)*

#### **I.4.1. DIRECTRICES PARA LA COOPERACIÓN EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN CON PETRÓLEO EN EL MEDITERRÁNEO**

*Adoptadas por la Quinta Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Atenas, 11 de septiembre de 1987 (UNEP/IG.74/5)*

##### **Las Partes Contratantes**

- *Recordando* los compromisos adquiridos en virtud del Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo provocada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales, denominado en adelante “el Protocolo”,
- *Recordando* la necesidad de implantar planes nacionales de emergencia para combatir la contaminación por hidrocarburos, considerando a la luz de la experiencia que es necesario que exista una serie de Directrices para facilitar la ejecución del Protocolo y, en particular, la cooperación mutua en el Mediterráneo,
- *Reconociendo* que la mencionada colaboración no puede sustituir la acción individual de cada Parte contratante, la cual tiene una importancia esencial en las primeras horas después del incidente en orden a mitigar los efectos de la contaminación,
- *Recordando* el papel del Centro regional para la lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el mar Mediterráneo, en adelante denominado “el Centro”,

**Recomiendan** que se utilicen las siguientes directrices en la medida que sea posible

1. Las partes deberán informar al Centro por lo menos de todos los vertidos y descargas de petróleo que superen los 50 m<sup>3</sup>, en cuanto tengan conocimiento de ellos. A estos efectos se utilizará la Parte I (POLWARN) del Informe sobre contaminación marina (POLREP)<sup>13</sup>.
2. Las partes adquirirán individualmente las instalaciones y equipos que se necesiten para combatir la contaminación por hidrocarburos en sus aguas territoriales, incluidos aquellos medios necesarios para proporcionar una respuesta inicial en caso de accidentes importantes de contaminación. A la hora de determinar el nivel mínimo de capacidad de respuesta, debe tenerse en cuenta el Plan Nacional de Contingencias y, en particular, las zonas más vulnerables y susceptibles de quedar en situaciones de riesgo más elevado.
3. Cuando, en caso de incidente, la capacidad necesaria para luchar contra la contaminación supere la capacidad nacional, y cuando una parte solicite asistencia de las otras partes, esta asistencia incluirá el equipo, productos y personal especializado. Dicha asistencia será solicitada:
  - a otras Partes Contratantes, bien directamente, bien a través del Centro
  - o, cuando existan acuerdos bilaterales o multilaterales, directamente por las autoridades de la parte que solicita asistencia (en adelante denominada “la parte solicitante”) a las autoridades de una o varias partes (en adelante denominada “la parte asistente”). El Centro será sistemáticamente informado de todas las solicitudes de asistencia y las subsiguientes medidas adoptadas.
4. Siempre que se solicita asistencia, la parte solicitante se ocupará íntegramente de las operaciones de respuesta. Si los equipos de respuesta se ponen a disposición de la parte solicitante, ésta dará

<sup>13</sup>“La reunión discutió cuál era el umbral adecuado para informar sobre un vertido de hidrocarburo: se consideró que 100 m<sup>3</sup> no era suficiente, y se hizo referencia al umbral de MARPOL de 50 m<sup>3</sup>. La reunión concluyó que debía informarse sobre los vertidos de 50 m<sup>3</sup>, mientras que los países podrían optar por informar también de vertidos de cantidades inferiores”. - UNEP(DEPI)/MED WG.417/17 <https://wedocs.unep.org/rest/bitstreams/9135/retrieve>



instrucciones a los jefes de equipo de respuesta, quienes se harán cargo de los detalles de la operación.

5. La parte solicitante:

- hará su solicitud de una manera clara y precisa (cantidad, tipo etc.) indicando a qué dedicará el equipo, productos y personal de respuesta;
- designará una autoridad que reciba el equipo, productos o personal y que asegure el control de las operaciones desde el momento en que el equipo, productos o personal lleguen al país y mientras éstos son transportados al lugar de los hechos o desde el lugar de los hechos;
- dispondrá lo necesario para la rápida entrada del equipo, productos o personal antes de su llegada, y se asegurará de facilitar al máximo los trámites aduaneros. El equipo se admitirá sólo temporalmente, y los productos no estarán sujetos a tasas ni derechos de aduana;
- proporcionará todo lo necesario para el correcto funcionamiento y mantenimiento del equipo, así como alimento y comida para los equipos de respuesta;
- en caso de que se proporcionen buques o aeronaves, se asegurará de que se conceden a los primeros todas las autorizaciones necesarias y se autoriza a los segundos a volar en el espacio aéreo nacional. Se presentarán un plan de vuelo o una notificación de vuelo, que se aceptarán, o autorización para el despegue o aterrizaje de la aeronave, en tierra o en el mar, fuera de los aeropuertos regulares con aduanas;
- una vez terminadas las operaciones de respuesta devolverá todos los productos que no haya utilizado y se asegurará de que el equipo devuelto esté en las mejores condiciones posibles de funcionamiento;
- enviará a las correspondientes autoridades de la parte asistente un informe sobre la eficacia del equipo, productos y personal proporcionados. Una copia de dicho informe se enviará al Centro .

6. La parte asistente proporcionará:

- una declaración detallada y una lista completa de todo el equipo, productos y personal que se ajuste al enumerado por la parte solicitante y pueda proporcionar, así como instrucciones de uso del equipo y productos;
- equipo en buen estado de funcionamiento que sea adecuado para las necesidades de la parte solicitante;
- exclusivamente productos cuyo uso esté autorizado en su propio territorio;
- personal especializado y competente, si es posible con su propia equipación para la acción. Normalmente no se enviará personal especializado, salvo quizás en caso de contaminación con petróleo de proporciones considerables.

7. En caso de que no haya acuerdos bilaterales o multilaterales, las condiciones financieras de la operación se acordarán entre las Partes asistente y solicitante.

8. Para que la cooperación regional funcione de manera eficaz y rápidamente en caso de emergencia, cada parte actualizará anualmente la información proporcionada al Centro de acuerdo con el Artículo 7 del Protocolo y cualquier otra información pertinente, como:

- la empresa del país y las autoridades nacionales competentes encargadas de luchar contra la contaminación del medio marino;
  - normas nacionales específicas destinadas a evitar accidentes que puedan contaminar el medio marino;
  - normas nacionales relativas a la utilización de productos y técnicas de lucha contra la contaminación;
  - acuerdos bilaterales o multilaterales sobre contaminación en el medio marino firmados con otras partes del Mediterráneo;
  - programas de investigación, experimentos y ejercicios importantes sobre los diversos aspectos de la respuesta a la contaminación en el medio marino;
  - compra de elementos importantes de equipo.
9. Las actualizaciones a que se refiere el apartado 8 serán realizadas preferentemente por los centros de referencia de la OPRC, a través del perfil de país del CERSEC (<http://www.rempec.org/country.asp>) para todas las cuestiones mencionadas anteriormente, salvo las actualizaciones de equipo, de las que se informará en el Sistema Integrado de Información Geográfica del Mediterráneo sobre Valoración y Respuesta de los Riesgos de Contaminación en el Medio Marino (MEDGIS-MAR por sus siglas en inglés, <http://medgismar.rempec.org/#>).

## I.4.2. PRINCIPIOS Y DIRECTRICES RELATIVOS A LA COOPERACIÓN Y ASISTENCIA MUTUA

*Adoptados por la Séptima Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona El Cairo, 11 de octubre de 1991 (UNEP(OCA)/MED IG.2/4, Anexo IV, Apéndices I-VI)*

### A. Principios y directrices relativos al papel y responsabilidades de los expertos enviados en misión por el Centro, tras una solicitud de un Estado en caso de emergencia, y deberes y obligaciones de los Estados hacia ellos

1. Las Partes Contratantes del Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales (Protocolo del Convenio de Barcelona) pueden solicitar, en caso de accidentes que produzcan o sea probable que produzcan contaminación el medio marino, entre otras cosas, asistencia en forma de asesoramiento experto, bien al Centro Regional, bien a otra Parte Contratante.
2. Se ha creado un directorio de expertos y Centros especializados para ofrecer este tipo de asistencia en caso de emergencia; éste es regularmente actualizado por el centro de referencia de la OPRC de cada uno de las Partes Contratantes, mediante el perfil del país del CERSEC (<http://www.rempec.org/country.asp>).
3. Previa solicitud de un Estado en caso de emergencia, el Centro, si las circunstancias así lo exigen, puede enviar un experto que brinde a las autoridades nacionales el asesoramiento y conocimientos técnicos que puedan requerir durante el periodo inicial en orden a decidir qué medidas van a tomar. En este asesoramiento y conocimientos técnicos puede incluirse:
  - valoración de la situación;
  - adaptación de la organización nacional de respuesta a las circunstancias del accidente;
  - métodos y técnicas de respuesta;
  - expertos, equipo o productos que puedan solicitar otras Partes Contratantes u organizaciones privadas
4. El papel y la responsabilidad del experto consiste en ayudar a las autoridades nacionales a tomar decisiones y, a este respecto, él o ella desempeña exclusivamente un papel de asesoramiento. La responsabilidad de toda decisión operacional, así como sus consecuencias, recae íntegramente sobre las autoridades competentes del estado solicitante.
5. En todas las actividades relativas a dicha misión de asesoramiento, el experto deberá esforzarse por proteger los intereses del Estado que solicitó sus servicios, en particular en relación con la protección del medio ambiente y de los recursos, y teniendo en cuenta las consecuencias económicas y financieras.
6. El Estado que solicite la asistencia del experto deberá tratar de explicar lo más concretamente posible, en atención a las circunstancias, el campo o campos para los que se requieren conocimientos técnicos. Puede utilizarse a estos efectos el formulario tipo para solicitud de expertos (*Anexo II.3*).
7. El Estado que solicite la asistencia de un experto deberá disponer lo necesario en relación con los procedimientos de inmigración y trámites aduaneros relativos al experto y al material (incluido material escrito o grabado por medios electrónicos) que el experto pueda llevar consigo como ayuda en el ejercicio de sus deberes.
8. Las autoridades del Estado solicitante, tras consultar con el Centro regional y con el/la experto/a, deberán también disponer lo necesario para alojarle/la en condiciones de seguridad y proporcionarle el espacio de trabajo y equipo de oficina que precise. Antes de que parta a su

misión deberá comunicársele, a él/ella y al Centro regional, la dirección exacta de su alojamiento y su oficina. También deberán facilitarle la utilización gratuita del equipo de comunicación (teléfono, fax, internet, radio cuando se disponga de ella) que pueda necesitar para su trabajo.

9. El Centro regional se encargará de la financiación inicial (billetes de avión, dieta de subsistencia, etc.) de la misión del experto.

B. Principios y directrices sobre el envío, recepción y devolución del equipo en caso de operaciones de ayuda internacional

1. La ayuda internacional de uno o más Estados, en caso de accidentes que produzcan una contaminación grave del medio marino, puede requerir la transferencia del equipo y productos de un país a otro.
2. El envío, recepción y devolución de dicho material genera una serie de problemas logísticos, administrativos y legales que deben ser resueltos con rapidez, pues un retraso en la anterior cadena de acciones puede reducir considerablemente la eficacia de la asistencia. Las disposiciones generales a este respecto deben adoptarse antes de que suceda ningún accidente, para lo que será útil su inclusión en el Plan Nacional de Contingencias. De esta manera, en el momento de la acción sólo deberán concretarse los detalles para su aplicación.
3. Tras una valoración detallada de la situación, el estado solicitante de asistencia deberá especificar, con la mayor concreción posible, el tipo y cantidad de equipo y productos necesitados. Puede utilizarse a estos efectos el formulario tipo de solicitud de equipo y productos (Anexo II.4).
4. En su respuesta, el Estado que aporta asistencia deberá adjuntar una lista detallada del equipo y productos de que dispone, que incluya especificaciones técnicas (dimensiones, pesos, capacidades), datos sobre la energía necesaria (tipo de combustible, consumo, etc.) y modalidades de transporte previstas. También deberá indicar el equipo necesario para manejar dicho material en el puerto o en el aeropuerto de entrada, el número de personas necesarias para las operaciones de descarga y los medios necesarios para el transporte del material de respuesta al lugar del accidente.
5. Para que dicho equipo pueda utilizarse lo antes posible, el Estado solicitante tomará las medidas necesarias para resolver los trámites de aduana de todo el material que llegue y, si es necesario, autorizar su uso (p. ej., autorización para navegar), así como la resolución inmediata de cualquier trámite de inmigración del personal necesario para el funcionamiento del equipo. Las mismas disposiciones deberán adoptarse cuando sean las aseguradoras del buque, el operador de la unidad de ultramar o los operadores de los puertos y de las instalaciones de manipulación de hidrocarburos o sustancias químicas los que suministren el personal o el equipo. Puede utilizarse a estos efectos el formulario tipo de solicitud de equipo y productos (Anexo II.4).
6. El Estado solicitante se compromete a devolver el equipo en cuanto hayan terminado las operaciones, si así se lo solicita el proveedor.

C. Principios y directrices relativos a las disposiciones y procedimientos operacionales que podrían aplicarse en caso de operación conjunta

1. Estructura de mando para las operaciones conjuntas de lucha contra la contaminación

La estructura organizativa de las operaciones conjuntas deberá contener dos niveles principales de coordinación y mando: el Control operacional en tierra y el Mando táctico en la escena de las operaciones.

El Control operacional será ejercido por el país que haya solicitado la asistencia (país coordinador), que normalmente es el país en cuya zona tiene lugar la operación.

Puede tener lugar un cambio en el Control operacional y Mando táctico cuando, por razones prácticas y previo acuerdo entre partes afectadas, el grueso de la operación de lucha contra la contaminación se traslade de una zona a otra.

Los funcionarios de enlace de los países participantes deberán estar integrados en el personal del Control operacional, para asegurar que conozcan los recursos nacionales prestados.

El Mando táctico general recaerá sobre un jefe en el lugar del siniestro/Coordinador (SOSC por sus siglas en inglés) del país coordinador;

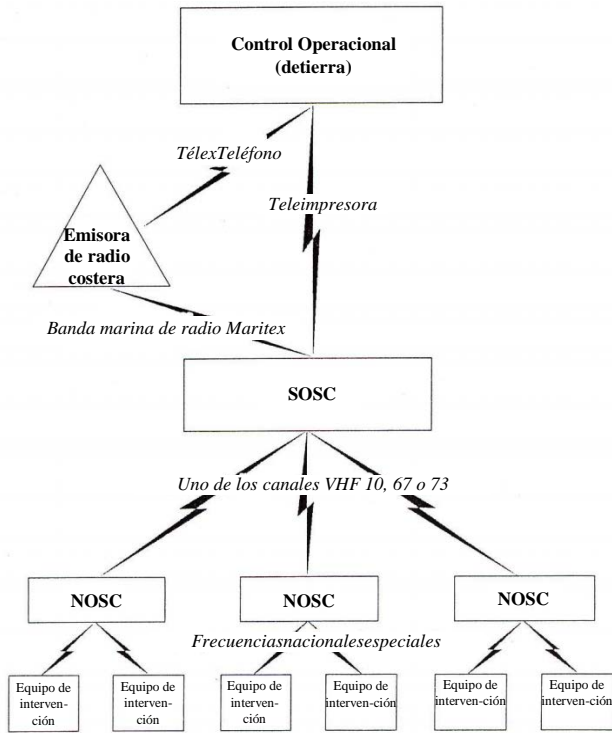
Los equipos de intervención enviados por los países asistentes operarán a las órdenes de un jefe nacional en el lugar del siniestro/Coordinador (NOSC por sus siglas en inglés). El NOSC opera a las órdenes/coordinado por el SOSC.

2. Disposiciones sobre las comunicaciones de radio en las operaciones conjuntas

Para evitar interrupciones e interferencias en una operación conjunta, resulta muy conveniente disponer de diferentes frecuencias de radio, por un lado, entre el control operacional de tierra y el jefe en el lugar del siniestro/Coordinador (SOSC) y, por otro, entre el SOSC y los Coordinadores/jefe nacional en el lugar del siniestro (NOSC), así como entre los diferentes NOSC y sus equipos respectivos. De acuerdo con el plan provisional de comunicaciones de radio para las operaciones conjuntas de lucha contra la contaminación que se muestra más abajo, deben seguirse los siguientes procedimientos:

- En relación con las comunicaciones entre el Control operacional de tierra y el SOSC (responsabilidad del país Coordinador de la operación), debe considerarse la posibilidad de utilizar medios de comunicación inalámbricos;
- Las comunicaciones entre el SOSC y los NOSC deben realizarse en uno, o si es necesario, varios de los canales VHF internacionales 10, 67 y 73;
- Los buques desde los que opera el SOSC deben contar con al menos dos emisoras de radio a bordo con función de *stand-by* en el canal 16;
- Las comunicaciones entre un NOSC y los equipos de intervención deberán realizarse en una frecuencia nacional (interna) especial.
- El idioma de trabajo entre los OSC de los diferentes países deberá ser el más adecuado en cada caso;
- Los aspectos generales de los problemas de comunicación por radio en las operaciones de lucha conjunta contra la contaminación por hidrocarburos en el medio marino deberán presentarse a la autoridad de telecomunicaciones de cada país, para su información y para que lo tengan en consideración internamente.

PLAN PROVISIONAL SOBRE LOS COMUNICACIONES POR RADIO PARA OPERACIONES  
CONJUNTAS DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN



D. Lista de comprobación de los procedimientos que deben seguirse y de las personas con las que se debe contactar en caso de emergencia

Esta lista de comprobación recoge la secuencia de acciones que deben seguir las autoridades nacionales competentes según el Plan Nacional de Contingencias para tratar asuntos relativos a la respuesta a incidentes de contaminación del medio marino, tras recibir información de una contaminación o amenaza de contaminación, a fin de desarrollar las disposiciones del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.

Aunque esta lista de comprobación, que no es en absoluto exhaustiva, haya sido pensada en primer lugar para incidentes en que haya buques implicados, debe seguirse utilizando si resulta oportuno en caso de incidentes que impliquen unidades en ultramar u otras instalaciones de manipulación de hidrocarburos.

1. Valoración inicial:

Una valoración inicial requerirá recopilar información tal como se recoge en el siguiente apartado “a”, mediante los contactos que se describen en “b”.

a. Información requerida:

- lugar, tiempo, naturaleza, alcance y causa del incidente;
- identificación del buque;
- identificación del propietario/operador y sus representantes y aseguradoras;
- condición en que se encuentra el barco;
- identificación del cargamento y de su estado;
- intenciones del capitán;
- intenciones del responsable de salvamento, si lo hay;
- intenciones del propietario o de su representante.

b. Contactos:

- capitán del buque;
- responsable de salvamento/empresa de salvamento, si los hay;
- propietario del buque o su representante;
- último(s) puerto(s) de escala;
- siguiente(s) puerto(s) de escala.

2. Notificación

Una vez que la parte ha finalizado su valoración inicial y cuando la gravedad del incidente lo justifique, deberá:

- a. Informar a los organismos competentes dentro del país, de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencias;
- b. Informar a todas las partes cuyos intereses se vean afectados o es probable que se vean afectados por la contaminación, así como al CERSEC, y proporcionarles:
  - i. datos sobre sus valoraciones y cualquier medida que haya tomado, o pretenda tomar, para solucionar el incidente, y
  - ii. más información según resulte oportuno,

hasta que la medida adoptada para responder al incidente haya finalizado o hasta que dichas partes hayan decidido realizar una operación conjunta.



Para la transmisión de dicha información, debe utilizarse el sistema de información de contaminación (POLREP) y la lista de las autoridades nacionales competentes, tal como aparecen en el Anexo I.2 de la presente guía y en el perfil de país del CERSEC: <http://www.rempec.org/country.asp>.

- c. Contactar con las aseguradoras del buque y, si en el accidente hay petróleo, con:
  - la International TankerOwnersPollutionFederation Ltd. (ITOPF);
  - el fondo FIPOL cuando la parte posiblemente afectada por la contaminación sea parte de las Convenciones del Fondo.
- d. Contactar con la unidad de ultramar o la instalación de manipulación de hidrocarburos según lo previsto en la legislación nacional y en el seguro de los operadores o en su garantía financiera.

### 3. Medidas de respuesta

- a. Activación de las disposiciones nacionales de respuesta a la contaminación, según se prevea en el Plan Nacional de Contingencias o similar.
- b. Evaluación continua de la situación mediante:
  - conocimientos técnicos disponibles en el país;
  - conocimientos técnicos de que disponga o que facilite el CERSEC<sup>14</sup>;
  - conocimientos técnicos disponibles en otras fuentes<sup>8</sup>.
- e. Decisión sobre las medidas y acciones adecuadas para mitigar las consecuencias del incidente de contaminación, como intervención en el propio barco o unidad de ultramar/instalación de manipulación, lucha contra la contaminación en el medio marino, protección de zonas sensibles, restauración.
- f. Movilización del personal, equipo y productos necesarios, bien a partir de fuentes nacionales, bien solicitando ayuda exterior, mediante los formularios tipo propuestos en la Guía (Anexo II.3, Anexo II.4),
  - directamente a otras Partes Contratantes;
  - a otras Partes Contratantes a través del CERSEC;
  - a otras fuentes, incluidas reservas pertenecientes a las industrias petrolera y de transporte marítimo.

### 4. Asuntos financieros

- a. La(s) parte(s) directamente responsable(s) de la respuesta y las partes asistentes en su caso deberá(n) llevar, durante toda la operación, una contabilidad detallada de los gastos realizados por las partes que participan en la respuesta.
- b. Las partes deberán designar un órgano que coteje toda la documentación financiera pertinente, preferentemente según se establezca en el plan de contingencias, y que solicite a todos aquellos que participen en la respuesta la elaboración de la oportuna documentación.
- c. Preparar reclamaciones de conformidad con las recomendaciones de los planes de compensación aplicables.

---

<sup>14</sup>Dichos expertos ayudarán a las autoridades nacionales a tomar decisiones, pero en ningún caso tomarán decisiones por sí mismos en lugar de las autoridades nacionales responsables. (Cf. Recomendación 6 adoptada por la Séptima Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes, El Cairo, 8 al 11 de octubre de 1991, UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Anexo IV).

- d. Presentar la documentación necesaria a las aseguradoras, el FIPOL y otras organizaciones responsables de la compensación.
- e. La parte asistida y las partes asistentes deberán colaborar para llevar a término cualquier gestión realizada en respuesta a una solicitud de compensación. Salvo que la parte ayudada no esté de acuerdo, las partes asistentes podrán presentar su solicitud de reembolso directamente a organizaciones de compensación.

Nota: Para realizar todas estas gestiones puede solicitarse la ayuda experta de las Partes Contratantes o del CERSEC. En los asuntos relacionados con esta reclamación, deberán tenerse en cuenta los *Anexos III*, y se deberá contactar o consultar con los fondos FIPOL, según sea necesario.

E. Lista de comprobación de las principales disposiciones institucionales destinadas a facilitar la asistencia mutua en caso de accidente importante de contaminación del medio marino que deba incluirse en los Planes Nacionales de Contingencias

Debe planificarse y organizarse una intervención rápida y una asistencia mutua sin obstáculos para los posibles casos de accidentes importantes de contaminación del medio marino. A estos efectos, y en el marco del Plan Nacional de Contingencias, deben adoptarse disposiciones institucionales especiales y deben crearse mecanismos administrativos y financieros, como:

1. designación de la autoridad nacional competente que, una vez valorada la situación, determine el alcance de la asistencia necesaria (estructura de mando);
2. designación de una autoridad nacional con competencia para actuar en nombre del Estado para solicitar o decidir prestar asistencia, así como para ocuparse de los aspectos legales y financieros de la asistencia mutua, y los trámites que permitirán ponerse en contacto rápidamente con esta autoridad en caso de necesidad urgente de asistencia (estructura de gestión para la ayuda internacional, preferiblemente el Centro de Referencia de Asistencia Mutua a que se refiere el Anexo I.2);
3. Modalidades financieras aplicables a la asistencia mutua, basadas en el artículo 13 del Protocolo de Prevención y Emergencia sobre el “Reembolso de los costes de asistencia y sobre las recomendaciones adoptadas por la Séptima Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, El Cairo, 8 al 11 de octubre de 1991 (UNEP(OCA)/MED.IG.2/4 Anexo IV);
4. funciones y obligaciones de la Parte solicitante de asistencia en relación con:
  - a. la recepción de equipo;
  - b. gastos de alojamiento y pensión completa, posibles gastos médicos y de repatriación del personal;
  - c. gestiones diversas, en particular en relación con aduanas e inmigración, para facilitar el movimiento de personal, embarcaciones, aeronaves y equipo, según lo dispuesto en el **Anexo I.4.1** de la Guía.

### **I.4.3 DIRECTRICES RELATIVAS AL INTERCAMBIO DE FUNCIONARIOS DE ENLACE ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES EN CASO DE RESPUESTA A OPERACIONES QUE IMPLIQUEN A DIVERSOS ESTADOS**

*Adoptadas por la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Barcelona, 5 al 8 de junio de 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Anexo XII, Apéndice IV)*

1. Con objeto de lograr un intercambio de información ágil y eficiente y un mando operacional efectivo en las operaciones de respuesta a la contaminación, la Parte Contratante del Protocolo de emergencia del Convenio de Barcelona procurará establecer y mantener un enlace permanente entre la autoridad nacional competente de la parte cuyo mar territorial, costas e intereses relacionados estén directamente afectados por la contaminación y que tenga el mando operacional general de todas las operaciones de respuesta, y las autoridades nacionales competentes de las Partes asistentes o de las partes que participen en las operaciones de respuesta. Surgen así dos casos principales:
  - O la contaminación se da en las aguas de una Parte Contratante y amenaza a las aguas de otra.
  - O la magnitud de la asistencia prestada por la Parte Contratante a otra parte justifica que un funcionario de enlace procedente de la Parte Contratante asistente esté presente en el centro de respuesta de la Parte Contratante asistida.
2. Con vistas a establecer y mantener dicho enlace, las partes pueden decidir intercambiar funcionarios de enlace en aquellos casos en que, en opinión de sus autoridades nacionales competentes respectivas encargadas de dar respuesta al incidente de contaminación, las circunstancias del incidente o la magnitud de las medidas de respuesta así lo requieran.
3. El papel de dichos funcionarios de enlace se limitará a:
  - a. En el primer caso mencionado en el apartado 1, a facilitar el mutuo intercambio de información entre las Partes Contratantes amenazadas, con objeto de permitir que una Parte Contratante que pueda resultar afectada prepare sus medidas de respuesta y, cuando resulte oportuno, comience las operaciones de respuesta sin esperar a que la contaminación alcance sus aguas.
  - b. En el segundo caso mencionado en el apartado 1, a transmitir las órdenes de la autoridad que tenga el mando general sobre las operaciones de respuesta (Jefe en el lugar del siniestro) a los funcionarios encargados de los recursos de la Parte asistente.
4. Cada una de las Partes Contratantes procurará incluir funcionarios de enlace entre el personal de su mando de respuesta y facilitar la ejecución de sus deberes, en particular disponiendo lo necesario para que pueda acceder a los diversos medios de comunicación.
5. En la designación de los funcionarios de enlace, las partes tomarán en consideración que las personas seleccionadas posean los conocimientos especializados necesarios, dominen el idioma de trabajo de la otra parte y tengan una probada capacidad de comunicación, así como que sean capaces de trabajar bajo presión.
6. La parte que reciba a un funcionario de enlace de otra parte realizará las gestiones oportunas en relación con los trámites de inmigración y aduaneros para permitir su entrada en el país.

#### **I.4.4. DIRECTRICES RELATIVAS A GESTIONES QUE PUEDEN REALIZARSE CON VISTAS A ASEGURAR, EN CASO DE ACCIDENTE, EL ENLACE ENTRE LAS AUTORIDADES DEL GOBIERNO Y LAS PARTES INTERESADAS**

*Adoptadas por la Novena Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Barcelona, 5 al 8 de junio de 1995 (UNEP(OCA)/MED IG.5/16, Anexo XII, Apéndice IV)*

1. Las autoridades nacionales competentes de la Parte Contratante afectada por un incidente de contaminación en el medio marino que amenace a su mar territorial, costas o intereses relacionados procurarán establecer y mantener, a lo largo de todas las fases de planificación y ejecución de las actividades de respuesta, un enlace con otras partes cuyos intereses se vean también afectados por el incidente de contaminación (en adelante las “partes interesadas”), incluidos, según sea el caso:
  - los propietarios del/de los buque(s) y del cargamento y, en particular, las aseguradoras y sus respectivos expertos y asesores técnicos; [o
  - el operador de la unidad de ultramar, en particular, sus aseguradoras y sus respectivos expertos y asesores técnicos; o
  - el operador de la instalación de manipulación de hidrocarburos, en particular, sus aseguradoras y sus respectivos expertos y asesores técnicos;
  
2. El objetivo de dicho enlace será en primer lugar obtener e intercambiar la información técnica necesaria para la planificación y aplicación de medidas adecuadas de respuesta a la contaminación, con vistas a mejorar la eficiencia de las operaciones de respuesta, reducir los efectos de la contaminación en el medio ambiente y en los recursos en riesgo y reducir los costes generales de las medidas de respuesta a la contaminación, además de para considerar las posibles consecuencias legales y financieras de las acciones de respuesta emprendidas o planificadas. Esta información deberá incluir, *inter alia*:
  - a) Del lado de las partes interesadas: información relativa a:
    - **Datos** de contacto de la persona que informa del incidente;
    - **Nombre** del barco, unidad de ultramar o buque/instalación de manipulación de hidrocarburos y propietario;
    - **Fecha y hora** del incidente (especificando si se trata de la local o del GMT/UTC)
    - **Posición** (p. ej., latitud y longitud o distancia y dirección desde el puerto o punto de referencia en tierra más cercano);
    - **Causa del incidente** (p. ej., colisión, varada, explosión, incendio etc.) y naturaleza del daño;
    - **Descripción** y cantidad del cargamento y combustible del buque a bordo, en caso de contaminación desde el buque;
    - **Estimación** de la cantidad vertida o de la probabilidad de vertido;
    - **Situación/estado** del buque y cualquier actividad de salvamento planeada, en caso de contaminación desde el buque;
    - **Nombre del propietario** del cargamento en caso de contaminación desde el buque;
    - **Medidas de respuesta** adoptadas o planificadas por estas partes,
    - **Recursos**, incluido personal, equipo y otros medios, que estas partes tengan a su disposición para responder a un incidente,

- **Planes de contingencia** que hayan preparado, y la disponibilidad de los fondos a través de las aseguradoras
  - b) Por el lado de las autoridades nacionales competentes de la Parte Contratante afectada: información relativa a la organización nacional para dar respuesta a una contaminación accidental del medio marino, planes nacionales y locales de contingencia, recursos disponibles, incluido personal, equipo y otros medios, gestiones realizadas o previstas por las autoridades nacionales competentes para responder al incidente de contaminación, así como legislación y reglamentos nacionales relativos a la contaminación accidental del medio marino, incluida responsabilidad y compensación.
3. A fin de asegurar la comunicación permanente con el resto de partes que tengan algún interés en el incidente de contaminación, las autoridades nacionales competentes de la Parte Contratante afectada por dicho incidente solicitarán a las otras partes interesadas la designación de personas que estarán en contacto permanente con las autoridades nacionales competentes responsables de las operaciones de respuesta.
  4. Las autoridades nacionales competentes se asegurarán de que las personas designadas por el gobierno para actuar como interlocutores de las personas de contacto designadas por los representantes de las otras partes interesadas conocen en profundidad las cuestiones técnicas, legales y financieras de los incidentes de contaminación del medio marino, incluidos los planes de responsabilidad y compensación.

## ANEXO I.5

### UNIDAD DE ASISTENCIA MEDITERRÁNEA PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL DEL MEDIO MARINO

*Decisión adoptada por la Octava Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, Antalya, 12-15 de octubre de 1993 (UNEP(OCA)/MED IG.3/5, Apéndice II)*

Con miras a ejecutar el Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales (Barcelona, 16 febrero 1976),

#### **las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona han decidido:**

1. **Crear** una Unidad de Asistencia del Mediterráneo para luchar contra la contaminación accidental del medio marino que el Centro Regional de Respuesta ante Emergencias por Contaminación del Medio Marino para el Mar Mediterráneo (CERSEC) organizará y activará dentro de los límites del presupuesto que le asigne la Reunión de las Partes Contratantes;
2. **Comprometerse** a hacer todos los esfuerzos necesarios para asistir en la organización y funcionamiento de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo.

#### **I. Principios generales**

- 1.1 Se constituirá una Unidad de Asistencia del Mediterráneo para luchar contra la contaminación accidental del medio marino en el marco del Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.
- 1.2 La organización y la activación de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo será responsabilidad del Centro Regional de Respuesta ante Emergencias por Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (CERSEC), el cual asumirá esta responsabilidad de acuerdo con el Protocolo sobre cooperación para casos de emergencia, las diversas decisiones adoptadas por las reuniones de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y lo dispuesto en este documento.
- 1.3 El objetivo primario de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo será prestar con rapidez los servicios de expertos seleccionados a aquella Parte Contratante que, en caso de emergencia, solicite dicha asistencia. Al ir al lugar del accidente los expertos asesorarán y proporcionarán conocimientos técnicos a las autoridades, con objeto de asistirles durante las fases iniciales en la toma de decisiones sobre las medidas a tomar y sobre la asistencia que podría ser necesario solicitar. Otra función de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo será ayudar al Estado solicitante a ejecutar las disposiciones para la cooperación regional en caso de emergencia, particularmente a través de los acuerdos y procedimientos adoptados por las reuniones de las Partes Contratantes destinados a facilitar la colaboración y la asistencia mutua.
- 1.4 La Unidad de Asistencia del Mediterráneo será un equipo de “asesoramiento experto” creado por las Partes Contratantes del Protocolo para la cooperación en casos de emergencia que podrá ser rápidamente movilizado y activado cuando éstas se lo soliciten para servir a los Estados con costa al Mediterráneo.

## II **Ámbito geográfico y objeto**

2.1 El ámbito geográfico de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo será el del Protocolo sobre la cooperación en casos de emergencia.

2.2 El objeto rationemateriae de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo será la lucha contra la contaminación accidental del medio marino por petróleo y otras sustancias perjudiciales. La unidad de asistencia prestará servicios expertos en las siguientes áreas, entre otras:

a) respuesta a la contaminación con petróleo

- Gestión de la crisis y organización de la intervención:
  - . análisis, valoración y pronóstico del comportamiento de la mancha de petróleo, destino y movimiento;
  - . planificación y logística de la respuesta;
  - . estrategia /opciones tácticas y posibilidades de la respuesta.
- Métodos de lucha y técnicas en el mar:
  - . contención/recuperación;
  - . utilización de dispersantes y otros productos de tratamiento.
- Técnicas y métodos de limpieza de costas.
- Tratamiento y eliminación de residuos
- Documentación financiera y solicitud de compensación

b) Respuesta a la contaminación por sustancias perjudiciales

- Gestión de la crisis y organización de la intervención.
- Análisis, valoración y pronóstico del destino y comportamiento de:
  - . Nubes de gas
  - . flotadores
  - . disolventes
  - . lastres
- Recuperación de paquetes en el mar
- Respuesta a vertido de sustancias químicas dependiendo de su comportamiento:
  - . protección personal;
  - . toxicidad acuática y rehabilitación;
  - . ciclo biogeoquímico;
- Descontaminación
- Tratamiento y eliminación de residuos
- Documentación financiera y solicitudes de compensación

## III **Composición**

3.1 La Unidad de Asistencia del Mediterráneo estará compuesta de un número limitado de expertos altamente cualificados y centros de asesoramiento para cada área de conocimiento. Puede elegirse un experto o centro de asesoramiento para más de un área de conocimientos técnicos.



- 3.2 El CERSEC seleccionará a los expertos y centros de asesoramiento utilizando sus propias listas de expertos y otros medios de información que posea, así como mediante consulta con las autoridades nacionales competentes y con otras organizaciones que puedan proporcionar un asesoramiento útil.
- 3.3 Los expertos y centros de asesoramiento se elegirán para un periodo de dos años, que será renovable. Durante este periodo, los expertos y centros de asesoramiento responderán, de acuerdo con instrucciones permanentes, a todas las solicitudes realizadas en caso de activación de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo. El CERSEC publicará la composición de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo cada dos años, actualizándola según se necesite dependiendo de los cambios que se deban realizar.

#### **IV Activación**

- 4.1 El CERSEC activará la Unidad de Asistencia del Mediterráneo a solicitud de la autoridad personal competente encargada de organizar la asistencia mutua en caso de emergencia (véase REMPEC/RIS/B/1) en nombre del Estado afectado por el accidente. Las autoridades nacionales que soliciten al CERSEC la asistencia de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo, procurarán detallar lo más exactamente posible en qué áreas de experiencia precisan ayuda según las circunstancias del caso, a fin de decidir conjuntamente con el Centro Regional la composición del equipo que se enviará al lugar del siniestro.
- 4.2 El CERSEC, dependiendo de las circunstancias y de acuerdo con el Estado solicitante y dentro de los límites de los recursos financieros disponibles, determinará la duración de la misión del o de los miembro(s) de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo, y decidirá cuándo finaliza. Si la situación así lo exige y si se han acordado las pertinentes disposiciones financieras entre las partes afectadas, la presencia de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo puede prolongarse más allá del periodo permitido por los recursos financieros de que dispone el CERSEC.

#### **V Organización**

- 5.1 El CERSEC llegará a acuerdos permanentes en el menor tiempo posible para proporcionar billetes de avión prepagados a todos los destinos del Mediterráneo, así como para la expedición de un visado cuando éste se requiera.
- 5.2 El Estado que requiera la asistencia de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo tomará todas las medidas necesarias para facilitar la misión de los miembros de la unidad de asistencia. Dichas medidas se refieren a:
  - a) los procedimientos de inmigración y llegada así como los trámites aduaneros, en particular para el equipo de procesamiento de datos y la documentación o material informático asociados;
  - b) alojamiento y transporte;
  - c) la facilitación de suficiente espacio de trabajo para el o los expertos;
  - d) el acceso a los medios de comunicación.
- 5.3 El CERSEC cubrirá los costes iniciales de la misión de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo: billetes de avión, dietas y posibles honorarios según acuerdos previos.

El CERSEC se reservará el derecho, de acuerdo con los regímenes legales aplicables, a solicitar el reembolso de los gastos realizados por estos conceptos.

- 5.4 De conformidad con la solicitud de las autoridades nacionales competentes del Estado y de acuerdo con estas, el CERSEC determinará los términos de referencia de la misión de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo, dando instrucciones al efecto. En su solicitud, las autoridades nacionales competentes especificarán el nombre, función y los datos pertinentes de la autoridad con que deberán contactar a su llegada los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo. También especificarán la autoridad o autoridades de las que dependerán los miembros de la Unidad.
- 5.5 Los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo estarán en contacto continuo con el CERSEC y le informarán diariamente. El CERSEC proporcionará a la Unidad de Asistencia del Mediterráneo todo el apoyo que pueda necesitar.
- 5.6 La Unidad de Asistencia del Mediterráneo trabajará en estrecha colaboración con las autoridades públicas responsables de la organización y gestión de la respuesta, quedando a su servicio. Para cumplir su obligación, los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo tendrán acceso a toda la información disponible, realizarán las investigaciones necesarias en colaboración con las autoridades nacionales responsables, que la apoyarán en todo momento, y participarán en la reuniones en la medida en que sea necesario.
- 5.7 Los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo harán un informe diario con una valoración de la situación, sus análisis y conclusiones y sus propuestas de acción, que remitirán a las autoridades de las que dependen. Las propuestas de acción pueden versar sobre la organización de la respuesta, las opciones tácticas, los métodos y técnicas de respuesta y los expertos, equipo y productos que pueden solicitarse a otras Partes Contratantes o entidades privadas. Se enviará una copia de este informe al CERSEC, por fax. Al final de la misión, los miembros de la unidad de asistencia remitirán un informe final.
- 5.8 En los casos en que las autoridades competentes soliciten ayuda internacional, los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo asistirán a estas autoridades, gracias a su buen conocimiento del sistema regional de colaboración, y en contacto permanente con el CERSEC.

## **VI Función y responsabilidades de los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo**

- 6.1 La función y la responsabilidades de los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo se limitarán a asistir a las autoridades nacionales en su proceso de toma de decisiones. A este respecto, su función será exclusivamente de asesoramiento. Todas las decisiones relativas a las operaciones de respuesta, así como sus consecuencias, serán responsabilidad íntegra de la autoridad competente del Estado solicitante.
- 6.2 Cuando presten asesoramiento, los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo procurarán proteger los intereses del Estado solicitante, en particular la protección del medio ambiente y los recursos naturales, teniendo además en cuenta las consecuencias económicas y financieras.
- 6.3 Los miembros de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo tendrán, durante sus misiones, un deber de discreción. Salvo que se indique otra cosa, no tendrán contacto directo con el público o con los medios de comunicación; lo cual será responsabilidad de las autoridades nacionales.

## **VII Deberes de los expertos seleccionados y de los centros de asesoramiento**

- 7.1 Los expertos y centros de asesoramiento poseerán una versión completa y actualizada del Sistema de Información Regional. Estarán familiarizados con dicho sistema, así como con las gestiones realizadas a nivel regional para estar preparados y dar una respuesta, en concreto con las disposiciones y procedimientos destinados a facilitar la ayuda mutua.

7.2 Los expertos y centros de asesoramiento se esforzarán por Informar al CERSEC del tiempo que podrán dedicar a sus tareas, de modo que el centro pueda conocer de antemano su disponibilidad para servir como miembro(s) de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo. Si un experto ya no está disponible y no está en una situación en la que pueda responder a una solicitud realizada como resultado de la activación de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo, se deberá informar inmediatamente al CERSEC de esta circunstancia. En ese caso, el CERSEC realizará las gestiones necesarias para sustituir al experto.

---

La UAM está formada actualmente por:

- El Centro de documentación, investigación y experimentación de contaminación accidental de las aguas (CEDRE), ubicado en Brest, Francia.
- La Federación nacional italiana de la industria química (*Federchimica*), con sede en Milán, Italia.
- El Instituto nacional italiano para la protección y la investigación del medio ambiente (ISPRA), con sede en Roma, Italia.
- La Red de oceanografía mediterránea para el sistema de observación oceánica global (MONGOOS).
- La fundación Sea AlarmFoundation (SAF), con sede en Bruselas, Bélgica.

**La información contextual** (legal, institucional, de relaciones, etc.) de cada una de las instituciones que se mencionan más arriba y que forman actualmente la UAM se amplía en las fichas correspondientes, donde se incluye el nombre, el estado las obligaciones/responsabilidades (QUIÉN), su función/servicios, recursos (QUÉ) y sus procedimientos, condiciones y contactos (CÓMO).



## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a la contaminación marina

*Información sucinta sobre la siguiente institución relativa a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en particular, con respecto a la asistencia que se puede proporcionar si se solicita.*

### Centro de documentación, investigación y experimentación de contaminación accidental de las aguas (CEDRE)



#### QUÉ

##### **Presentación breve:**

CEDRE es competente en el campo de las fugas de petróleo y productos químicos en aguas marinas y continentales. Sus clientes y socios, autoridades públicas e industriales, provienen de varios países.

Fue creado en 1979 como parte de las medidas ejecutadas después de una fuga de petróleo causada por el hundimiento del *AmocoCadiz*, a fin de proporcionar asistencia y servicios específicos a las autoridades responsables de las intervenciones.

CEDRE proporciona asistencia técnica, científica y operativa 24 horas al día y de manera remota desde su CS y si la situación lo requiere; puede actuar directamente en caso de accidente en los centros de gestión de crisis establecidos por las autoridades o sobre el terreno, lo más cerca posible de los equipos de respuesta.

Como parte de su misión de preparar para preparar para la respuesta, ofrece formación en varios idiomas y a todos los niveles y elabora borradores de planes de contingencia, estudios e investigaciones sobre productos, materiales y técnicas.

CEDRE cuenta con un equipo de unas 50 personas, principalmente científicos especializados en distintos campos (agua, química, biología, oceanografía, navegación, petróleo, producción de petróleo, etc.).

**Tipo de estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

CEDRE tiene un estatus de asociación. En concreto, ofrece un servicio público a las autoridades francesas. Paralelamente, funciona en un marco contractual en todo el mundo para ofrecer sus servicios en beneficio de la industria y las autoridades extranjeras.

Está certificado por el Estado francés para llevar a cabo misiones de interés general, expertos y asistencia a las autoridades marítimas, puertos, zonas costeras, lagos y ríos, y para intervenir junto con los servicios del Estado en la gestión de la contaminación accidental que se pueda producir en aguas francesas.

CEDRE está gestionado por un consejo de administración cuyos miembros provienen de departamentos gubernamentales, autoridades locales, instituciones de investigación públicas y el sector privado de Francia.

Las orientaciones científicas y técnicas de CEDRE se estudian en un comité estratégico formado por miembros del consejo de administración y otras estructuras que participan en las respuestas en caso de fugas o temas relacionados.

##### **Obligaciones/responsabilidades:**

Durante décadas, CEDRE ha intervenido para el beneficio de las autoridades públicas y la industria en la contaminación accidental que afecta mares y océanos, puertos, costas, lagos y cauces, en relación con los hidrocarburos y todas las demás sustancias peligrosas, a excepción de los productos radioactivos.

CEDRE actúa:

- Antes de la contaminación, mediante estructuras de preparación, organizaciones, servicios y equipos, y a través de medidas concretas:
  - Elaboración de planes de contingencia, incluyendo análisis de riesgos y de medios.
  - Cursos de formación en CEDRE en Brest o en las instalaciones de los socios y clientes, independientemente del lugar donde se encuentren, de operadores, líderes de equipos y responsables de centros de gestión de crisis, (aproximadamente, 1.000 personas al año).
  - Investigación: principalmente, evaluando las características, comportamientos e impactos de los contaminantes potenciales (petróleo y HNS) y valorando, mejorando y adaptando los medios, materiales, productos y técnicas de control.
  - Formación y ejercicios de respuesta y equipos de control.
  - E información, en particular, a través de la elaboración de guías técnicas para operadores y responsables implicados en la gestión de crisis.
- Durante las contaminaciones, garantiza un tiempo de espera de 24 horas para ofrecer asesoramiento a distancia y/o movilizar su equipo de respuesta a cualquier lugar en pocas horas para ofrecer sus servicios.
  - Asesoramiento, conocimientos específicos y asistencia técnica para las autoridades en gestión de crisis y los equipos encargados de las operaciones de control.
  - Análisis de laboratorio, estudios y experimentos para determinar las características de los contaminantes, su comportamiento y su evolución, y los riesgos que comportan para las personas y para el medio ambiente.
  - Evaluación continua del equipo, los productos, los métodos y las técnicas de respuesta aplicables.
  - Gestión operativa de los datos.
- Después de las operaciones de control de la contaminación, mediante una monitorización ambiental.

CEDRE cumple con las normas ISO 9001: 2008 y 14001: 2004.

CEDRE contribuye con la UAM proporcionando asistencia técnica desde sus oficinas en Brest o directamente en el lugar afectado. En caso de contaminación marina, la respuesta de CEDRE se activa mediante REMPEC, tras recibir una solicitud de asistencia de una parte contratante con el Protocolo de emergencia o el Protocolo de prevención y emergencia del Convenio de Barcelona.

## QUÉ

### **Función v/o servicios:**

En caso de que se produzca un incidente, CEDRE proporciona información sobre el contaminante y sobre las técnicas de respuesta más adecuadas. En caso de emergencia, el centro puede realizar pruebas de laboratorio y estudiar el comportamiento del contaminante y la situación meteorológica, la eficacia de las técnicas de respuesta y el impacto de la contaminación en el medio ambiente utilizando herramientas experimentales.

CEDRE proporciona asesoramiento sobre las estrategias, técnicas y equipos de respuesta más adecuados. Sus expertos pueden desplazarse hasta el lugar afectado para ayudar en la gestión operativa realizando estudios, además de contribuir en las reuniones sobre la gestión del incidente, recomendar posibles medidas y definir los recursos necesarios, proporcionar asesoramiento sobre la configuración del lugar a limpiar y formar a las personas involucradas en las tareas correspondientes.

CEDRE no sustituye a los responsables de la respuesta, sino que más bien les asesora y les proporciona ayuda para la toma de decisiones.

### **Recursos (si corresponde):**

Las instalaciones de CEDRE, con un área restringida de tres hectáreas, incluyen una playa artificial de 6.000 m<sup>2</sup> y un depósito de agua de 1.800 m<sup>3</sup> y de 2,5 metros de profundidad donde se pueden verter contaminantes para llevar a cabo sesiones de formación y prueba sobre el terreno sin poner en riesgo el medio ambiente.

En la sala de pruebas hay un tanque de canal, conocido con el nombre de contaminódromo, y una columna de experimentación de 5 metros de altura que se utiliza para estudiar el destino de las sustancias en el agua. El centro también dispone de un banco de pruebas de quemaduras y un banco de pruebas químicas.

Sus instalaciones también disponen de un invernadero para experimentar con organismos vivos, que contiene depósitos de almacenamiento y exposición. CEDRE también ha instalado un banco de ecotoxicología y un equipo para evaluar la ecotoxicidad aguda según los requisitos de las pruebas OSPAR.

El laboratorio cuenta con equipos analíticos avanzados (GC/MS, GC/MS/MS, muestreadores automáticos multifunción, GC/FID, HPLC, sistemas de preparación de muestreos automáticos, etc.). Sistemas de pruebas especializados para estudiar el comportamiento de los productos de hidrocarburos y evaluar el rendimiento y el impacto de los productos de respuesta (pruebas de dispersantes IFP, WSL y MNS, pruebas de sorbentes, etc.).

## CÓMO

### **Procedimiento:**

En el marco de la UAM, CEDRE puede mobilizarse a través del procedimiento de emergencia de REMPEC:

La primera comunicación por parte de las partes contratantes se debería producir a través del oficial en servicio de REMPEC mediante:

- Una llamada telefónica al número de emergencias, operativa 24 horas, 7 días a la semana.
- Un mensaje de correo electrónico a la dirección de emergencias.

Las partes contratantes también pueden ponerse en contacto directamente con CEDRE a través del teléfono de emergencia.

### **Condiciones:**

En el marco de la UAM, REMPEC debe hacerse cargo de los costes iniciales de enviar a los oficiales de REMPEC y/o la Unidad de Asistencia del Mediterráneo: billete de avión, dietas y posibles gastos adicionales previamente acordados.

En el caso de que una parte contratante se ponga en contacto con CEDRE directamente, todos los costes derivados del asesoramiento de CEDRE correrán a cargo de dicha parte contratante.

### **Contacto:**

En el marco de la UAM:

Teléfono de emergencia del REMPEC (24 horas/7 días a la semana): + 356.79 505 011.

Dirección de correo electrónico de emergencia: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

Fuera de la UAM:

Teléfono de emergencia de CEDRE (24 horas/7 días a la semana): +33.2.98.33.10.10

Dirección de correo electrónico de emergencia (¡llame siempre antes!): [intervention@cedre.fr](mailto:intervention@cedre.fr)

## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a la contaminación marina

*Información sucinta sobre la siguiente institución relativa a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en particular, con respecto a la asistencia que se puede proporcionar si se solicita.*

**Federación nacional italiana de la industria química (Federchimica)**



### QUIÉN

#### **Presentación breve:**

Federchimica es la federación italiana de la industria química. En la actualidad, engloba a 1.400 empresas, con un total de 90.000 empleados. Se agrupan en 17 asociaciones, articuladas en 42 grupos de productos. Federchimica es miembro de Confindustria (Confederación general de la industria italiana) y del CEFIC (Consejo europeo de la industria química). El Servicio de emergencias de transportes (SET) es un programa voluntario que incluye empresas asociadas a Federchimica y otras sociedades y asociaciones con el fin común de cooperar con las administraciones públicas para proporcionar asistencia en caso de accidentes durante el transporte de productos químicos.

**Tipo de estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  Nogubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

Federchimica es la federación de la industria química italiana. Fue creada como la Federación italiana de asociaciones de la industria química en 1920 y se convirtió en Asquimici en 1945. En 1984, se transformó en Federchimica. Esta federación no tiene una naturaleza comercial y no tiene ánimo de lucro.

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

Federchimica, que tiene como principales objetivos la coordinación y la protección de la función de la industria química italiana, así como la promoción de su capacidad de desarrollo, tiene las siguientes obligaciones, entre otras:

- Elaborar líneas directrices en temas económicos, industriales y sindicales, y también en las áreas de medio ambiente, innovación y políticas energéticas.
- Promocionar estas políticas con las administraciones públicas, las organizaciones económicas nacionales, otras organizaciones empresariales, organizaciones internacionales a las que pertenezca la federación, líderes sindicales, organizaciones ambientales y de consumidores.
- Realizar estudios y proyectos que inspiren y legitimen la elección empresarial.
- Contribuir a la promoción constante del nivel de calidad de las empresas asociadas, prestando especial atención a la organización de iniciativas en el campo de la innovación.
- Preparar, difundir y mejorar los sistemas de prevención de accidentes y, si corresponde, apoyar el plan de acción de las administraciones públicas a través del SET (un servicio centrado en las emergencias en el transporte), con intervenciones eficaces y oportunas.

Las actividades del SET se organizan mediante un protocolo de acuerdo firmado el 9 de enero de 1998 con el Departamento de Protección Civil del mandato del Consejo de Ministros, y con la Dirección General, Protección Civil, Departamentos de Bomberos del Ministerio del Interior.

Federchimica y REMPEC han firmado un nuevo memorando de acuerdo en relación con la participación de Federchimica en la Unidad de Asistencia del Mediterráneo.

### QUÉ

#### **Función y/o servicios:**

Federchimica, que funciona a través del SET, respalda las medidas de REMPEC en las emergencias relacionadas con productos químicos en el mar Mediterráneo proporcionando:

- (a) Los conocimientos específicos y el asesoramiento necesarios cuando se solicita asistencia técnica a distancia.
- (b) Personal especializado de empresas miembros de Federchimica que forman parte de las misiones de la UAM.

Federchimica también se asegura de que el personal especializado que participa en las misiones de la UAM disponga de los medios necesarios disponibles en la oficina principal de Federchimica para llevar a cabo su función de asesoramiento.

**Procedimiento:**

Después de recibir una solicitud de asistencia de una parte contratante, el responsable de la oficina de REMPEC debe tomar una decisión sobre la activación de la UAM y avisar a Federchimica a través del SET.

El Servicio de emergencias de transporte (SET) debe confirmar que ha recibido el mensaje de alerta y, después de consultarlo con la empresa, miembro de Federchimica, debe indicar si los servicios necesarios se pueden proporcionar y cuándo se pueden proporcionar.

Para el desplazamiento al lugar del incidente, el Servicio de emergencias de transporte (SET) debe intentar establecer contacto directo por vía telefónica con REMPEC (a través del número de emergencia) y proponer una fórmula para enviar expertos al lugar afectado.

En caso de asistencia a distancia, la comunicación debe seguir el procedimiento estándar de comunicación ICE.

**Condiciones:**

No aplicable.

**Contacto:**

<b>Dirección</b> Federchimica 20149 Milán Via Giovanni da Procida 11 Italia	<b>Teléfono</b> +39 (0)2-345651
<b>Página web</b> <a href="http://www.federchimica.it">www.federchimica.it</a>	<b>Fax</b> +39 (0)2 34565.310
	<b>Correo electrónico</b> <a href="mailto:federchimica@federchimica.it">federchimica@federchimica.it</a>
<b>Solo en caso de emergencia (24 horas) – Solo para uso oficial</b>	
<b>Servicio emergencias transportes</b> <b>Dirección de correo electrónico de emergencia</b> <a href="mailto:set@set-emergenze.it">set@set-emergenze.it</a>	<b>Servicio emergencias transportes</b> <b>Teléfono de emergencia</b> (Solo Italia): 800 180 990 (Internacional) +39 (0)362 51 28 68



## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a la contaminación marina

*Información sucinta sobre la siguiente institución relativa a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en particular, con respecto a la asistencia que se puede proporcionar si se solicita.*

**Instituto nacional italiano para la protección y la  
investigación del medio ambiente (ISPRA)**



### QUIÉN

#### **Presentación breve:**

El Instituto nacional italiano para la protección y la investigación del medio ambiente (ISPRA), es el organismo público de investigación supervisado por el Ministerio italiano de Medio Ambiente y de Protección del Territorio y del Mar.

Desde enero de 2017, el ISPRA está organizado con el Centro nacional italiano para las crisis, y las emergencias y daños ambiental. En esta nueva organización funciona el antiguo Servicio de emergencias ambientales en el mar (SEAM), ahora denominado Área para las emergencias ambientales en el mar. Esta unidad se dedica, principalmente para el Ministerio italiano de Medio Ambiente, a aplicar medidas de prevención y respuesta relacionadas con la contaminación marítima accidental, y proporciona información específica técnica y científica.

**Tipo de estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

El ISPRA se creó en 2008 (Decreto n° 112 del 25 de junio de 2008 convertido en la Ley n° 133, con enmiendas del 21 de agosto de 2008) y, con recursos económicos, equipo y personal propios, lleva a cabo las siguientes acciones de las instituciones que se indican a continuación y que se fusionaron para dar lugar al ISPRA:

- Antigua Agencia italiana de protección ambiental y servicios técnicos (APAT) (artículo 38 del Decreto legislativo n° 300 del 30 de julio de 1999, y posteriores enmiendas).
- Antigua Instituto nacional italiano para la vida salvaje (INFS) (Ley n° 157 del 11 de febrero de 1992, y posteriores enmiendas).
- Antigua Instituto central para la investigación científica y tecnológica aplicada al mar (ICRAM) (Decreto n° 496, artículo 1-bis, del 4 de diciembre de 1993, convertido en la Ley n° 61, artículo 1, del 21 de enero de 1994, con enmiendas).

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

En virtud de un acuerdo específico y de las obligaciones legislativas y administrativas pertinentes, el ISPRA proporciona al Ministerio italiano de Medio Ambiente asistencia técnica y científica en caso de emergencias ambientales en el mar y cuestiones relacionadas, como por ejemplo la prevención y la protección del medio ambiente en operaciones industriales en alta mar. Además, el ISPRA forma parte del sistema nacional para la protección del medio ambiente, responsable de organizar y gestionar capacidades de respuesta ambiental similares en casos de contaminación accidental distribuidos en todas las regiones administrativas de la costa italiana, con las agencias regionales para la protección del medio ambiente (ARPA).

Con relación al Protocolo de prevención y emergencia del Convenio de Barcelona, el Ministerio italiano de Medio Ambiente puede solicitar la asistencia especializada del equipo del ISPRA cuando se requiera asistencia técnica a distancia y/o para liderar o formar parte de misiones, en especial, para proporcionar ayuda especializada en aspectos ambientales de operaciones de respuesta previstas.

**Función y/o servicios:**

El Área para las emergencias ambientales en el mar del ISPRA se encarga de:

- Proporcionar personal especializado y disponible 24 horas al día, 7 días a la semana para que se movilice en el grupo de trabajo específico del Ministerio italiano de Medio Ambiente en caso de emergencia ambiental en el mar para ofrecer asistencia técnica y científica a los responsables institucionales sobre los aspectos operativos y técnicos de la respuesta a la contaminación, con el objetivo de minimizar las consecuencias para el medio ambiente de una contaminación accidental y proporcionar, si fuera el caso, evidencias de los daños ambientales.
- Elaborar, basándose principalmente en investigaciones científicas, material educativo, asesoramiento técnico, directrices y publicaciones sobre prevención, limitación y mitigación de contaminación marítima accidental, transporte marítimo de mercancías peligrosas, naufragios potencialmente contaminantes, fuentes sumergidas de contaminantes, daños ambientales y recuperación del medio ambiente.
- Proporcionar la información y el asesoramiento solicitados sobre aspectos operativos y técnicos de la respuesta a la contaminación dentro del marco de la UAM del REMPEC.
- Ofrecer ayuda técnica sobre las cuestiones pertinentes al Ministerio italiano de Medio Ambiente en los grupos de trabajo y las delegaciones italianas participando en reuniones multilaterales.

**Recursos (si corresponde):**

Embarcación oceanográfica costera, vehículos controlados a distancia, sondas multiparámetro, dispositivos de muestreo y almacenamiento, equipo de buceo.

**CÓMO**

**Procedimiento:**

**a) Memorando de acuerdo ISPRA/REMPEC UAM:**

Cuando ISPRA se activa mediante la UAM, recibe un mensaje de alerta del responsable del REMPEC, que se envía al número de teléfono + 39 329 2986226, seguido de un mensaje por escrito a la siguiente dirección de correo electrónico:

[emergenzemare@isprambiente.it](mailto:emergenzemare@isprambiente.it)

El responsable del REMPEC debe incluir toda la información disponible sobre el accidente y sobre la asistencia necesaria.

ISPRA debe confirmar la recepción del mensaje de alerta enviando un mensaje a la dirección de correo electrónico de emergencia: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org) al número de fax del REMPEC: + 356 21 33 99 51 en cuanto reciba la notificación y no más tarde de:

- Una (1) hora tras la recepción del mensaje, durante el horario laboral habitual.
- Seis (6) horas tras la recepción del mensaje, cuando el mensaje de alerta se haya enviado fuera del horario laboral habitual, como días no laborales y festivos.

Una vez confirmada la recepción, ISPRA debe indicar si puede proporcionar los servicios solicitados y cuándo podrá ofrecerlos.

Después de confirmar la recepción del mensaje de alerta, ISPRA se compromete a establecer inmediatamente contacto telefónico directo con REMPEC para proporcionar asistencia a distancia y desplegarse sobre el terreno, con tal de ultimar los planes necesarios para enviar expertos a la parte que ha solicitado asistencia. ISPRA y REMPEC deben confirmar el plan establecido firmando una orden de trabajo.

**b) Grupo de trabajo para emergencias ambientales 24 horas, siete días a la semana, para el Ministerio italiano de Medio Ambiente:**

ISPRA ofrece asistencia técnica y científica, incluyendo el envío de personal técnico al lugar del incidente, cuando lo solicita al Ministerio italiano de Medio Ambiente (División III de DPNM). La unidad exclusiva (Área para las emergencias ambientales en el mar) tiene capacidades y responsabilidades técnicas sobre el asesoramiento al Ministerio de Medio Ambiente sobre el posible uso de dispersantes en caso de fugas de petróleo.

El equipo de emergencia de servicio recibe el mensaje o la llamada de alerta al número de teléfono móvil +39- 329 2986226 o a la centralita de seguridad de ISPRA 24 horas +39 06 50072883 o +39 06 5018197 o a través de la dirección de correo electrónico de emergencia [emergenzemare@isprambiente.it](mailto:emergenzemare@isprambiente.it).

**Condiciones:**

a) Memorando de acuerdo ISPRA- REMPEC

b) Convenio especial entre el ISPRA y el Ministerio italiano de Medio Ambiente, que se hace cargo de todos los gastos.

**Contacto:**

<b>Dirección:</b> Centro nacional para las crisis, y las emergencias y daños ambientales ISPRA Via Vitaliano Brancati, 60 00144 Roma Página web: <a href="http://www.isprambiente.gov.it/">http://www.isprambiente.gov.it/</a>	<b>Teléfono:</b> +39 0650071 Centralita de seguridad 24 horas de ISPRA: +39 06 50072883 o +39 06 5018197 <b>Correo electrónico:</b> <a href="mailto:emergenzemare@isprambiente.it">emergenzemare@isprambiente.it</a>
---	--



## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a la contaminación marina

Información sucinta sobre la siguiente institución relativa a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en particular, con respecto a la asistencia que se puede proporcionar si se solicita.

### Red de oceanografía mediterránea para el sistema de observación oceánica global (MONGOOS)



## QUIÉN

### **Presentación breve:**

MONGOOS se creó mediante un memorando de acuerdo en 2012 con la fusión de la Red de oceanografía operativa mediterránea (MOON por sus siglas en inglés) y MEDGOOS, con el fin de consolidar actividades relacionadas con la producción y el uso de servicios de oceanografía operativa para perseguir cuatro objetivos principales:

- Mejorar la adecuación a los objetivos. Ampliar continuamente los conocimientos científicos y el desarrollo tecnológico sobre los cuales se sustentan los servicios.
- Fomentar la concienciación. Promocionar la visibilidad y el reconocimiento de los servicios con agencias gubernamentales y empresas privadas, fomentar su integración a nivel nacional, regional, europeo e internacional.
- Mayor transversalidad. Mejorar la funcionalidad de los servicios y su utilidad para la implementación de políticas, las necesidades de la sociedad y la ciencia.
- Mejorar la capacidad. Contribuir a mejorar la planificación e implementación de iniciativas internacionales relacionadas con la oceanografía operativa y fomentar la participación de países mediterráneos que no formen parte de la UE en la producción de los servicios.

Los socios de MOON y REMPEC firmaron, en 2008, un Acuerdo de colaboración para respuestas de emergencia para la región del Mediterráneo, a fin de garantizar la máxima coordinación para el trabajo y las actividades de REMPEC y MOON en relación con temas de interés mutuo. El acuerdo se renovó con la colaboración de los socios de MONGOOS y REMPEC en 2015.

En el acuerdo entre MONGOOS y REMPEC, se creó la Oficina de respuesta a emergencias de MONGOOS para prestar apoyo a REMPEC en caso de emergencias en el mar.

**Tipo de estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

MONGOOS cuenta con 36 socios de los países mediterráneos. Tres socios de MONGOOS (CMCC, ICTS SOCIB y IASA/AM&WFG) forman parte del acuerdo entre MONGOOS y REMPEC y todos los socios relevantes de MONGOOS contribuyen proporcionando información y productos.

### **Obligaciones/responsabilidades:**

Los socios de MONGOOS y REMPEC han acordado colaborar con las siguientes actividades:

- Aprovechar la experiencia de los miembros de MONGOOS en las actividades que lleva a cabo regularmente REMPEC (por ejemplo, formación, organización de talleres, conferencias y asistencia en la planificación de contingencias).
- Colaborar proporcionando asistencia a los países de la costa del Mediterráneo en situaciones de emergencia cuando lo soliciten. En particular, los miembros relevantes de MONGOOS proporcionarán al centro información de previsión meteoceanográfica y predicciones sobre derrames de petróleo a la deriva en la zona afectada, para que REMPEC pueda difundir oportunamente la información cuando lo considere necesario. Los miembros de MONGOOS, por otra parte, también procurarán identificar y establecer contacto con otros institutos oceanográficos relevantes que puedan proporcionar asistencia a REMPEC durante la fase de emergencia.
- Colaborar en el desarrollo de proyectos para la prevención de la contaminación operativa de las embarcaciones en la región del Mediterráneo. Los miembros relevantes de MONGOOS difundirán información meteoceanográfica y aplicaciones sobre derrames de petróleo (creación de modelos de previsión/previsión retrospectiva) para mejorar la posibilidad de identificar las embarcaciones contaminantes.
- Colaborar en la creación de la red MONGOOS a fin de mejorar la información de previsión meteoceanográfica de alta resolución en zonas del Mediterráneo donde actualmente no haya datos.
- Cooperar en la elaboración de mapas de riesgo de derrame de petróleo en la región del Mediterráneo. REMPEC contribuirá para mejorar la precisión de estos mapas mediante sus conocimientos en contaminación marítima procedente de embarcaciones y, siempre que sea posible, proporcionando información sobre las rutas de navegación en la región.

## QUÉ

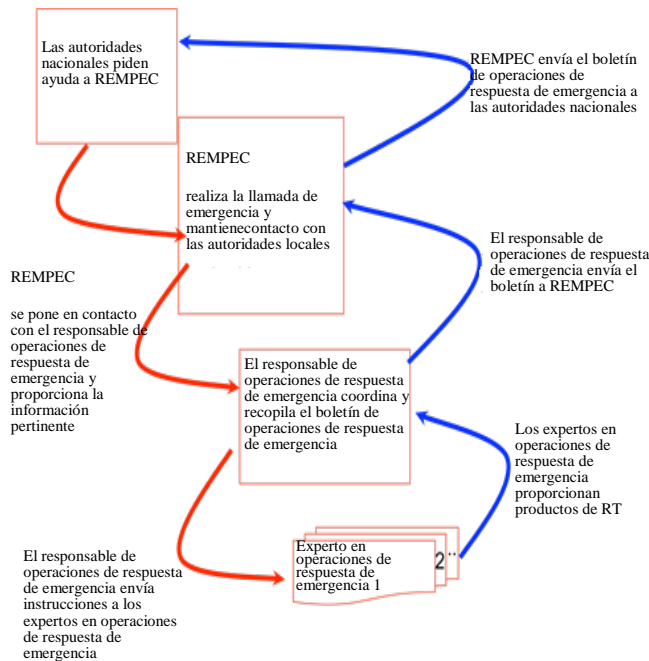
**Función y/o servicios:**

MONGOOS ha creado una Oficina virtual de respuesta a las emergencias como organismo de coordinación para los miembros de MONGOOS a fin de facilitar la recepción, evaluación y difusión de la información. Esta oficina está formada por un consejo de expertos, para el cual cada parte nombra a un experto, y está liderada por un director nombrado por el consejo (actualmente, el doctor Giovanni Coppini).

**Recursos** (*si corresponde*): no corresponde

**Procedimiento:**

Los siguientes procedimientos describen los pasos para solicitar ayuda a la Oficina virtual de respuesta a las emergencias de MONGOOS:



- **Fase 1:** REMPEC se pone en contacto con el director de la Oficina por teléfono a través del número de teléfono proporcionado y le informa de la existencia de una emergencia. También puede ponerse en contacto con el director de la Oficina utilizando la dirección de correo electrónico [ero-manager@cmcc.it](mailto:ero-manager@cmcc.it)

- **Fase 2:** REMPEC envía la información relevante de la emergencia por correo electrónico (ubicación del accidente, hora del accidente, etc.) al director de la Oficina.

- **Fase 3:** el director de la Oficina confirma que ha recibido la llamada de emergencia (por correo electrónico, por teléfono). En esta fase, el director de la Oficina puede pedir aclaraciones sobre la información proporcionada. A continuación, procede a avisar a los expertos de la Oficina enviando un mensaje de correo electrónico. En este mensaje, el director también hace una propuesta de los socios de la Oficina que deberían participar en la emergencia, en función de la ubicación del accidente y de las características de sus sistemas y productos:

1. Previsión de los dominios del modelo.
2. Disponibilidad de información adicional (viento, olas, SST).
3. Disponibilidad de observaciones del derrame de petróleo a través de satélite.

Los socios invitados de la Oficina virtual de respuesta a las emergencias deben confirmar su participación en las actividades de apoyo.

- **Fase 4:** el director de la Oficina decide, tras consultar en algunos casos a los socios de la Oficina, los datos técnicos que son necesarios para aplicar los modelos y conseguir los resultados deseados:
  1. Información gráfica (escala de paleta, dominio de las figuras a generar, etc.) en función de la hora y la ubicación del accidente.
  2. Información necesaria para aplicar los modelos que no esté disponible en el primer punto (duración del derrame, tipo de petróleo).
  3. Frecuencia de salida de la previsión del derrame de petróleo, duración de la previsión.

El director de la Oficina envía esta información (ficha técnica) a los socios de la Oficina. La ficha técnica contiene la ficha informativa preliminar.

Nota: la hoja técnica se puede volver a redactar en cualquier momento si hay información nueva disponible.

- **Fase 5:** los socios avisados desde la Oficina virtual empiezan a llevar a cabo los simulacros y a procesar la información (satélite, etc.). Cuando dispongan de los resultados de la simulación y los datos de satélite, toda la información se manda al director de la Oficina.
- **Fase 6:** la Oficina virtual de respuesta a las emergencias emite un boletín en pocas horas con información meteoceanográfica en la subregión afectada con las previsiones del derrame de petróleo.
- **Fase 7:** la Oficina continúa siguiendo el caso hasta que REMPEC solicita apoyo y envía boletines actualizados cada día.
- **Fase 8:** después de cada llamada de REMPEC, el personal de la Oficina prepara una nota breve sobre las posibles mejoras de los procedimientos y los protocolos y la experiencia aprendida. El objetivo es mejorar los procedimientos paso a paso. En algunos casos, se solicita a REMPEC y a los usuarios que rellenen un informe de evaluación que incluye valoraciones de los usuarios y una estimación de las ventajas (plazos, tipo de información, etc.) del servicio.

**Condiciones:**

Los servicios proporcionados en virtud del acuerdo de colaboración entre REMPEC y MONGOOS son gratuitos.

**Contacto:**

Director de la Oficina virtual de respuesta a emergencias: Giovanni Coppini  
Correo electrónico: [giovanni.coppini@cmcc.it](mailto:giovanni.coppini@cmcc.it)  
Teléfono móvil: +39-392-3857919





## Guía mediterránea sobre cooperación y asistencia mutua en respuesta a la contaminación marina

Información sucinta sobre la siguiente institución relativa a sus responsabilidades, participación y función en la respuesta a incidentes de contaminación marina, en particular, con respecto a la asistencia que se puede proporcionar si se solicita.

Sea AlarmFoundation (SAF)



### QUIÉN

#### **Presentación breve:**

El objetivo de Sea AlarmFoundation consiste en establecer planes y prácticas de respuesta profesionales en todo el mundo para la fauna silvestre de las costas afectadas por derrames de petróleo. Sea Alarm pretende conseguir su objetivo facilitando y fomentando alianzas estratégicas entre organizaciones no gubernamentales, organizaciones gubernamentales y el sector petrolero y marítimo para que: estén preparados para una emergencia en la fauna silvestre causada por un derrame de petróleo dentro de un modelo de planificación de contingencias de respuesta a derrames de petróleo de cualquier tipo; respondan profesionalmente y con eficacia en caso de derrames de petróleo en fauna silvestre siguiendo los mejores estándares internacionales.

**Tipo de estatus:**  Intergubernamental |  Gubernamental |  No gubernamental |  Internacional |  Regional |  Nacional

Sea Alarm es una organización no gubernamental sin ánimo de lucro con sede en Bruselas, Bélgica. Su consejo internacional tiene como finalidad representar los intereses de las ONG ecologistas/de conservación de la naturaleza/de protección de la fauna silvestre, el sector marítimo y del petróleo y las administraciones mediante una respuesta eficaz y sistemas de preparación sobre el terreno.

Sea Alarm fue creada mediante un Decreto Real (6/CH/15.546/S) y está registrada en Bélgica como fundación para el interés público (Stichting van Algemeen Nut) con el número 0894-810-152.

#### **Obligaciones/responsabilidades:**

Sea Alarm es una ONG pequeña que cuenta con un equipo de tres personas que trabajan para mejorar la preparación y la respuesta globales en caso de incidentes causados por el derrame de petróleo en la fauna silvestre. El personal de Sea Alarm tiene una preparación y una experiencia excepcionales y se encargan, entre otras cosas, de la evaluación y los servicios de gestión de incidentes 24 horas, siete días a la semana, así como la planificación de la fauna silvestre y el desarrollo de estrategias de preparación, la gestión y alineación de una red de respuesta, la difusión de mejores prácticas, y la elaboración y desarrollo de programas de formación y ejercicios. Los expertos de Sea Alarm tratan directamente con animales, pero como asesores ayudan a crear el entorno y las condiciones necesarias para que todas las partes, incluyendo los expertos movilizados sobre el terreno, puedan actuar de la mejor forma posible durante un incidente. Sea Alarm ha firmado un acuerdo a largo plazo con OilSpill Response (OSRL) para proporcionar servicios de respuesta 24 horas a los miembros de OSRL. Sea Alarm también es miembro de la Unidad de Asistencia del Mediterráneo (UAM).

### QUÉ

#### **Función y/o servicios:**

Las actividades de Sea Alarm se centran en los siguientes campos:

- Fomentar (respuesta) la cooperación entre expertos y organizaciones de expertos formando redes, organizando eventos, moderando reuniones e iniciando y gestionando proyectos.
- Desarrollar las mejores prácticas y directrices a través de reuniones y proyectos de investigación.
- Promocionar y difundir las mejores prácticas y directrices y su implementación a través de varios medios y representaciones.
- Fomentar y proporcionar asistencia para el desarrollo y la implementación de planes de respuesta especializados.
- Desarrollar y ofrecer formación para las personas encargadas de dar respuesta a los incidentes, los equipos de respuesta y los directores.
- Proporcionar asistencia en la gestión de los incidentes que afecten a la fauna silvestre proporcionando servicios de asesoramiento, coordinación o información a las partes interesadas.

**Servicios de respuesta:** Sea Alarm está disponible 24 horas, 7 días a la semana, para ofrecer servicios de respuesta. Estos servicios incluyen, a título meramente enunciativo:

- Proporcionar asesoramiento a distancia sobre estrategias y gestión.
- Identificar, movilizar y coordinar recursos y equipos para la respuesta especializada a incidentes de derrames de petróleo que afecten a la fauna silvestre.
- Realizar una evaluación sobre el terreno para identificar lagunas y necesidades en actividades de respuesta en curso.
- Proporcionar asesoramiento sobre el terreno sobre estrategias y gestión, formación para oficiales, sala acondicionada.
- Establecer contactos con recursos del sector.
- Proporcionar asistencia en (garantizar el éxito de) reclamaciones relacionadas con la fauna silvestre.

- Estos servicios están disponibles para las empresas del sector, las administraciones y las ONG. Si se solicita, Sea Alarm se pondrá en contacto con los organismos coordinadores y las personas clave que trabajan sobre el terreno. Sea Alarm dispone de recursos limitados para dedicar a su propia movilización y la de otras personas implicadas en la respuesta.

**Servicios de preparación:**

- Mantenimiento y ampliación de redes de personas implicadas en la respuesta (en Europa y en todo el mundo)
- Desarrollo y difusión de estándares internacionales para la respuesta y la preparación
- Asistencia para administraciones y ONG en el desarrollo de soluciones de respuesta y preparación nacionales
- Desarrollo y oferta de cursos de formación y ejercicios
- Participación en ejercicios y reuniones
- Comunicación de novedades y desarrollos

**Recursos (si corresponde):**

- Asesoramiento especializado (junto con socios especialistas identificados) en el lugar del accidente como parte de la UAM para mejorar la capacidad de respuesta de las partes contratantes en caso de incidentes de derrame de petróleo en la fauna silvestre.
- Sea Alarm también proporciona asistencia a distancia si REMPEC lo solicita tras la recepción de una solicitud de la parte contratante y proporciona asesoramiento técnico y cualquier otra información relevante.

## CÓMO

**Procedimiento:**

**Solicitud de asistencia**

Después de recibir una solicitud de asistencia de una parte contratante, el director de REMPEC toma una decisión sobre la activación de la UAM y Sea Alarm, según sea necesario. El mensaje de alerta a Sea Alarm se debe transmitir por teléfono utilizando uno de los números de teléfono de emergencia que se indican a continuación.

Junto con la alerta, REMPEC proporciona toda la información disponible sobre el accidente y sobre la asistencia necesaria. Si se solicita, la información también se puede enviar por correo electrónico (véase la dirección de correo electrónico de emergencia más abajo). En este caso, Sea Alarm recibe una llamada telefónica mediante la cual se le informa de que los datos se envían por correo electrónico.

Sea Alarm garantiza que:

- El empleado de guardia recibe la llamada y confirma de inmediato la solicitud, o
- Cualquier mensaje de alerta que quede grabada en el contestador telefónico se confirma de la forma indicada en el mensaje antes de que transcurra:
  - o Una hora (1) tras la recepción, durante el horario laboral habitual.
  - o Seis (6) horas tras la recepción, si el mensaje de alerta llega fuera del horario laboral habitual, como en días festivos o días no laborales.

Al confirmar la recepción, Sea Alarm debe indicar si los servicios necesarios se pueden proporcionar y cuándo se pueden proporcionar, además de proporcionar una estimación de la duración de los servicios de asistencia sobre el terreno en función de la prioridad y los recursos económicos disponibles. REMPEC debe confirmar el acuse de recibo de Sea Alarm por correo electrónico o por fax inmediatamente después de la recepción y, si todavía no se ha establecido contacto telefónico directo con REMPEC, Sea Alarm debe procurar establecer contacto de inmediato para finalizar los planes para enviar a expertos a la parte contractual que esté solicitando asistencia.

**Condiciones:**

Sea Alarm pondrá a disposición el personal especializado, siempre que se den las condiciones económicas necesarias, para que participen en las misiones de la UAM y proporcionen asistencia, de acuerdo con lo especificado en este Memorando cuando REMPEC lo solicite, a excepción del caso en que todo el personal cualificado ya haya sido asignado a otras tareas. La movilización de Sea Alarm se confirmará mediante la ejecución de una orden de trabajo en la cual se mencionará la información necesaria sobre la misión, incluidos el tipo y la duración de la misma.

La movilización de Sea Alarm deberá seguir las especificaciones del memorando de acuerdo entre REMPEC y Sea Alarm (REMPEC/CONT/08/2011).

**Contacto:**

**Dirección**  
SEA ALARM FOUNDATION  
Rue du Cypres 7-B10  
1000 Bruselas  
BÉLGICA

**Página web**  
[www.sea-alarm.org](http://www.sea-alarm.org)

**Teléfono**  
+32(0)22788744

**Fax**  
+32(0)25027438

**Correo electrónico**  
[nijkamp@sea-alarm.org](mailto:nijkamp@sea-alarm.org) / [saskia@sea-alarm.org](mailto:saskia@sea-alarm.org) / [pkelway@sea-alarm.org](mailto:pkelway@sea-alarm.org)

**Solo en caso de emergencia (24 horas)–Solo para uso oficial:**

**Correo electrónico de emergencia**  
Igual que arriba

**Teléfono de emergencia**

Prioridad 1: +32 (0)49 49 000 12 (móvil de Hugo Nijkam)  
Prioridad 2: +32 (0)49 96 247 72 (móvil de SaskiaSessions)  
Prioridad 3: +32 (0)49 74 103 68 (móvil de Paul Kelway)  
Prioridad 1: +32(0)22788744 (oficina)



**ANEXO II**  
**PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA**



**ANEXO II.1**

**SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

**(POLREP)**

1. El sistema de información de la contaminación se utiliza entre las partes contratantes y el Protocolo de emergencia del Convenio de Barcelona y entre las partes contratantes y el centro regional para intercambiar información cuando se produce un incidente de contaminación marítima o cuando existe una amenaza de este tipo de incidente.
2. El POLREP se divide en tres partes:

.1	Parte I o POLWARN (números 1-5)	POLLution WARNing	proporciona la primera información o aviso de la contaminación o amenaza
.2	Parte II o POLINF (números 40-60)	POLLution INFormation	proporciona un informe complementario detallado e informes de situación
.3	Parte III o POLFAC (números 80-99)	POLLution FACilities	se utiliza para solicitar asistencia de otras partes contratantes y para definir cuestiones operativas relacionadas con la asistencia
3. La división en tres partes sirve solo para facilitar la identificación. Por este motivo, los números posteriores no se utilizan. Esto permite al destinatario reconocer, solo mirando los números, si se encuentra en la parte I (1-5), en la parte 2 (40-60) o en la parte III (80-99). Este método de división no excluye el uso de todos los números en un informe completo, ni el uso por separado de algunos números de cada una de las partes ni tampoco el uso de números por separado de distintas partes mezcladas en un mismo informe.
4. La parte II es la consecuencia lógica de la parte I. Una vez transcurrida la parte I, la parte afectada puede informar a las otras partes sobre su evaluación de la naturaleza y el alcance del incidente utilizando los números correspondientes de la parte II.
5. La parte III sirve únicamente para la solicitud de asistencia y cuestiones relacionadas.

6. A continuación, se incluye una lista resumida de POLREP:

PARTE INTRODUCTORIA	Dirección de... para...	
	Fecha Hora Grupo	
	Identificación	
	Número de serie	
PARTE I (POLWARN)	1	Fecha y hora
	2	Posición
	3	Incidente
	4	Derrame
	5	Acuse de recibo
PARTE II (POLINF)	40	Fecha y hora
	41	Posición
	42	Características de la contaminación
	43	Origen y causa de la contaminación
	44	Dirección y velocidad del viento
	45	Corriente o marea
	46	Estado del mar y visibilidad
	47	Deriva de contaminación
	48	Previsión
	49	Identidad del observador y embarcaciones en escena
	50	Medidas ejecutadas
	51	Fotografías o muestras
	52	Nombres de otros Estados informados
	53-59	Disponible
60	Acuse de recibo	
PARTE III (POLFAC)	80	Fecha y hora
	81	Solicitud de asistencia
	82	Coste
	83	Disposiciones previas para el servicio
	84	Asistencia a dónde y cómo
	85	Otros Estados solicitados
	86	Cambio de mando
	87	Intercambio de información
	88-98	Disponible
	99	Acuse de recibo



**EXPLICACIÓN DE UN MENSAJE DE POLREP**

**PARTE INTRODUCTORIA**

Contenido	Observaciones									
DIRECCIÓN	Los informes deben empezar indicando el país de procedencia de la autoridad nacional competente que envía el aviso y el destinatario, por ejemplo:									
	<table border="0"> <tr> <td>DE :</td> <td>ITA</td> <td>(indica el país que envía el informe)</td> </tr> <tr> <td>PARA:</td> <td>GRC</td> <td>(indica el país al cual se envía) <u>o</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td>REMPEC</td> <td>(indica que el mensaje se envía al centro regional).</td> </tr> </table>	DE :	ITA	(indica el país que envía el informe)	PARA:	GRC	(indica el país al cual se envía) <u>o</u>		REMPEC	(indica que el mensaje se envía al centro regional).
	DE :	ITA	(indica el país que envía el informe)							
PARA:	GRC	(indica el país al cual se envía) <u>o</u>								
	REMPEC	(indica que el mensaje se envía al centro regional).								
DHG (Día Hora Grupo)	El día del mes seguido de la hora (hora y minutos) de la redacción del mensaje. Siempre son seis cifras seguidas del mes. La hora se debe especificar en GMT, por ejemplo: 092015Z Junio (es decir, el día 9 del mes correspondiente a las 20.15 GMT) o en horario local, por ejemplo: 092115LT Junio.									
IDENTIFICACIÓN	"POL..." indica que el informe incluye todos los aspectos de la contaminación (como petróleo y otras sustancias nocivas).									
	".....REP" indica que se trata de un informe sobre un incidente de contaminación. Puede incluir hasta tres partes principales:									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parte I (POLWARN): es un aviso inicial (primera información o aviso) de un siniestro o de la presencia de manchas de petróleo o <i>sustancias nocivas</i>. Esta parte del informe sigue la numeración del 1 al 5.</li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parte II (POLINF): es un informe complementario detallado de la parte I. Esta parte del informe sigue la numeración del 40 al 60.</li> </ul>									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parte III (POLFAC): esta parte sirve para las <u>solicitudes de asistencia</u> de otras partes contractuales, y también para definir cuestiones operativas relacionadas con la asistencia. Esta parte del informe sigue la numeración del 80 al 99 (véase el <b>Anexo 6</b>).</li> </ul>									
	El CONVENIO DE BARCELONA indica que el mensaje se envía en el marco del Protocolo de emergencia del Convenio de Barcelona.									
	Las partes I, II y III se pueden enviar todas juntas en un solo informe o por separado. Además, los números de cada parte se pueden enviar por separado o combinados con números de las otras dos partes.									
	Los números sin texto adicional no deben aparecer en el POLREP.									
	Si se utiliza la parte I como aviso de una amenaza grave, el télex debe incluir un encabezado con la palabra "URGENTE".									
La autoridad nacional competente del país que recibe el mensaje debe confirmar lo antes posible todos los informes POLREP que contengan los números de ACUSE DE RECIBO (5, 60 o 99).										

	Los informes POLREP deben terminar siempre con un télex del Estado que envía el informe en el cual se indique que ya no habrá más comunicaciones operativas sobre el incidente en cuestión.			
<b>Contenido</b>	<b>Observaciones</b>			
NÚMERO DE SERIE	Los POLREP se deben poder identificar y la persona que lo recibe debe poder comprobar si se han recibido todos los informes sobre el incidente en cuestión. Para ello las partes contratantes del Protocolo de emergencia del Convenio de Barcelona deben utilizar identificadores nacionales.			
	Albania	ALB	Líbano	LBN
	Argelia	DZA	Libia	LBY
	Bosnia y Herzegovina	BIH	Malta	MLT
	Croacia	CRT	Mónaco	MON
	Chipre	CYP	Marruecos	MAR
	Egipto	EGY	Eslovenia	SLO
	UE	EU	España	ESP
	Francia	FRA	Siria	SYR
	Grecia	GRC	Túnez	TUN
	Israel	ISR	Turquía	TUR
	Italia	ITA		
	Centro regional de respuesta ante emergencias de contaminación marítima para el mar Mediterráneo		REMPEC	
	El identificador nacional debe ir seguido de un guion y del nombre de la embarcación u otra instalación implicados en el accidente, y otro guion seguido del número del informe sobre el accidente en cuestión.			
	ITA/POLLUX/1 indica que este es el primer informe de Israel sobre el accidente de MT "POLLUX".			
	ITA/POLLUX/2, de acuerdo con el sistema descrito, indica el segundo informe del mismo incidente.			
	El último informe POLREP debería ser: ISR/POLLUX/5 FINAL, que indica que se trata del quinto y último informe de Israel sobre el incidente de MT "POLLUX".			
	En la respuesta de los informes POLREP, se debe incluir el número de serie utilizado por el Estado que ha enviado el informe como referencia. Sin embargo, no es necesario que los Estados cumplan con el sistema de POLREP cuando respondan al informe.			

**Parte I (POLWARN)**

<b>Contenido</b>	<b>Observaciones</b>
1 FECHA Y HORA	El día del mes y la hora del día en la que sucedió <u>el incidente</u> o, si la causa de la contaminación se desconoce, la hora de la observación debería indicarse con seis cifras. La hora se debe indicar en GMT, por ejemplo, 091900z (es decir, el día 9 del mes correspondiente a las 19:00 GMT) o en hora local, por ejemplo, 091900lt (es decir el día 9 del mes correspondiente a las 19:00 hora local)
2 POSICIÓN	Indica la principal posición del incidente en latitud y longitud en grados y minutos y, además, puede proporcionar la orientación y la distancia desde un lugar conocido por el destinatario.
3 INCIDENTE	Aquí se debe indicar la naturaleza del incidente, como REVENTÓN, TOMA DE TIERRA DE PETROLERO, COLISIÓN DE PETROLERO, DERRAME DE PETRÓLEO, etc.
4 DERRAME	La naturaleza de la contaminación, como PETRÓLEO CRUDO, CLORO, DINITROL, FENOL, etc., así como la cantidad total en toneladas del derrame y/o el caudal, y el riesgo de más derrames. Si no hay contaminación pero existe una amenaza de contaminación, se deben incluir las palabras TODAVÍA NO seguidas de la sustancia, como por ejemplo, TODAVÍA NO GASOLINA.
5 ACUSE DE RECIBO	Cuando se utiliza este número, la autoridad nacional competente debe confirmar la recepción del télex lo antes posible.

**Parte II (POLINF)**

<b>Contenido</b>	<b>Observaciones</b>
40 FECHA Y HORA	El número 40 hace referencia a la situación descrita en los números 41 a 60 si es distinto del número 1.
41 POSICIÓN Y/O ALCANCE DE LA CONTAMINACIÓN POR ENCIMA/ENCIMA/EN EL MAR	Indica la posición principal de la contaminación en latitud y longitud en grados y minutos y, además, puede proporcionar la orientación y la distancia de algún lugar conocido por el destinatario si es distinto al indicado en el número 2. Cantidad estimada de contaminación (por ejemplo, tamaño de las zonas contaminadas, número de toneladas de petróleo derramado si no coinciden con lo indicado en el número 4, o número de contenedores, tambores, etc. perdidos). Indica la longitud y la anchura del derrame en millas náuticas si no se indica en el número 2.
42 CARACTERÍSTICAS DE LA CONTAMINACIÓN	Indica el tipo de contaminación, por ejemplo, tipo de petróleo con viscosidad y punto de fluidez de la contaminación (productos químicos envasados o a granel, aguas residuales. Para productos químicos, se debe indicar el nombre o el número de Naciones Unidas, si se conoce. Para todos, se debe indicar también la apariencia, por ejemplo, líquido, sólido flotante, aceite líquido, lodo semilíquido, terrones alquitranados, aceite meteorizado, decoloración del mar, vapor visible. También se debe indicar cualquier marca en los tambores, contenedores, etc.).
43 ORIGEN Y CAUSA DE LA CONTAMINACIÓN	Por ejemplo, de un buque u otra entidad. Si es de un buque, se debe indicar si ha sido como resultado de una descarga deliberada o por casualidad. Si es otra entidad, se debe proporcionar una descripción breve. Si es posible, se debe indicar: el tipo de embarcación/buque, nombre, previos nombres, bandera, año de construcción, número de la OMI, tipo de casco, GT, DWT, capacidad total de carga, número de depósitos, propietario, gerente, club de protección e indemnización, tipo de carga, cantidad de carga, viaje, propietario de la carga, daños, otra información, nombre, tipo, tamaño, señal de llamada, nacionalidad y puerto de registro de la embarcación contaminante. Si la embarcación está en marcha y avanzando, se debe indicar también la velocidad y el destino.
44 DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DEL VIENTO	Indica la dirección y la velocidad del viento en grados y m/s. La dirección siempre indica de dónde sopla el viento.
45 DIRECCIÓN Y VELOCIDAD ACTUALES Y/O MAREA	Indica la dirección y la velocidad de las corrientes en grados y m/s. La dirección siempre indica la dirección que sigue la corriente.
46 ESTADO DEL MAR Y VISIBILIDAD	Estado del mar indicado en altura de las olas en metros. Visibilidad en millas náuticas.
47 DERIVA DE LA CONTAMINACIÓN	Indica el curso y la velocidad de la deriva en grados y nudos y décimas de nudos. <i>(En caso de contaminación ambiental (nube de gas) la velocidad de deriva se indica en m/s.)</i>

48 PREVISIÓN DEL EFECTO DE LA CONTAMINACIÓN Y ZONAS AFECTADAS	Por ejemplo, llegada a la playa en un plazo estimado. Resultados de modelos matemáticos.
---	--

**Parte II (POLINF)**  
 (Continuación)

<b>Contenido</b>	<b>Observaciones</b>
49 IDENTIDAD DEL OBSERVADOR/PERSONA QUE INFORMA DE LAS EMBARCACIONES EN ESCENA	Indica quién ha avisado del incidente. Si es una embarcación, se deben indicar nombre, puerto de origen, bandera y señal de llamada. Las embarcaciones en escena también se pueden indicar en este punto, incluyendo el nombre, puerto de origen, bandera y señal de llamada, en especial si el contaminante no se puede identificar y el derrame se considera reciente.
50 MEDIDAS EJECUTADAS	Cualquier medida ejecutada como respuesta a la contaminación.
51 FOTOGRAFÍAS O MUESTRAS	Indica si se han tomado fotografías o muestras de la contaminación. Se debe indicar el número de télex de la autoridad de muestreo.
52 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANIZACIONES INFORMADOS	
53 – 59	ESPACIO LIBRE PARA CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE (por ejemplo, resultados de muestras o análisis de fotografías, resultados de la observación de los inspectores, declaraciones del personal de la embarcación, etc.)
60 ACUSE DE RECIBO	Si se utiliza este número, la autoridad nacional competente debe confirmar la recepción del télex lo antes posible.

**Parte III (POLFAC)**

<b>Contenido</b>	<b>Observaciones</b>
80 FECHA Y HORA	El número 80 está relacionado con la situación que se describe más abajo, si no coincide con los números 1 y/o 40.
81 SOLICITUD DE ASISTENCIA	Tipo y cantidad de asistencia solicitada en forma de: -Equipo especificado. -Equipo especificado con personal formado. -Equipos de intervención completos. - Personal con experiencia especial con indicación del país solicitado.
82 COSTE	Requisitos de información sobre el coste al país que solicita la asistencia.
83 DISPOSICIONES PREVIAS PARA EL SERVICIO DE ASISTENCIA	Información relacionada con el despacho de aduanas, el acceso a aguas territoriales, etc. en el país que solicita asistencia.
84 ASISTENCIA A DÓNDE Y CÓMO	Información relativa al servicio de asistencia, por ejemplo, encuentros en el mar con información sobre las frecuencias a utilizar, señal de llamada y nombre del comandante supremo in situ del país que solicita asistencia, o autoridades en tierra con números de teléfono, télex y fax y personas de contacto.
85 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANIZACIONES	Solo se debe rellenar si no se indica en el número 81, por ejemplo, si otros Estados requieren asistencia más adelante.
86 CAMBIO DE MANDO	Cuando una parte sustancial de una contaminación por hidrocarburos o una amenaza grave de contaminación por hidrocarburos se traslada o ya se ha trasladado a la zona de otra parte contratante, el país que haya ejercido el mando supremo de la operación puede solicitar al otro que asuma el mando supremo.
87 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	Si se ha llegado a un acuerdo mutuo entre dos partes sobre un cambio de mando supremo, el país que transfiera el mando supremo debe entregar un informe con toda la información pertinente relacionada con la operación al país que asume el mando.
88 – 98	ESPACIO LIBRE PARA CUALQUIER OTRO REQUISITO O INSTRUCCIÓN RELEVANTE
99 ACUSE DE RECIBO	Si se utiliza este número, la autoridad nacional competente debe confirmar la recepción del télex lo antes posible.

**POLREP**  
**Ejemplo n° 1**  
**Informe completo (partes I, II y III)**

Dirección	De: ITA Para: FRA y REMPEC
Fecha Hora Grupo	181100z Junio
Identificación	POLREP CONVENIO BARCELONA
Número de serie	ITA/POLLUX/2 (ITA/POLLUX/1 para REMPEC)

1	Fecha y hora	1	181000z
2	Posición	2	43°31'N - 09°54'E
3	Incidente	3	Colisión petrolero
4	Derrame	4	Petróleo crudo, 3.000 toneladas estimadas
41	Posición y/o alcance de la contaminación por encima/encima/en el mar	41	El petróleo forma una mancha de 0,5 millas náuticas hacia el sureste. La anchura aproximada es de 0,3 millas náuticas.
42	Características de la contaminación	42	Crudo de Venezuela. Viscosidad 3.780 cSt a 37,8°C. Bastante viscoso.
43	Origen y causa de la contaminación	43	Petrolero italiano POLLUX de Génova, 22.000 GRT, señal de llamada xxx, en colisión con el granelero francés CASTOR de Marsella, 30.000 GRT, señal de llamadayyy. Dos depósitos dañados en POLLUX. Ningún daño en CASTOR.
44	Dirección y velocidad del viento	44	90 - 10 m/s
45	Dirección y velocidad actuales y/o marea	45	180 - 0,3 nudos
46	Estado del mar y visibilidad	46	Olas de 2m de altura. 10 millas náuticas.
47	Deriva de la contaminación	47	135 - 0,5 nudos.
48	Previsión del posible efecto de la contaminación y zonas afectadas	48	Podría llegar a Córcega, FRA, el día 21 del mes corriente.
49	Identidad del observador/informador. Identidad de las embarcaciones en escena	49	CASTOR, véase el número 43.
50	Medidas ejecutadas	50	Tres embarcaciones anticontaminación italianas con una elevada capacidad de recogida mecánica en ruta hacia la zona afectada.
51	Fotografías o muestras	51	Se han tomado muestras de petróleo. Télex 123456 XYZ ITA.
52	Nombres de otros Estados y organizaciones informados	52	REMPEC
53	[Otros]	53	El plan de contingencia nacional está activado.
81	Solicitud de asistencia	81	Se solicita a FRA un avión de vigilancia equipado para la teledetección.
82	Coste	82	Se solicita a FRA una tarifa aproximada por día para la asistencia proporcionada.
83	Disposiciones previas para el servicio de asistencia	83	El avión de FRA podrá entrar en el espacio aéreo italiano para realizar las tareas de vigilancia del derrame y podrá aterrizar en los aeropuertos italianos por motivos de logística, y deberá informar al comandante al mando en el lugar del incidente.
84	A dónde se debe proporcionar asistencia y cómo	84	Punto de encuentro 43°15'N - 09°50'E. Informe en los canales 16 y 67 VHF. Comandante al mando en el lugar, com. Rossien M/V SAN MARCO, llamar señal xxx.
99	Acuse de recibo	85	ACUSE DE RECIBO

**POLREP**  
**Ejemplo n° 2**  
**Informe abreviado (número sueltos de la parte III)**

Dirección	De: FRA Para: ITA
Fecha Hora Grupo	182230z Junio
Identificación	POLREP CONVENIO BARCELONA
Número de serie	ITA/POLLUX/2
80 Fecha y hora	80 182020z
82 Coste	82 El coste total por día será aproximadamente de...
84 A dónde se debe proporcionar asistencia y cómo	84 POLREP CONVENIO BARCELONA ITA/POLLUX/2 será 190700z

**POLREP**  
**Ejemplo n° 3**  
**Informe de ejercicio**

Dirección	De: ITA Para: CRT
Fecha Hora Grupo	210940z Junio URGENTE
	EJERCICIO
Identificación	POLREP CONVENIO BARCELONA
Número de serie	ITA/xxx/1
1 Fecha y hora	1 210830Z
2 Posición	2 44°50'N - 13°02'E
3 Incidente	3 Colisión petrolero
4 Fuga	4 Todavía no petróleo crudo
5 Acuse de recibo	4 Acuse de recibo



**ANEXO II.2**

**FORMULARIO POLREP ESTÁNDAR VACÍO**

**PARTE INTRODUCTORIA**

DIRECCIÓN	DE:
	PARA:
DTG (grupo fecha-hora)	
NÚMERO DE SERIE	

**PARTE I (POLWARN)**

1	FECHA Y HORA	
2	POSICIÓN	
3	INCIDENTE	
4	DERRAME	
5	ACUSE DE RECIBO	

**PARTE II (POLINF)**

40	FECHA Y HORA	
41	POSICIÓN Y EXTENSIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA	
42	CARACTERÍSTICAS DE LA CONTAMINACIÓN	
43	ORIGEN Y CAUSA DE LA CONTAMINACIÓN	
44	DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DEL VIENTO	
45	DIRECCIÓN Y VELOCIDAD DE LA CORRIENTE O MAREA	
46	ESTADO DE LA MAR	
47	DERIVA DE LA CONTAMINACIÓN	
48	PRONÓSTICO DEL EFECTO PROBABLE DE LA CONTAMINACIÓN Y LAS ZONAS AFECTADAS	
49	IDENTIDAD DEL OBSERVADOR/INFORMANTE IDENTIDAD DE LOS BUQUES EN LA ZONA	
50	ACCIONES TOMADAS	
51	FOTOGRAFÍAS O MUESTRAS	
52	NOMBRE DE OTROS ESTADOS Y ORGANIZACIONES INFORMADOS	
53-59	OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE	
60	ACUSE DE RECIBO	

**PARTE III (POLFAC)**

<b>Contenidos</b>	<b>Observaciones</b>
80 FECHA Y HORA	
81 SOLICITUD DE ASISTENCIA	
82 COSTE	
83 GESTIONES PREVIAS A LA ASISTENCIA	
84 DÓNDE Y CÓMO SE DEBE EFECTUAR LA ASISTENCIA	
85 NOMBRES DE OTROS ESTADOS Y ORGANIZACIONES	
86 CAMBIO DE COORDINACIÓN	
87 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	
88 - 98	
99 ACUSE DE RECIBO	

**ANEXO II.3**

**FORMULARIO ESTÁNDAR PARA LA SOLICITUD DE EXPERTOS DE LA MAU**

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	

Debe enviarse a la atención del director de la oficina del REMPEC

E-mail: [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

Número de fax: +356 21 33 99 51

(Si envía un fax, debe notificarlo primero por correo electrónico o por teléfono)

Número de emergencia: +356 79 505 011

**Formulario rellenado por:**

Nombre:	
Fecha:	

**Información de contacto de la autoridad que solicita la asistencia**

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

**Información de contacto**

Autoridad con la que los expertos deben ponerse en contacto a su llegada (si es distinta de la autoridad solicitante)

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

Autoridad o autoridades a quienes los expertos deben informar durante su misión (si son distintas)

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

Autoridad responsable de la organización y la gestión de la respuesta (si es distinta):

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

**Tipo de asistencia requerida:** (marque las casillas correspondientes)

Asistencia remota	
Asistencia in situ	

**Áreas de especialización requeridas (solo asesoramiento)** (marque las casillas correspondientes)

Respuesta a la contaminación por <b>hidrocarburos</b>	<b>Gestión de la crisis y organización de la intervención:</b>		
	- análisis, evaluación y previsión del comportamiento, el destino y el movimiento de la marea negra		
	- planificación de la respuesta y logística		
	- estrategia de la respuesta / opciones y decisiones tácticas		
	<b>Métodos y técnicas para combatir la contaminación marina:</b>		
	- contención/recuperación		
	- uso de dispersantes y otros productos de tratamiento		
	Técnicas y métodos de limpieza de la costa		
	Respuesta de la fauna afectada		
	Tratamiento y eliminación de los desechos		
Documentación financiera y reclamaciones de indemnización			
Respuesta a la contaminación por <b>sustancias nocivas</b>	Gestión de la crisis y organización de la intervención		
	Análisis, evaluación y previsión del comportamiento y el destino de las nubes de gas,		
		flotadores	
		disolventes	
		plomos	
	Recuperación de paquetes en el mar		
	Respuesta ante los productos químicos derramados según su comportamiento:		
	- protección del personal		
	- toxicidad acuática y rehabilitación		
	- ciclo biogeoquímico		
Descontaminación			
Respuesta de la fauna afectada			
Tratamiento y eliminación de los desechos			

**SI SE REQUIERE ASISTENCIA IN SITU:**

**Medidas adoptadas por el estado solicitante para facilitar la misión del experto.**

Procedimientos de inmigración y llegada, así como trámites de aduana, en particular para los equipos de procesamiento de datos y la documentación asociada o material informatizado
Alojamiento (incluida la ubicación) y comida, transporte (se debe proporcionar comida al equipo de respuesta)

Provisión de espacio de trabajo suficiente para el/los experto/s
Acceso a medios de comunicación
Ubicación donde se debe proporcionar la asistencia
Ubicación del aeropuerto más cercano

**Costes de la asistencia**

Los costes iniciales cubiertos por REMPEC incluyen los billetes de avión, las dietas y posibles tarifas según lo acordado (REMPEC se reservará el derecho, de acuerdo con el régimen legal aplicable, a solicitar el reembolso de los gastos incurridos).

---

Firma de la autoridad solicitante autorizada

Fecha

Nombre y cargo de la autoridad solicitante autorizada

**APÉNDICE**

**FORMULARIO DE CAMPO ESTÁNDAR PARA LA SOLICITUD DE EXPERTOS DE LA MAU**

(debe ser rellenado por el experto técnico de la estructura de mando de campo)

**Formulario rellenado por**

Nombre: *(experto técnico)*

Fecha:

**Tipo de asistencia requerida:** *(marque las casillas correspondientes)*

Asistencia remota	
Asistencia in situ	

**Áreas de especialización requeridas (solo asesoramiento)** *(marque las casillas correspondientes)*

Respuesta a la contaminación por <b>hidrocarburos</b>	<b>Gestión de la crisis y organización de la intervención:</b>	
	- análisis, evaluación y previsión del comportamiento, el destino y el movimiento de la marea negra	
	- planificación de la respuesta y logística	
	- estrategia de la respuesta / opciones y decisiones tácticas	
	<b>Métodos y técnicas para combatir la contaminación marina:</b>	
	- contención/recuperación	
	- uso de dispersantes y otros productos de tratamiento	
	Técnicas y métodos de limpieza de la costa	
	Respuesta de la fauna afectada	
	Tratamiento y eliminación de los desechos	
Documentación financiera y reclamaciones de indemnización		
Respuesta a la contaminación por <b>sustancias nocivas</b>	Gestión de la crisis y organización de la intervención	
	Análisis, evaluación y previsión del comportamiento y el destino de las nubes de gas,	
		flotadores
		disolventes
		plomos
	Recuperación de paquetes en el mar	
	Respuesta ante los productos químicos derramados según su comportamiento:	
	- protección del personal	
	- toxicidad acuática y rehabilitación	
	- ciclo biogeoquímico	
Descontaminación		
Respuesta de la fauna afectada		
Tratamiento y eliminación de los desechos		

**Aprobado por la persona a cargo de la situación**

Firma de la persona a cargo de la situación

Fecha

Nombre de la persona a cargo de la situación



**ANEXO II.4**

**FORMULARIO ESTÁNDAR PARA LA SOLICITUD DE EQUIPO, PRODUCTOS Y PERSONAL ESPECIALIZADO**

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	

**Enviar:**

- a) directamente a la/s parte/s contratante/s del Protocolo de Prevención y Emergencias;
- b) a través de REMPEC a la/s parte/s contratante/s u otros mecanismos de asistencia;
- c) a otros proveedores de recursos.

**Enviar una copia a:** [emergency@rempec.org](mailto:emergency@rempec.org)

**De la autoridad solicitante autorizada**

Nombre y cargo:	
Fecha	

**Información de contacto de la autoridad que solicita la asistencia**

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

**Autoridad a cargo de la recepción y el retorno del equipo o productos proporcionados<sup>15</sup>**

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

**Autoridad que asumirá el control operativo general**

Nombre de la autoridad y dirección completa:	
Nombre de la persona a cargo:	
Función:	
Teléfono de la oficina:	
Teléfono móvil disponible las 24 h:	
Dirección de correo electrónico:	

<sup>15</sup>Responsable del equipo desde la llegada al país, el traslado in situ y su devolución.

**Ubicación a la que se debe enviar el equipo**

(Incluya el nombre y la ubicación del puerto/aeropuerto más cercano, según corresponda)

**Equipo y productos solicitados** (*marque las casillas correspondientes*)

Especifique el tipo y la cantidad de equipos y productos necesarios (de la forma más precisa posible).

**Barreras de contención**

Tipo	Especificaciones (p. ej. tipos de conexión <sup>16</sup> )	Cantidad solicitada	Observaciones
Barreras de contención hinchables			
Barreras de contención de lastre			
Barreras de contención para aguas abiertas			
Barreras de contención para puertos			
Barreras de contención de fuego			
Otras barreras de contención			
Inflador			

**Absorbente**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Hojas o almohadillas		
Rollos		
Cojines		
Barreras de contención		
Mopas		
Hidrofóbico a granel		
A granel todos los líquidos		
Otro		

**Skimmer**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
De disco oleofílico		
De cuerda oleofílico		
De tambor oleofílico		
De cepillo oleofílico		
De correa oleofílica		
De aspiración/succión no oleofílico		
De presa no oleofílico		
De correa no oleofílico		
De tambor no oleofílico		
Otro		

**Bomba**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Bomba sola		
Bomba con inyección de agua		
Sistema de bombeo subacuático		
Bomba de transferencia de carga		
Otro		

<sup>16</sup> ASTM, tipo universal 1, tipo universal 2, SSC (US Navy), bisagra y pasador o NOFI.

**Almacenamiento**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Unidades de almacenamiento flotantes (tanques)		
Unidades de almacenamiento flotantes (barcaza)		
Big Bag en barcaza		
Contenedores plegables abiertos por la parte superior con marco de soporte		
Tanques de almohada para la recuperación de costas		
Otros		

**Dispersante / Agente de biorremediación**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Dispersantes convencionales (2. <sup>a</sup> generación)			
Dispersantes concentrados (3. <sup>a</sup> generación)			
Agente de biorremediación			
Otro			

**Sistemas de pulverización de dispersante**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Sistemas de pulverización fijos para helicóptero		
Cubo de pulverización independiente		
Sistema de pulverización de dispersantes convencionales para barco		
Sistemas de pulverización de dispersantes convencionales		
Sistemas de pulverización de concentrado prediluido en agua de mar		
Sistemas de pulverización de dispersantes sin diluir		
Unidades portátiles para uso individual		
Otros		

**Aviones pulverizadores**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Avión de pulverización de cultivos			
Avión de pulverización de cultivos multimotor			
Avión con sistema de pulverización alojado			
Sistema de pulverización autónomo de gran tamaño			
Otro			

**Buques**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Buque de respuesta		
Buque de rescate		
Remolcador		
Bote		
Egmopol		
Buque multiuso		

Buque de abastecimiento en alta mar		
Otro		

**Aviones**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones

**Equipo de protección personal**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Ropa protectora			
Sistema respiratorio			
Equipo de buceo especializado			
Otro			

**Otros dispositivos**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Dispositivo de localización submarino			
Dispositivo de recuperación submarino			
Dispositivo de aplicación de dispersantes submarino			
Dispositivo para taponar pozos			
Otro			

**Personal especializado**

Tipo	Ámbito de competencias	Cantidad solicitada	Observaciones
Expertos	Salvamento		
	Submarinismo		
	Arquitectura naval		
	Salud y seguridad		
	Químicos		
Tareas	Apagado de incendios		
	Ámbito de competencias		
	Limpieza de la costa		
	Químicos		
	Apagado de incendios		
Supervisores			
Líder del equipo			
Coordinador			
Equipo de choque			

**Medidas adoptadas por el estado solicitante para facilitar la transferencia y el uso del equipo**

Facilitación de las formalidades aduaneras (despacho inmediato de todos los materiales y, si es necesario, autorización de su uso; el equipo debe admitirse de manera temporal y los productos deben estar libres de impuestos)
Procedimientos de inmigración y llegada, así como trámites de aduana (despacho inmediato), para el personal especializado y el personal necesario para el manejo del equipo.
Suministro de todo lo necesario para el correcto funcionamiento y mantenimiento del equipo
Para las solicitudes de buques: garantía de que se otorguen a los barcos todas las autorizaciones necesarias (por ejemplo, autorización para navegar)

Para las solicitudes de aviones: garantía de que se autorice a los aviones a volar en el espacio aéreo nacional. Se debe emitir un plan de vuelo o una notificación de vuelo y aceptarse como autorización para que las aeronaves despeguen, aterricen o americen fuera de los aeródromos con aduanas regulares.

**Nota acerca de la devolución de equipo/productos:**

El estado solicitante se compromete a devolver el equipo tan pronto como se completen las operaciones, si el proveedor así lo requiere.

Una vez finalizadas las operaciones de respuesta, devolverá todos los productos no utilizados y se asegurará de que el equipo devuelto se encuentra en las mejores condiciones de funcionamiento posibles.

Asimismo, enviará un informe sobre la efectividad del equipo, los productos y el personal proporcionados a las autoridades correspondientes de la parte que preste asistencia. Se debe enviar una copia del informe a REMPEC.

---

Firma de la autoridad solicitante autorizada

Fecha

Nombre y cargo de la autoridad solicitante autorizada

**APÉNDICE**

**FORMULARIO DE CAMPO ESTÁNDAR PARA LA SOLICITUD DE EQUIPO, PRODUCTOS Y PERSONAL ESPECIALIZADO**

(debe ser rellenado por el experto técnico de la estructura de mando de campo)

**Formulario rellenado por**

Nombre: (*experto técnico*)

Fecha:

**Ubicación donde se debe enviar el equipo**

(Nombre y ubicación exacta)

**Información de acceso**

(Proporcione información sobre los requisitos logísticos para transportar el equipo al sitio)

**Equipo y productos solicitados (marque las casillas correspondientes)**

Especifique el tipo y la cantidad de equipos y productos necesarios (de la forma más precisa posible).

**Barreras de contención**

Tipo	Especificaciones (p. ej. tipos de conexión <sup>17</sup> )	Cantidad solicitada	Observaciones
Barreras de contención hinchables			
Barreras de contención de lastre			
Barreras de contención para aguas abiertas			
Barreras de contención para puertos			
Barreras de contención de fuego			
Otras barreras de contención			
Inflador			

**Absorbente**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Hojas o almohadillas		
Rollos		
Cojines		
Barreras de contención		
Mopas		
Hidrofóbico a granel		
A granel todos los líquidos		
Otro		

**Skimmer**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
De disco oleofílico		
De cuerda oleofílico		
De tambor oleofílico		
De cepillo oleofílico		
De correa oleofílica		
De aspiración/succión no oleofílico		

<sup>17</sup> ASTM, tipo universal 1, tipo universal 2, SSC (US Navy), bisagra y pasador o NOFI.

De presa no oleoflico		
De correa no oleoflico		
De tambor no oleoflico		
Otro		

**Bomba**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Bomba sola		
Bomba con inyección de agua		
Sistema de bombeo subacuático		
Bomba de transferencia de carga		
Otro		

**Almacenamiento**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Unidades de almacenamiento flotantes (tanques)		
Unidades de almacenamiento flotantes (barcaza)		
Big Bag en barcaza		
Contenedores plegables abiertos por la parte superior con marco de soporte		
Tanques de almohada para la recuperación de costas		
Otros		

**Dispersante / Agente de biorremediación**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Dispersantes convencionales (2. <sup>a</sup> generación)			
Dispersantes concentrados (3. <sup>a</sup> generación)			
Agente de biorremediación			
Otro			

**Sistemas de pulverización de dispersante**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Sistemas de pulverización fijos para helicóptero		
Cubo de pulverización independiente		
Sistema de pulverización de dispersantes convencionales para barco		
Sistemas de pulverización de dispersantes convencionales		
Sistemas de pulverización de concentrado prediluido en agua de mar		
Sistemas de pulverización de dispersantes sin diluir		
Unidades portátiles para uso individual		
Otros		

**Aviones pulverizadores**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Avión de pulverización de cultivos			
Avión de pulverización de cultivos multimotor			
Avión con sistema de pulverización alojado			

Sistema de pulverización autónomo de gran tamaño			
Otro			

**Buques**

Tipo	Cantidad solicitada	Observaciones
Buque de respuesta		
Buque de rescate		
Remolcador		
Bote		
Egmopol		
Buque multiuso		
Buque de abastecimiento en alta mar		
Otro		

**Aviones**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones

**Equipo de protección personal**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Ropa protectora			
Sistema respiratorio			
Equipo de buceo especializado			
Otro			

**Otros dispositivos**

Tipo	Especificaciones	Cantidad solicitada	Observaciones
Dispositivo de localización submarino			
Dispositivo de recuperación submarino			
Dispositivo de aplicación de dispersantes submarino			
Dispositivo para taponar pozos			
Otro			

**Personal especializado**

Tipo	Ámbito de competencias	Cantidad solicitada	Observaciones
Expertos	Salvamento		
	Submarinismo		
	Arquitectura naval		
	Salud y seguridad		
	Químicos		
Tareas	Apagado de incendios		
	Ámbito de competencias		
Supervisores	Limpieza de la costa		
Líder del equipo	Químicos		
Coordinador	Apagado de incendios		
Equipo de choque	Químicos		



**Aprobado por la persona a cargo de la situación**

Firma de la persona a cargo de la situación

Fecha

Nombre de la persona a cargo de la situación



**ANEXO II.5**

**FORMULARIO ESTÁNDAR DE OFRECIMIENTO DE ASISTENCIA**

(De la parte que presta la asistencia al país solicitante)

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	

**DE (PARTE QUE PRESTA LA ASISTENCIA)**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**PARA (PAÍS SOLICITANTE)**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**DESCRIPCIÓN DE LA ASISTENCIA OFRECIDA**

<b>Equipo/Producto</b>	
Tipo <sup>18</sup>	
Cantidad	
Especificaciones	
Ubicación actual	

<b>Personal</b>	
Nombre	
Área de especialización <sup>19</sup>	
Ubicación actual	
CV <sup>20</sup>	

**TRANSPORTE**

Proporcionado por el país que presta la asistencia	SÍ/NO
Requerido del país solicitante u otra organización	SÍ/NO
Especificaciones	Indique cualquier necesidad especial relativa al transporte

**DESCRIPCIÓN DEL PUNTO DE ENTREGA (si el país que presta la asistencia puede proporcionar el transporte)**

Medios de transporte necesarios	(tierra, aire, mar)
Información sobre el transporte	
Destino final	Dirección, coordenadas, marca
Hora estimada de llegada	Fecha y hora

<sup>18</sup>Consulte el anexo II.4

<sup>19</sup> Consulte el anexo II.5

<sup>20</sup>Adjunte el CV del experto/personal

### INFORMACIÓN LOGÍSTICA

<p><i>Añada cualquier información logística relevante, por ejemplo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Se requiere almacenamiento en el país?</li> <li>• ¿Se requiere personal capacitado para acompañar o manejar el equipo?</li> <li>• ¿El traslado del equipo de su ubicación actual supone un problema de incumplimiento de los estándares mínimos para el equipo de respuesta?</li> <li>• ¿Se necesita una fuente de alimentación, bombas u otros requisitos técnicos específicos para hacer funcionar este equipo/activo?</li> <li>• Si es preciso, ¿quién se encargará de la distribución de recursos?</li> <li>• Otras consideraciones.</li> </ul>		
---	--	--

### TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS

Fecha de inicio de los servicios / la movilización		
Naturaleza de los servicios / Alcance del trabajo		
	SÍ	NO
<b>La parte que presta la asistencia ofrece su asistencia de forma gratuita:</b>		
Si la respuesta a la pregunta anterior es "SÍ", especifique cualquier condición específica.		
Si la respuesta a la pregunta anterior es "NO", indique detalladamente los términos y condiciones financieras, incluido el coste que se deberá reembolsar:		
Cargos de movilización y desmovilización		
Tarifas del equipo		
Tarifas del personal		
Base del alquiler (cantidad fija o tarifa por días)		
Impuestos de importación/exportación (exención o no exención)		
Requisitos de inmigración		
Coste de limpieza y rehabilitación		
Facturación		
Seguridad de pago		
Cobertura de responsabilidad, garantía y seguro		
Salud y seguridad		
Terminación		
Otras condiciones		
Coste total aproximado de este despliegue, para el cual se solicitará el reembolso: _____ (USD/EUR/otro)		
Costes totales desde la base hasta la zona de montaje: _____ (USS/EUR/otro)		

Firma del oficial autorizado

Fecha

Nombre del oficial autorizado

Título y organización

**ANEXO II.6**

**MUESTRA DE FORMULARIO DE RECEPCIÓN / ACUSE DE RECIBO**

(Del país solicitante para la parte que ofrece asistencia)

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	

**PARA LA PARTE QUE OFRECE LA ASISTENCIA**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**DEL PAÍS SOLICITANTE**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**OFRECIMIENTO**

<b>NOMBRE DEL OFRECIMIENTO / DESCRIPTOR</b>	
<b>Recibido el</b>	Fecha y hora
<b>Recibido por</b>	
Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	
<b>Fecha estimada de confirmación</b>	Fecha y hora

Firma de la autoridad solicitante autorizada

Fecha

Nombre de la autoridad solicitante autorizada

Título y función



**ANEXO II.7**

**MUESTRA DE FORMULARIO DE ACEPTACIÓN**

(Del país solicitante para la parte que ofrece la asistencia)

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	

**PARA LA PARTE QUE OFRECE LA ASISTENCIA (gobierno/organización)**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**DEL PAÍS SOLICITANTE**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**ESTADO DEL OFRECIMIENTO:**

**1) OFRECIMIENTOS ACEPTADOS**

Tipo de ofrecimiento	Fecha requerida	Ubicación	Detalles del transporte

**2) OFRECIMIENTOS DECLINADOS O PENDIENTES**

Tipo de ofrecimiento	Motivo

**TÉRMINOS Y CONDICIONES**

Se aceptan los términos y condiciones especificados en el contrato adjunto.

---

Firma de la autoridad solicitante autorizada

Fecha

Nombre de la autoridad solicitante autorizada

Título y función

**APÉNDICE**

**CUESTIONES QUE AMBAS PARTES DEBEN CONSIDERAR AL NEGOCIAR LOS TÉRMINOS Y CONDICIONES DE LA ASISTENCIA INTERNACIONAL**

- Fecha de inicio de los servicios / la movilización
- Naturaleza de los servicios / Alcance del trabajo
- Cargos de movilización y desmovilización
- Tarifas del equipo
- Tarifas del personal
- Base del alquiler (cantidad fija o tarifa por días)
- Impuestos de importación/exportación (exención o no exención)
- Inmigración
- Desembolsos realizados por la parte que presta la asistencia en relación con la asistencia prestada
- Coste de limpieza y rehabilitación
- Facturación
- Seguridad de pago. La parte que presta la asistencia puede requerir una garantía de pago del país solicitante, el cual puede obtener dicha garantía del club de protección e indemnización del buque involucrado (y/o de los FIDAC, si procede) o del asegurador de una unidad naval o instalación de manipulación.
- Cobertura de responsabilidad, garantía y seguro
- Salud y seguridad
- Terminación
- Detalles del pago



**ANEXO II.8**

**MUESTRA DE FORMULARIO PARA OFRECIMIENTOS DECLINADOS/PENDIENTES**

(Del país solicitante para la parte que ofrece la asistencia)

REFERENCIA	
NOMBRE DEL INCIDENTE	
UBICACIÓN	
FECHA/HORA / (UTC)	
NOMBRE DEL OFRECIMIENTO/DESCRIPTOR	

**PARA LA PARTE QUE OFRECE LA ASISTENCIA (gobierno/organización)**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**DEL PAÍS SOLICITANTE**

Nombre	
Cargo	
Nombre de la autoridad / Empresa	
Teléfono	
Fax	
E-mail	

**ESTADO DEL OFRECIMIENTO: RECHAZADO/PENDIENTE**

**INFORMACIÓN ADICIONAL**

---

Firma de la autoridad solicitante autorizada

Fecha

Nombre de la autoridad solicitante autorizada

Título y función



**ANEXO II.9**

**INFORME DE SITUACIÓN (SITREP)**

<b>INCIDENTE:</b>	
<b>N.º de SITREP:</b>	
<b>FECHA:</b>	<b>HORA* (UTC +1):</b>
<b>FORMULARIO rellenado por:</b>	
<b>Dirigido a:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• REMPEC</li><li>• Partes contratantes</li><li>• Partes que prestan la asistencia</li><li>• Partes involucradas</li></ul>	
<b>1) Desarrollo de la situación con respecto al incidente de contaminación</b>	
<b>2) Acciones tomadas para combatir la contaminación</b>	
<b>3) Progreso de las operaciones de respuesta</b>	
<b>4) Acciones planeadas</b>	
-respuesta planificada -necesidad de asistencia adicional o desmovilización de la asistencia ya provista	

---

**Aprobado por la persona a cargo de la situación o el máximo responsable**

Firma de la persona a cargo de la situación o el máximo responsable

Fecha

Nombre de la persona a cargo de la situación o el máximo responsable



**ANEXO III**  
**RECLAMACIONES**



## **ANEXO III.1**

### **PREPARACIÓN DE RECLAMACIONES**

#### **1. Admisibilidad de la reclamación**

Para que un reclamante tenga derecho a indemnización, los gastos o pérdidas causados por un derrame de hidrocarburos deben ser mensurables y cuantificables. La responsabilidad de probar el vínculo de causalidad recae en el reclamante, que debe ser capaz de proporcionar las pruebas apropiadas que respalden la cantidad reclamada por los gastos o la pérdida. El asegurador del propietario del buque y los FIDAC, de estar involucrados, suelen designar expertos, a menudo de manera conjunta, para investigar los méritos técnicos de las reclamaciones y para realizar evaluaciones independientes de los gastos o las pérdidas.

#### **2. Razonabilidad**

Es importante observar que, bajo el régimen internacional de indemnización por derrames de hidrocarburos, la cantidad reclamada debe ser razonable. En general, la razonabilidad de una reclamación por medidas preventivas, incluida la limpieza, se evalúa en términos de las tarifas cobradas, los recursos desplegados y las actividades alegadas. La evaluación de las reclamaciones por daños por contaminación tiene en cuenta el valor de la propiedad afectada, la pérdida económica incurrida y los costes de la restitución. Estos conceptos de "razonabilidad" se establecen en el Manual de reclamaciones de los FIDAC a los efectos del CRC de 1992 y el Convenio del Fondo de 1992.

#### **3. Prescripción**

Los reclamantes deben presentar la reclamación tan pronto como sea posible una vez ocurrido el daño o, si por algún motivo no se pudiera presentar una reclamación formal poco después del incidente, el reclamante debe notificar a la organización responsable de la intención de presentar una reclamación lo antes posible. Conforme al régimen internacional de indemnización por derrames de hidrocarburos, el reclamante puede perder el derecho a recibir una indemnización a menos que se presente una demanda contra la organización responsable ante un tribunal dentro de un período específico posterior a la fecha del incidente o la fecha en que ocurrió el daño.

#### **4. Preparación de reclamaciones por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos**

- **Prevención y limpieza**

En muchos derrames, se incurrirá en costes significativos en la fase de emergencia inicial de respuesta como resultado de la implementación de recursos para evitar nuevos derrames, proteger áreas sensibles y recuperar el petróleo. En consecuencia, es importante establecer un sistema ordenado para registrar y archivar los registros y gastos asociados lo más rápidamente posible después de que comience la respuesta. Contar con registros precisos es vital, ya que no es realista depender de la memoria para la compilación de reclamaciones posteriores, particularmente si la respuesta es prolongada y está en cambio constante.

Las hojas de trabajo diarias deben ser compiladas por el personal de supervisión. Estas hojas deben describir las operaciones en curso, el equipo utilizado, dónde y cómo se usa dicho equipo, la cantidad de personal empleado, cómo y dónde está desplegado, y los materiales consumidos. El registro de dicha información resulta más sencillo mediante el uso de hojas de trabajo electrónicas estándar.

Los costes de muchos elementos utilizados en una respuesta se calcularán como la suma del período trabajado y la tarifa para ese período; por ejemplo, un avión utilizado para tareas de vigilancia durante varias horas o un trabajador empleado en una playa durante algunos días. Es mejor registrarlos y enviarlos en formato electrónico, preferiblemente utilizando hojas de cálculo. Además de detallar los costes, una reclamación debe incluir tanta información como sea posible para explicar el motivo del trabajo, como los registros de decisiones, las reuniones y los registros de la actividad realizada para recuperar y limpiar el petróleo, como los cuadernos de bitácora de las embarcaciones, las hojas horas del personal y los informes del lugar de trabajo. Se recomienda la participación temprana del club de protección e indemnización o el asegurador en la gestión del incidente y su aprobación de los gastos relacionados con la respuesta.

El transporte, almacenamiento, tratamiento y eliminación de desechos suele ser el componente más costoso de una respuesta, y es importante registrar de forma precisa los volúmenes y pesos.

En resumen, a continuación se incluye una lista no exhaustiva de la información justificativa requerida:

- Resumen de los acontecimientos, incluida una descripción de los trabajos realizados en distintas áreas y de los métodos de trabajo elegidos en función de las circunstancias de cada momento durante el incidente.

- Delimitación del área afectada, describiendo el alcance de la contaminación e identificando las áreas más contaminadas. Debe presentarse en forma de mapa o gráfico respaldado por fotografías o vídeos.
- Pruebas analíticas u otras pruebas que relacionen la contaminación por hidrocarburos con el buque involucrado en el incidente (por ejemplo: análisis químico; datos sobre el viento, la marea y las corrientes; observación y trazado del movimiento del petróleo flotante).
- Fechas en las que se realizó el trabajo (indicando los costes semanales o diarios).
- Costes laborales y administrativos (número y categorías del personal de respuesta, tarifas regulares y por horas extra, días/horas trabajados).
- Costes de equipo y material (tipo de equipo utilizado, tarifa de alquiler, cantidad y coste de materiales consumibles).
- Costes de transporte (número y tipo de embarcaciones, aeronaves y vehículos utilizados; número de días/horas de funcionamiento; tarifa de alquiler o costes operativos).
- Costes de almacenamiento temporal (si corresponde) y eliminación final del petróleo recuperado y material impregnado.

- **Daños materiales**

Las reclamaciones por daños a la propiedad pueden ser realizadas tanto por el sector público como por el sector privado, como pescadores, propietarios de embarcaciones de recreo, operadores de puertos deportivos y autoridades portuarias. En este caso, puede ser conveniente acordar, a través del asegurador del propietario del buque, nombrar ajustadores de seguros a los que se pueda remitir a los reclamantes. En algunos incidentes, se ha establecido un número de teléfono especial y una oficina para procesar las reclamaciones y se ha informado al público a través de los medios de la disponibilidad de este servicio.

Los elementos afectados suelen ser cascos de barcos pesqueros y embarcaciones de recreo; artes de pesca, tales como redes y trampas, y estructuras de maricultura, como granjas piscícolas, balsas de mejillones y caballetes de ostras. Las reclamaciones por daños a la propiedad también pueden surgir como resultado de la actividad de limpieza; por ejemplo, daños a carreteras o caminos utilizados por trabajadores y vehículos.

Para respaldar la reclamación, como mínimo, se deben proporcionar fotografías de la propiedad antes y después de su restauración. Sin embargo, para muchas reclamaciones por daños a la propiedad, será necesaria una encuesta, generalmente realizada en conjunto con representantes de la organización que pagará la indemnización, antes de comenzar el trabajo de reparación. Estas encuestas son necesarias para confirmar el vínculo de causalidad con el incidente, para corroborar el nivel de contaminación u otro daño reclamado y para asesorar acerca del trabajo que debe realizarse. En cualquier caso, la reclamación debe mencionar el alcance del daño por contaminación a la propiedad e incluir la descripción de los elementos destruidos, dañados o que necesiten ser reemplazados o reparados (por ejemplo: barca, artes de pesca y vestimenta), incluida su ubicación. Para facilitar la evaluación, se debe mencionar el coste del trabajo de reparación o reemplazo del elemento, así como la antigüedad del elemento que se debe reemplazar para tomar en consideración la depreciación.

- **Pérdidas económicas**

La contaminación de los buques pesqueros, otros artes de pesca, instalaciones de maricultura o activos turísticos puede impedir su uso posterior. Los ingresos perdidos mientras se limpian o reemplazan los elementos contaminados o dañados puede constituir la base de una reclamación por las consiguientes pérdidas económicas. Además de la documentación requerida para respaldar el daño a la propiedad, también se requerirá evidencia de dicha pérdida de ingresos. Se pueden aceptar reclamaciones por los costes de las medidas tomadas para prevenir o minimizar la pérdida económica pura. Las pérdidas económicas pueden incluir, pero no se limitan a: restricción de la actividad pesquera, cierre de instalaciones costeras industriales y de procesamiento, o campañas de marketing y pérdida de ingresos por parte de los operadores de complejos turísticos (propietarios de hoteles y restauradores). En muchos casos, se puede acceder fácilmente a los registros financieros de años anteriores, aunque pueden surgir dificultades para distinguir las pérdidas causadas por el derrame de hidrocarburos de las causadas por otros factores no relacionados, como el mal tiempo o la sobrepesca.

También se pueden dar reclamaciones por pérdidas económicas puras, aunque no se haya producido daño a la propiedad; por ejemplo, si una flota pesquera no puede abandonar el puerto. Los informes de los medios sobre un derrame de hidrocarburos también pueden provocar la pérdida de la confianza del mercado, lo que podría disuadir a los turistas de visitar una zona costera o evitar que el público compre marisco percibido como contaminado. Las pérdidas económicas puras pueden verse más fácilmente en un balance general, en lugar de como consecuencia del daño a la propiedad. Por lo tanto, para muchas reclamaciones por pérdidas económicas,



la documentación justificativa más importante serán las copias de las cuentas de la empresa, registros de transacciones, facturas u otros estados financieros. Aunque en principio se aceptan en virtud de los regímenes internacionales de indemnización, en algunas jurisdicciones nacionales no se admiten las reclamaciones por pérdidas económicas puras.

En el caso de las pesquerías artesanales, puede no haber registros formales disponibles, por lo que se puede necesitar otra forma de evaluación. La pesca de subsistencia o artesanal implica la provisión diaria de alimentos o marisco para el trueque, que puede no incluir transacciones financieras. La evaluación de las reclamaciones de tales pesquerías puede ser problemática, ya que o suele haber documentación justificativa y solo se pueden proporcionar informes verbales de las actividades. Hay expertos disponibles para trabajar con los reclamantes para determinar pérdidas precisas. Además, podría haber gastos indirectos adicionales incurridos por las autoridades locales al suministrar fuentes de proteínas alternativas para las comunidades costeras afectadas por el derrame; estos gastos deberían documentarse. Hay pautas de los FIDAC disponibles que pueden ayudar en este aspecto.

La información justificativa relativa a las reclamaciones económicas puede incluir, entre otras, la descripción de la naturaleza de la pérdida, incluida la demostración de que la pérdida fue consecuencia directa del incidente, las cifras comparativas de los beneficios obtenidos en períodos anteriores y el período durante el cual se sufrió dicho daño y la comparación con áreas similares fuera del área afectada por el derrame junto con el método de evaluación de la pérdida.

Más específicamente para las pesquerías, las reclamaciones deberían incluir los costes de inspeccionar y monitorizar la presencia de petróleo en áreas de pesca potencialmente afectadas y los alimentos de subsistencia, así como los costes gubernamentales de monitorización y respuesta a problemas con los alimentos autóctonos.

- **Daños medioambientales**

Las reclamaciones por el trabajo realizado para restaurar los recursos dañados y fomentar la recuperación natural son aceptables según las convenciones internacionales solo si se cumplen ciertos criterios; por ejemplo, el trabajo debería acelerar significativamente la recuperación natural. Los costes deben detallarse para explicar claramente el trabajo realizado.

Sin embargo, las reclamaciones basadas en cálculos realizados de acuerdo con modelos teóricos y las reclamaciones de indemnizaciones por la pérdida de función del medio ambiente son inadmisibles bajo las convenciones internacionales, aunque estén reconocidos por algunas legislaciones nacionales.

- **Otros tipos de reclamaciones**

Las anteriores son las principales categorías de reclamaciones que probablemente sean aceptables; sin embargo, puede haber otras categorías de reclamaciones elegibles según los esquemas de indemnización nacionales y regionales. En todos los casos, la reclamación debe presentarse de manera clara y con suficiente detalle para que sea posible evaluar el monto del daño sufrido sobre la base de los hechos y la documentación presentada. Cabe señalar que cada elemento de la reclamación debe ser respaldado por una factura o por otra documentación relevante, como hojas de trabajo diarias y notas explicativas.

- **Importancia del mantenimiento de registros**

El tipo de información requerida para respaldar una reclamación depende del tipo de pérdida, en particular, si la pérdida es resultado del coste de respuesta al incidente o de los efectos del petróleo en, por ejemplo, empresas turísticas o pesqueras. Sin embargo, la calidad de esta documentación y otra información requerida depende en gran medida de las medidas tomadas para registrar y preservar esta información en el momento en que se incurre en la pérdida. A medida que pasa el tiempo, y a menos que los registros sean meticulosos, es probable que disminuya la disponibilidad de información para respaldar reclamaciones, verificar pérdidas y responder preguntas. La resolución de una reclamación puede requerir tiempo y, si el personal clave ya no está disponible para responder consultas durante este período, los registros pueden ser la única fuente de información. Del mismo modo, a menos que las pruebas se conserven correctamente, puede no ser posible justificar una reclamación posterior.

Puede haber una gran variedad de organizaciones tales como empresas de salvamento, organismos gubernamentales, contratistas de residuos y organizaciones benéficas dedicadas a la fauna involucradas en una respuesta. Además de utilizar los recursos propios, cada organización puede gastar grandes cantidades de dinero para comprar o contratar bienes y servicios. La documentación de los gastos resultante puede incluir contratos de alquiler, contratos, facturas, recibos y muchos otros documentos individuales. Los costes razonables del personal encargado de llevar el registro de las medidas adoptadas y los costes incurridos pueden tener derecho a indemnización en virtud del régimen internacional.

## **5. Publicación de los FIDAC**

Se ha desarrollado un paquete de información sobre reclamaciones, que incluye un Manual de Reclamaciones, un formulario de reclamación de ejemplo y varias directrices específicas por sectores para presentar reclamaciones, para ayudar a los reclamantes de un estado miembro después de un incidente de derrame de hidrocarburos. Hay un conjunto de publicaciones disponible para descargar desde <http://www.iopcfunds.org/es/publicaciones/publicaciones-de-los-fidac/>. También hay copias impresas del paquete de información disponibles bajo petición.

## **ANEXO III.2**

### **PRESENTACIÓN, EVALUACIÓN Y RESOLUCIÓN DE LA RECLAMACIÓN**

#### **1. ¿Quién puede reclamar y a quién?**

Cualquier persona que haya estado involucrada en operaciones de prevención o limpieza, o cualquier persona que haya sufrido daños cuantificables debido a un incidente de contaminación, puede presentar una reclamación. Los reclamantes pueden ser personas físicas, empresas, organizaciones privadas u organismos públicos, incluidos los estados o las autoridades locales. Para mayor comodidad, las reclamaciones se pueden agrupar para facilitar su evaluación por la parte u organización responsable.

El asegurador que cubre la responsabilidad de terceros del propietario del buque suele ser un club de protección e indemnización (P & I). Como se ha señalado anteriormente, en virtud de algunos convenios, como el CRC y el convenio sobre combustible de los buques (Bunkers), los reclamantes tienen derecho a entablar acción directa contra el asegurador si el propietario del buque no puede pagar. Las reclamaciones por daños por contaminación deben enviarse al club de protección e indemnización del buque y/o a los FIDAC si se trata de grandes incidentes que puedan exceder la capacidad del buque. En situaciones en las que se desconozca el propietario del buque o este no pueda pagar, se pueden presentar las reclamaciones a los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, cuando corresponda, o a un fondo nacional, si existe.

Las embarcaciones operadas por el gobierno o de forma pública, incluidos los buques de guerra y otros buques en servicio militar o fletamento, por lo general operan fuera de los P & I establecidos y otros seguros comerciales.

En el caso de daño por contaminación tal como lo recoge el CRC del 92, causado en un estado que es parte tanto del CRC de 1992 como del Convenio del Fondo de 1992, las reclamaciones se pueden presentar al Fondo de 1992. Sin embargo, el Fondo de 1992 generalmente comienza a distribuir indemnizaciones una vez que el propietario del buque o su asegurador ha pagado hasta el límite de su responsabilidad; por lo tanto, las reclamaciones deben enviarse directamente al propietario del buque o su asegurador, el cual las canalizará al Fondo de 1992 cuando haya alcanzado el límite.

#### **2. Información que se debe presentar**

Independientemente del tipo de reclamación, la documentación presentada debe contener la siguiente información básica:

- el nombre y la dirección del reclamante;
- la identidad del buque involucrado en el incidente;
- la fecha, el lugar y los detalles específicos del incidente;
- el tipo de pérdida o daño por contaminación sufrido;
- los documentos justificativos para cada elemento reclamado;
- el monto de la indemnización que se reclama, incluidos los impuestos, las ganancias y cualquier otro coste adicional, según corresponda.

#### **3. Evaluación y resolución de la reclamación**

Después de recibir una reclamación, el propietario, el asegurador del propietario del buque y/o los FIDAC, si están involucrados, la evaluarán para determinar su admisibilidad, así como también la suma que se considera recuperable. Para hacerlo, el propietario, el asegurador del propietario del buque y/o el Fondo pueden requerir los servicios de asesores técnicos que pudieran haber estado presentes en el lugar del incidente.

Si la información provista por el reclamante no es suficiente para verificar la admisibilidad o la razonabilidad de la reclamación, el Fondo / el asegurador de las partes responsables puede cuestionar algunos de los costes reclamados a la espera de que se presente información adicional. Si bien una reclamación puede considerarse admisible en principio, la carga de probar dicha reclamación recae sobre el reclamante y, por lo tanto, si esta no está respaldada por la documentación presentada o no es técnicamente razonable, algunos o todos los costes pueden ser rechazados una vez resueltas todas las cuestiones.

En la mayoría de los incidentes bajo los convenios internacionales, el acuerdo sobre el monto de la indemnización que se pagará se alcanza de manera amistosa, sin necesidad de acciones legales y los costes asociados. Sin embargo, si dicho acuerdo no es posible, el reclamante tiene derecho a presentar una reclamación ante un tribunal en el estado en el que ocurrió el daño, pero debe hacerlo antes de la fecha límite del tiempo aplicable.



**ANEXO IV**  
**GLOSARIO y SIGLAS**



## ANEXO IV.1

### GLOSARIO

<b>País afectado</b>	País que debe hacer frente a un derrame de hidrocarburos grande, complejo o importante que puede exceder la capacidad de respuesta de los acuerdos existentes de ayuda nacionales, regionales, bilaterales, multilaterales y otros acuerdos de ayuda mutua.
<b>País que presta la asistencia</b>	País que acepta una solicitud de asistencia internacional de un estado solicitante que se enfrenta a una grave emergencia por contaminación proporcionando recursos externos para aumentar la capacidad nacional del país solicitante ante incidentes de derrames de hidrocarburos a gran escala.
<b>Parte que presta la asistencia</b>	Parte que acepta una solicitud de asistencia internacional de un estado solicitante que se enfrenta a una grave emergencia por contaminación proporcionando recursos externos para aumentar la capacidad nacional del país solicitante ante incidentes de derrames de hidrocarburos a gran escala.
<b>Estructura de mando</b>	La estructura de mando se encarga de coordinar las acciones tomadas por los medios nacionales (equipos de choque, buques, aviones) del estado solicitante con las tomadas por los medios de las partes que prestan la asistencia (gobierno, sector privado).
<b>Estructura de gestión</b>	La estructura de gestión actúa como punto de contacto de respuesta centralizado para el procesamiento de solicitudes, la recepción, evaluación y aceptación de ofrecimientos internacionales de asistencia de varias fuentes (gobiernos nacionales, REMPEC, el sector privado, etc.) y para la coordinación de la logística de implementación de los recursos aceptados en el área afectada.
<b>Plan nacional de contingencia</b>	El plan nacional de un país para dar respuesta a derrames de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas. Documenta la capacidad de respuesta nacional y tiene como objetivo promover la coordinación general entre la jerarquía de respondedores y planes de contingencia.
<b>Parte que ofrece la asistencia</b>	Parte que ofrece asistencia internacional a un país afectado o solicitante que se enfrenta a una grave emergencia de contaminación.
<b>Convenio OPRC (1990)</b>	Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, que fue adoptado en 1990 y entró en vigor en 1995, cuyo propósito es proporcionar un marco global para la cooperación internacional en la lucha contra los incidentes graves o amenazas de contaminación marina con el reconocimiento de que ni un solo país puede gestionar por sí mismo de manera efectiva la respuesta a un derrame grande, complejo o importante.
<b>Parte</b>	País, nación, estado o entidad privada.

<b>Punto de entrada</b>	Cualquier tipo de cruce fronterizo (es decir, carreteras, ríos, puertos, ferrocarriles, aeropuertos) a través del cual los recursos entrantes son admitidos en el país solicitante en respuesta a un derrame de hidrocarburos grande, complejo o importante
<b>Principio de quien contamina paga</b>	Las autoridades nacionales deben esforzarse por promover la internacionalización de los costes medioambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el enfoque de que el quien contamina debe, en principio, asumir el coste de la contaminación, con la debida consideración al interés público y sin alterar el comercio y la inversión internacionales.
<b>Club de protección e indemnización</b>	Los clubs de protección e indemnización son asociaciones mutuales sin fines de lucro que cubren las responsabilidades de terceros de embarcaciones comerciales, incluida la contaminación por hidrocarburos.
<b>País solicitante</b>	País que emite una solicitud de asistencia internacional cuando debe hacer frente a una grave emergencia de contaminación que requiere de recursos externos para aumentar la capacidad nacional ante incidentes de derrames de hidrocarburos a gran escala.
<b>Parte solicitante</b>	Parte que emite una solicitud de asistencia internacional cuando debe hacer frente a una grave emergencia de contaminación que requiere de recursos externos para aumentar la capacidad nacional ante incidentes de derrames de hidrocarburos a gran escala.
<b>Autoridad de respuesta</b>	Organismo responsable de gestionar la operación de respuesta ante el derrame de hidrocarburos.
<b>Parte responsable</b>	Persona o grupo de personas legalmente responsable o responsables de los costes de la eliminación y los daños que resultan de un derrame o una amenaza sustancial de un derrame de hidrocarburos de un buque o instalación en aguas navegables o costas adyacentes.
<b>Especialista técnico</b>	Persona que trabaja en estrecha colaboración con director de la respuesta y aquellas personas que ejecutan las operaciones de respuesta en el campo para ayudar a identificar las limitaciones de recursos y suministros para equipo específico necesario y otros.



**ANEXO IV.2**

**SIGLAS**

<b>AIS</b>	sistema de identificación automática
<b>bbi</b>	barril
<b>CRC</b>	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos
<b>cm</b>	centímetros
<b>Cedre</b>	Centro de documentación, investigación y experimentación sobre contaminación accidental del agua
<b>DG-ECHO</b>	Dirección general de ayuda humanitaria y protección civil
<b>CE</b>	Comisión Europea
<b>EMSA</b>	Agencia Europea de Seguridad Marina
<b>ERCC</b>	Centro de coordinación de respuestas ante emergencias
<b>UE</b>	Unión Europea
<b>Federchimica</b>	<i>Federazione Nazionale dell'Industria Chimica</i>
<b>GPS</b>	sistema de posicionamiento global
<b>SNP</b>	sustancias nocivas y peligrosas
<b>HQ</b>	sede
<b>IACS</b>	Asociación internacional de sociedades de clasificación
<b>ID</b>	identificación
<b>ICE</b>	Intervención en emergencias de transporte químico
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional
<b>IOA</b>	ofrecimientos internacionales de asistencia
<b>FIDAC</b>	Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos
<b>IOGP</b>	Asociación internacional de productores de gas y petróleo
<b>IPIECA</b>	Asociación mundial del sector del petróleo y el gas especializada en cuestiones medioambientales y sociales
<b>ISPRA</b>	Instituto italiano para la protección e investigación del medio ambiente

<b>ISU</b>	Sociedad Internacional de Salvamento
<b>ITOPF</b>	Federación internacional de propietarios de petroleros contra la contaminación
<b>m3</b>	metro cúbico
<b>PAM</b>	Plan de Acción para el Mediterráneo
<b>MAU</b>	unidad de asistencia del Mediterráneo
<b>MEPC</b>	Comité de protección del medio marino
<b>MONGOOS</b>	Red de oceanografía del Mediterráneo para el sistema mundial de observación de los océanos
<b>ONG</b>	organización no gubernamental
<b>OCHA</b>	Oficina para la Coordinación de Asuntos Humanitarios
<b>OPRC</b>	cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos
<b>OPPR</b>	preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos
<b>OSC</b>	coordinador de la situación
<b>POLFAC</b>	servicios para la contaminación (del inglés <i>POLLutionFACilities</i> )
<b>POLINF</b>	información sobre la contaminación (del inglés <i>POLLutionINFormation</i> )
<b>POLREP</b>	informe sobre contaminación (del inglés <i>POLLutionREPortingsystem</i> )
<b>POLWARN</b>	alerta de contaminación (del inglés <i>POLLutionWARNing</i> )
<b>CAR</b>	Centro de Actividad Regional
<b>REMPEC</b>	Centro regional mediterráneo para la intervención de urgencia ante la contaminación marina accidental
<b>PR</b>	parte responsable
<b>SAF</b>	Fundación Sea Alarm
<b>SITREP</b>	informe de situación (del inglés <i>SITuationREPort</i> )
<b>GT</b>	grupo técnico
<b>UCPM</b>	Mecanismo de protección civil de la Unión Europea
<b>PNUA</b>	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
<b>UTC</b>	tiempo universal coordinado
<b>VHF</b>	frecuencia muy alta