



NACIONES
UNIDAS

EP

UNEP/MED IG.25/19



**Mediterranean
Action Plan**
Barcelona
Convention

6 de octubre de 2021
Original: inglés

22ª reunión de las Partes Contratantes del
Convenio para la Protección del Medio Marino
y de la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos

Antalya, Turquía, del 7 al 10 de diciembre de 2021

Tema 3 del programa: Decisiones temáticas

Proyecto de decisión IG.25/16: Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031)

Por motivos ambientales y de ahorro, la tirada del presente documento es limitada. Se ruega a las delegaciones que lleven sus ejemplares a las reuniones y no soliciten copias adicionales.

PNUMA/PAM
Atenas, 2021

Nota de la Secretaría

La 19ª reunión ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos (COP 19) (Atenas, Grecia, del 9 al 12 de febrero de 2016) adoptó la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Provocada por los Buques (2016-2021) ("la Estrategia Regional (2016-2021)"), para facilitar la aplicación del Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación Provocada por Buques y, en situaciones de emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo, en lo sucesivo denominado "Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002".

La Decisión IG.24/11 de la COP 21 (Nápoles, Italia, del 2 al 5 de diciembre de 2019) sobre el Programa de trabajo y presupuesto para 2020-2021 ordenó la revisión y actualización de la Estrategia Regional (2016-2021).

El proyecto de Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031), en lo sucesivo denominada "Estrategia Mediterránea (2022-2031)", fue elaborado por el Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC) mediante un amplio proceso de consulta con las Partes Contratantes y los asociados.

La Estrategia Mediterránea (2022-2031) fue revisada por la Reunión Regional de Expertos Nacionales sobre la Estrategia Mediterránea para la Prevención y la Respuesta a la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031) (en línea, 10 de marzo de 2021), y por la 14ª Reunión de los Puntos Focales del Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC) (en línea, del 31 de mayo al 2 de junio de 2021). La Reunión pidió a la Secretaría que lo presentara para su aprobación en la próxima Reunión de los Puntos Focales del Plan de Acción para el Mediterráneo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA/PAM).

La Estrategia Mediterránea (2022-2031) presentada en el **anexo** de este proyecto de Decisión establece la visión, el objetivo general, los principios rectores, la gobernanza de la estrategia y siete (7) Objetivos Estratégicos Comunes (OEC). El Proyecto de Estrategia Mediterránea (2022-2031) se apoya en un Plan de Acción para su aplicación, que se presenta como **apéndice** de esta Estrategia.

El objetivo de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) es orientar a las Partes Contratantes en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud de sus artículos 4 (1), 6 y 9; el Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002 y el Protocolo sobre Cooperación para Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo por Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en Casos de Emergencia (1976), en lo sucesivo denominado "Protocolo de Emergencia de 1976"¹.

La aplicación de esta Decisión está vinculada a los resultados 1.1.1, 1.2.3, 1.2.10, 1.4.2, 2.4.1, 3.2.3, 4.4.1, 5.1.3, 5.2.3, 5.4.2, 5.4.5, 6.3.17 y 7.2.3 del programa de trabajo propuesto. Tiene implicaciones presupuestarias en el MTF y en los recursos externos, que quedan reflejadas en la propuesta de presupuesto.

El costo aproximado de la aplicación completa de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) es de 32 millones de euros, partiendo de la base de 4,5 millones de euros por OEC.

El proyecto de decisión y su anexo fueron presentados y revisados por la Reunión de los Puntos Focales del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) 2021 (Teleconferencia, del 10 al 17 de septiembre de 2021) que decidió su transmisión, tal como figura en este documento, a la 22ª Reunión de las Partes Contratantes (COP 22) (Antalya, Turquía, del 7 al 10 de diciembre de 2021).

La Secretaría desea dirigir la atención de las Partes Contratantes al hecho de que solo hay un párrafo entre corchetes en el Apéndice, Acción 1.7.4. La decisión de la reunión de los Puntos Focales del PAM fue revisar esto cuando se celebren las discusiones sobre el Programa de Trabajo y Presupuesto 2022-2023 durante la COP 22.

¹ Para las Partes Contratantes que aún no han ratificado el Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002.

Proyecto de decisión IG.25/16

Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031)

Las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo (Convenio de Barcelona) y sus Protocolos en su 22ª reunión

Recordando la resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 25 de septiembre de 2015, titulada "Transformando nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible",

Recordando también la resolución de la Asamblea de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente UNEP/EA.4/Res. 21, del 15 de marzo de 2019, titulada "Hacia un planeta sin contaminación",

Visto el Convenio de Barcelona y, en particular, su artículo 6, en virtud del cual las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas conformes con el derecho internacional para prevenir, reducir, combatir y, en la mayor medida posible, eliminar la contaminación de la Zona del Mar Mediterráneo provocada por las descargas de los buques y para garantizar la aplicación efectiva en dicha Zona de las normas generalmente reconocidas a nivel internacional relativas a la lucha contra este tipo de contaminación,

Visto el Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques y, en Situaciones de Emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo y, en particular, su artículo 4, en virtud del cual las Partes adoptarán medidas de conformidad con el derecho internacional para prevenir la contaminación de la zona del Mar Mediterráneo provocada por los buques a fin de garantizar la aplicación efectiva en dicha zona de los convenios internacionales pertinentes en calidad de Estado de abanderamiento, Estado portuario y Estado costero, así como de su legislación aplicable, y su artículo 18, en virtud del cual la función de la reunión de las Partes Contratantes será formular y adoptar estrategias, planes de acción y programas para la implementación de este protocolo,

Vistos también los instrumentos internacionales pertinentes para la presente decisión, regulados a través de la Organización Marítima Internacional (OMI), a saber, los convenios internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación provocada por los buques, en particular el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques (MARPOL) y sus anexos, y el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004) (Convenio BWM); así como los convenios internacionales que abordan la preparación, la respuesta y la cooperación en materia de contaminación, especialmente el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de cooperación) y su Protocolo, y los convenios internacionales que abordan la responsabilidad y la indemnización por daños causados por la contaminación,

Considerando la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Provocada por los Buques (2016-2021), en adelante "la Estrategia Regional (2016-2021)", adoptada por las Partes Contratantes en su 19ª Reunión (COP 19) (Atenas, Grecia, del 9 al 12 de febrero de 2016),

Conscientes de los progresos realizados y de los retos a los que se enfrentan las Partes Contratantes en la aplicación de la Estrategia Regional (2016-2021) y de las posibles áreas estratégicas

de mejora identificadas a partir de las principales lecciones aprendidas en el cumplimiento de sus objetivos,

Recordando el mandato del Centro Regional de Emergencia para la Lucha contra la Contaminación en el Mar Mediterráneo (REMPEC), tal como se establece en la Decisión IG.19/5 sobre los mandatos de los componentes del PAM, adoptada por las Partes Contratantes en su 16ª Reunión (COP 16) (Marrakech, Marruecos, del 3 al 5 de noviembre de 2009), y su relevancia para la aplicación de la presente Decisión,

Habiendo examinado los informes de la Reunión Regional de Expertos Nacionales sobre la Estrategia Mediterránea para la Prevención y la Respuesta a la Contaminación Marina por Buques (2022-2031) (en línea, Malta, 10 de marzo de 2021) y de la Decimocuarta reunión de los puntos focales de REMPEC (en línea, 31 de mayo-2 de junio de 2021),

1. *Adoptan* la Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031), en lo sucesivo denominada "Estrategia Mediterránea (2022-2031)", que figura en el anexo de la presente Decisión,
2. *Exhortan* a las Partes Contratantes a que adopten medidas eficaces para aplicar la Estrategia Mediterránea (2022-2031), reforzando así la aplicación del Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques y, en Situaciones de Emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo,
3. *Instan a las* Partes Contratantes que aún no lo hayan hecho *a que ratifiquen el* Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques y, en Situaciones de Emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo, con el fin de alcanzar universalmente los objetivos del Protocolo en la región mediterránea, e *invitan a* las Partes Contratantes que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen también los convenios pertinentes de la OMI antes mencionados,
4. *Solicitan* a la Secretaría (REMPEC) que preste apoyo técnico para la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), en sinergia con la OMI, mediante actividades de cooperación técnica y de desarrollo de capacidad, incluida la movilización de recursos (internos y externos),
5. *Invitan a* las partes interesadas, incluidas las instituciones financieras multilaterales, las organizaciones intergubernamentales, los miembros del sector industrial y empresarial y las organizaciones no gubernamentales, a contribuir activamente a la movilización de los recursos necesarios para la aplicación efectiva de la Estrategia Mediterránea (2022-2031),
6. *Fomentan* , bajo la coordinación de la REMPEC, la creación de asociaciones sostenibles, incluidas las asociaciones entre las Partes y otras partes interesadas, a nivel mundial, regional y subregional como medio para aprovechar los recursos financieros y el apoyo técnico que las Partes Contratantes necesitan para la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), haciendo así operativa la plataforma regional que representa la Estrategia para canalizar la cooperación internacional y maximizar las sinergias en la aplicación en la región del Mediterráneo.

ANEXO

**Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación
Marina provocada por Buques (2022-2031)**

PREÁMBULO

Nada de lo dispuesto en la presente Estrategia perjudicará los principios de soberanía de los Estados, los principios de libertad, los derechos de navegación y los principios de paso inocente en el mar territorial. En caso de contradicción entre la Estrategia y las legislaciones nacionales o internacionales, prevalecerán estas últimas. En el caso de los temas específicos que abordan cuestiones nacionales, la Secretaría debe solicitar la autorización del país en cuestión antes de la publicación de determinados informes.

ESTRATEGIA MEDITERRÁNEA PARA LA PREVENCIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA PROVOCADA POR BUQUES (2022-2031)

1. VISIÓN

"Un medio ambiente marino y costero mediterráneo limpio y saludable con un sector marítimo sostenible y libre de contaminación, apoyado por un sistema de aplicación riguroso y una cooperación multisectorial reforzada, en beneficio de las generaciones presentes y futuras".

2. OBJETIVO GENERAL

2.1. El objetivo de la Estrategia Mediterránea para la Prevención, Preparación y Lucha contra la Contaminación Marina provocada por Buques (2022-2031), en lo sucesivo denominada "Estrategia Mediterránea (2022-2031)", es orientar a las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, en lo sucesivo denominado "Convenio de Barcelona", en el cumplimiento de las obligaciones que les incumben en virtud del apartado 1 del artículo 4 y de sus artículos 6 y 9; 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 "Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002" y el Protocolo sobre Cooperación para Combatir en Situaciones de Emergencia la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por Hidrocarburos y Otras Sustancias Perjudiciales (1976), en lo sucesivo denominado "Protocolo de Emergencia de 1976"².

2.2. La Estrategia Mediterránea (2022-2031) también pretende contribuir a la aplicación de las estrategias generales y temáticas del Mediterráneo, en particular la Estrategia Mediterránea para el Desarrollo Sostenible (EMDS) (2016-2025), la Estrategia a Mediano Plazo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente / Plan de Acción para el Mediterráneo (PNUMA/PAM) (2022-2027), el Enfoque Ecosistémico (Esa) y su hoja de ruta para su aplicación, la Estrategia Mediterránea para la Gestión del Agua de Lastre de los Buques (BWM) y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo adoptado en el marco del artículo 15 del Protocolo para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación causada por Fuentes y Actividades Situadas en Tierra (Protocolo COT) del Convenio de Barcelona. También se esfuerza por contribuir a los objetivos y estrategias mundiales y regionales, en particular, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, el Acuerdo de París, el Plan Estratégico de la Organización Marítima Internacional (OMI) para el sexenio 2018-2023, el Plan de Acción de la OMI para hacer frente a los desechos plásticos marinos procedentes de los buques, la estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques (Estrategia GEI de la OMI), la resiliencia ante las catástrofes, la prevención, la preparación y la respuesta en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Catástrofes, el Acuerdo Verde Europeo, la Estrategia Quinquenal de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) (2020-2024), la declaración ministerial de la Unión por el Mediterráneo (UpM) sobre la Economía Azul Sostenible, y el trabajo del Convenio sobre la Diversidad Biológica a través de las Metas de Aichi (en concreto, la meta 9 sobre las especies exóticas invasoras), y el Marco de Biodiversidad para después de 2020, que se está elaborando actualmente.

² Para las Partes Contratantes que aún no han ratificado el Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002.

3. PRINCIPIOS RECTORES

3.1 La Estrategia Mediterránea (2022-2031) esboza los principales objetivos y orientaciones estratégicas para el periodo 2022-2031. La aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y el trabajo realizado para alcanzar sus objetivos se llevarán a cabo con los siguientes principios rectores:

- .1 Orientar el trabajo de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, siempre que sea posible, hacia la consecución de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el desarrollo sostenible y el cumplimiento de los ODS (especialmente el ODS 5 - Igualdad de género, el ODS 13 - Acción por el clima, y el ODS 14 - Vida submarina) y el buen estado ambiental (BEM) del mar y la costa del Mediterráneo, en particular los objetivos ecológicos relacionados con las especies no autóctonas (OE2), los contaminantes (OE9) y los desechos marinos (OE10);
- .2 Reforzar la cooperación entre las organizaciones y partes interesadas pertinentes que operan en el Mediterráneo para maximizar las sinergias (siempre que sea posible) y los impactos sobre el terreno, y fomentar un trabajo más cohesionado y eficaz;
- .3 Aprovechar los logros y las lecciones aprendidas mediante la aplicación de la Estrategia Regional 2016-2021;
- .4 Tener en cuenta el criterio de precaución a la hora de planificar y emprender actividades para alcanzar los objetivos de la Estrategia Mediterránea (2022-2031);
- .5 Racionalizar el Enfoque Ecosistémico (EcAp) para la gestión de las actividades humanas en el medio marino y costero del Mediterráneo;
- .6 Trabajar, siempre que sea posible, para promover la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres dentro del sector marítimo³;
- .7 Promover, fomentar y mejorar, siempre que sea posible, la cooperación regional y subregional entre los países para hacer frente a la contaminación procedente de los buques en la región del Mediterráneo;
- .8 Apoyar, fomentar y reforzar la colaboración con todas las partes interesadas⁴ de la región mediterránea, centrándose especialmente (según proceda) en los instrumentos e instituciones reguladores relacionados con la UE, con el fin de promover un trabajo más cohesionado, maximizar las sinergias y los beneficios para las Partes Contratantes y la eficacia y mejorar los impactos sobre el terreno;
- .9 La Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción se aplicarán a los buques, así como a las instalaciones portuarias de recepción, terminales, instalaciones en alta mar y puertos marítimos o instalaciones de manipulación, según proceda y de conformidad con las normas jurídicas destinadas a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de los buques, tal como se han adoptado, a nivel regional mundial y de conformidad con el derecho internacional, bajo los auspicios de los organismos especializados de las Naciones Unidas, y en particular de la OMI⁵, incluidos, entre otros, los convenios

³ Centrarse en aumentar el número de mujeres en formación/número de científicas/expertas contratadas, así como la participación de las mujeres en grupos de trabajo, redes, reuniones, ejercicios de formación y operaciones.

⁴ Por ejemplo, instituciones académicas, organizaciones intergubernamentales, industria, organizaciones no gubernamentales, sociedad civil, público en general, etc.

⁵ Artículo 1 (definiciones) párrafo (e) del Protocolo de Prevención y Emergencia.

internacionales relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación provocada por los buques, en particular el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques (MARPOL) y sus anexos, y el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004) (Convenio BWM) así como los convenios internacionales que abordan la preparación, la respuesta y la cooperación en materia de contaminación, en particular el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de cooperación) y su Protocolo, y los convenios internacionales que abordan la responsabilidad y la indemnización por daños causados por la contaminación; y

- .10 Promover y desarrollar soluciones innovadoras, siempre que sea posible, para abordar los objetivos de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), en el marco de la OMI.

4. INTRODUCCIÓN

La región mediterránea

4.1. El ámbito de aplicación de la Estrategia Regional (2022-2031) es la zona del Mar Mediterráneo definida en el artículo 1 del Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación de 1976, modificado por el Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo de 1995⁶. La región comprende un vasto conjunto de ecosistemas costeros y marinos que aportan valiosos beneficios a todos sus habitantes costeros.

4.2. Las 22 Partes Contratantes del Convenio de Barcelona son: Albania, Argelia, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Chipre, Egipto, Francia, Grecia, Israel, Italia, Líbano, Libia, Malta, Mónaco, Montenegro, Marruecos, Eslovenia, España, República Árabe Siria, Túnez, Turquía y la Unión Europea. La región mediterránea está experimentando intensos cambios demográficos, sociales, culturales, económicos y medioambientales. La población sigue creciendo en las zonas costeras y urbanas de la región y se prevé que alcance los 572 millones en 2030⁷. Los países mediterráneos son el primer destino turístico del mundo y, además, el Mediterráneo es la segunda región de cruceros más grande del mundo⁸. La combinación del crecimiento de la población, junto con el crecimiento de los núcleos costeros (peri) urbanos y el tráfico marítimo, genera múltiples presiones ambientales, que se ven amplificadas por el turismo (a menudo concentrado en las zonas costeras del Mediterráneo), y el cambio climático.

4.3. Aunque la cuenca del Mar Mediterráneo cubre menos del 1 % de los océanos del mundo, está estratégicamente situada en la intersección de los tres continentes de Asia, Europa y África y en la confluencia de tres corredores marítimos. El Mar Mediterráneo es uno de los mares más transitados del mundo; en 2019, el 24 % de la flota mundial de buques hacía escala en los puertos o pasaba por este mar, incluidos los portacontenedores, los gaseros y los petroleros y quimiqueros, que representan el 36,5 %, el 32,6 % y el 27 % de la flota mundial, respectivamente⁹. Además, el Mediterráneo es el

⁶ Zona del Mar Mediterráneo: las aguas marítimas del Mar Mediterráneo propiamente dicho, incluidos sus golfos y mares, limitadas al oeste por el meridiano que pasa por el faro del Cabo Espartel, a la entrada del Estrecho de Gibraltar, y al este por los límites meridionales del Estrecho de los Dardanelos entre los faros de Mehmetcik y Kumkale

⁷ Informe sobre el estado de la calidad en el Mediterráneo 2017, Convenio de Barcelona

⁸ MedCruise (2018). Estadísticas de 2018. Actividades de crucero en los puertos de MedCruise

⁹ REMPEC (2020). Estudio sobre las tendencias y perspectivas de la contaminación marina procedente de buques y actividades y del tráfico marítimo y las actividades en alta mar en el Mediterráneo

segundo mercado mundial (después del Caribe) para los cruceros, con un 17,3 % de los cruceros mundiales en 2019⁷. El incremento del tráfico marítimo añade presiones medioambientales, como el aumento de las emisiones de CO₂, la contaminación por petróleo y sustancias peligrosas y nocivas (SNP), los desechos marinos, las colisiones con grandes cetáceos, el ruido submarino y la introducción de especies no autóctonas. La evolución del tráfico portuario de contenedores muestra una clara tendencia de rápido crecimiento del sector, lo que sin duda aumenta la presión medioambiental y refuerza la necesidad de una transición hacia un sector marítimo sostenible. La preparación y la respuesta a los incidentes de contaminación requieren una mayor cooperación intersectorial y una gestión integrada de las catástrofes que permita coordinar las operaciones de respuesta en el mar y en tierra.

Basada en la Estrategia Regional (2016-2021)

4.4. Esta Estrategia Mediterránea (2022-2031) se elaboró a partir de la Estrategia Regional para la Prevención, Preparación y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Provocada por los Buques (2016-2021) adoptada por la COP 19¹⁰ en 2016. Aunque se ha avanzado mucho en los últimos 15 años, varias de las cuestiones destacadas en las estrategias anteriores siguen siendo pertinentes hoy en día y, por lo tanto, es importante aprovechar los esfuerzos pasados y reconocer los avances que ya se han logrado.

4.5. Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona han desarrollado la Estrategia Mediterránea (2022-2031) en colaboración con el Centro Regional de Respuesta a Emergencias de Contaminación Marina para el Mar Mediterráneo (REMPEC), la OMI, el PNUMA/MAP y otras partes interesadas clave en el Mediterráneo, incluida la IPIECA.

4.6. El desarrollo de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) se llevó a cabo en paralelo con el desarrollo de la Estrategia a Mediano Plazo 2022-2027 del PNUMA/PAM. Teniendo en cuenta el marco legal, financiero e institucional del sistema del Convenio de Barcelona del PNUMA/PAM, incluyendo en particular las disposiciones del Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002, la Estrategia Mediterránea (2022-2031) debería considerarse parte integrante de la Estrategia a Mediano Plazo del PNUMA/PAM.

Estructura y presentación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

4.7 Este documento establece la visión, el objetivo general, los principios rectores, la gobernanza de la estrategia y los objetivos estratégicos comunes, que se unen para formar la Estrategia Mediterránea (2022-2031). La Estrategia Mediterránea (2022-2031) se apoya en un Plan de Acción para su aplicación, que se presenta como apéndice de este documento.

5. GOBERNANZA

Gobernanza, asociación y movilización de recursos

5.1. La aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) se regirá por el marco institucional, jurídico y de aplicación global e integrado del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, en particular el Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002, en colaboración y consulta con organizaciones, instituciones, agencias y partes interesadas nacionales, regionales e internacionales pertinentes. Para

¹⁰ 19ª Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y sus Protocolos (Atenas, Grecia, del 9 al 12 de febrero de 2016).

ello, se coordinarán iniciativas y procesos paralelos para garantizar la capitalización de los esfuerzos pasados y en curso, con el fin de aumentar la eficacia de los recursos movilizados para cumplir el objetivo común de la Estrategia Mediterránea (2022-2031).

5.2. Se invita a las organizaciones no gubernamentales (ONG) que contribuyen a la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) a solicitar su acreditación como asociados del PNUMA/PAM¹¹ para participar en la aplicación de la presente estrategia. Los asociados del PNUMA/PAM proporcionan asesoramiento político y técnico especializado y promueven las políticas, estrategias y programas derivados del Convenio de Barcelona y sus Protocolos. Los asociados del PNUMA/PAM participan como observadores en las reuniones de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, así como en las actividades realizadas en el marco del Programa de Trabajo del PNUMA/PAM.

5.3. Las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona animan además a las instituciones regionales e internacionales a formalizar su cooperación para proporcionar apoyo financiero y técnico a las Partes Contratantes para la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) mediante acuerdos de asociación específicos, según proceda.

Revisión y evaluación a mediano plazo

5.4. La aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) se supervisará periódicamente mediante un proceso consultivo con las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y las organizaciones regionales e internacionales pertinentes.

5.5. Tras un período de cinco (5) años, la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción se revisarán sobre la base de un análisis del progreso de su aplicación y del resultado de los debates sobre las cuestiones emergentes. Se evaluará la necesidad de actualizar y revisar la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción, en 2026, con vistas a la posible adopción de una estrategia revisada en 2027. La revisión tendrá en cuenta el desarrollo de la próxima Estrategia a Mediano Plazo del PNUMA/PAM (2028-2032), junto con los informes de las Partes Contratantes sobre el estado de aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción.

Mitigación de riesgos

5.6. El éxito de la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y de su Plan de Acción está sujeto a una serie de riesgos identificados, entre ellos:

- .1 **La pandemia mundial de COVID-19**, las restricciones mundiales a los viajes asociadas y la consiguiente presión sobre los recursos públicos, ya que el personal y la financiación se reorientan para hacer frente a la crisis sanitaria.
- .2 En parte como resultado de la pandemia mundial antes mencionada, pero también como consideración general, la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción dependerá de que las Partes Contratantes y las instituciones regionales dispongan de una **financiación adecuada y suficiente**.

¹¹ De acuerdo con los derechos y responsabilidades de los asociados del PAM, previstos en la Decisión IG.19/6 "Cooperación y asociación entre el PAM y la sociedad civil"

- .3 Además, las complejidades de la sociopolítica de la región del Mar Mediterráneo podrían presentar **posibles inestabilidades políticas** dentro de la región, lo que podría obstaculizar el éxito de la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción.

5.7. Para mitigar los riesgos identificados anteriormente, se han hecho las siguientes consideraciones para la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción:

- .1 Para mitigar los riesgos asociados a la **pandemia mundial de COVID-19**, las Partes Contratantes seguirán trabajando para lograr una transformación digital, haciendo uso de las tecnologías digitales para mejorar la creación de redes, el desarrollo de capacidad y la visibilidad;
- .2 Para mitigar los riesgos asociados a garantizar una **financiación apropiada y adecuada**, las Partes Contratantes seguirán asegurando que los fondos disponibles se utilicen de manera eficiente y apropiada, evitando la duplicación de esfuerzos siempre que sea posible, con el fin de aplicar plenamente la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción. Las Partes Contratantes también se coordinarán con todas las partes interesadas (incluido el sector privado, las ONG, las organizaciones no gubernamentales regionales e internacionales, etc.), buscando oportunidades para colaborar y aunar esfuerzos siempre que sea posible (y apropiado). La REMPEC ayudará a las Partes Contratantes (cuando sea posible) a desarrollar asociaciones con organizaciones regionales e internacionales y a buscar oportunidades de financiación (cuando sea posible) para las actividades necesarias para aplicar la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción;
- .3 Para mitigar los riesgos asociados a **posibles inestabilidades políticas**, las Partes Contratantes seguirán esforzándose, en el marco del Convenio de Barcelona, por abordar conjunta e individualmente los retos comunes mediante un consenso regional en beneficio de toda la región y de cada una de sus Partes Contratantes.

6. OBJETIVOS COMUNES PARA ALCANZAR LA VISIÓN DEL MEDITERRÁNEO

6.1. En este apartado se exponen los siete Objetivos Estratégicos Comunes (OEC) identificados, que representan las áreas temáticas prioritarias para la Estrategia Mediterránea (2022-2031). Los siete OEC se aplican a la región mediterránea en su conjunto, y las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona, junto con las diversas organizaciones e instituciones del Mediterráneo, tienen cada una un papel que desempeñar en la consecución de estos objetivos.

Objetivos Estratégicos Comunes (OEC)

OEC 1 Prevenir prepararse para responder y responder a la contaminación operativa, ilegal y accidental por hidrocarburos y SNP procedente de los buques

6.2. Los índices de contaminación accidental de los buques han disminuido a nivel mundial y regional, a pesar del aumento del transporte marítimo. Estos resultados se han logrado, en particular, mediante la adopción de un marco normativo regional e internacional, a través del Sistema del Convenio de Barcelona del PNUMA/PAM y de la OMI, respectivamente, a saber: el Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques, de 1973, enmendado por los Protocolos de 1978 y 1997 relativos a este (MARPOL) y sus Anexos, el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990) (Convenio de cooperación) y el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (2000) (Protocolo de cooperación-SNP) así como las actividades de cooperación técnica emprendidas a nivel nacional y regional. Sin embargo, los riesgos asociados al transporte de petróleo y sustancias peligrosas y nocivas en buques con posibles consecuencias perjudiciales para la biota y los ecosistemas no pueden eliminarse. Los accidentes pueden ocurrir y ocurren. La práctica de los vertidos ilegales desde los buques ha sido objeto de una vigilancia creciente y se están poniendo en marcha progresivamente procedimientos de aplicación de la ley a través de la Red Mediterránea de Funcionarios Encargados de la Aplicación de la Ley relativa a MARPOL en el marco del Convenio de Barcelona (MENELAS) para perseguir a los infractores.

6.3. Para cumplir con este OEC, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan reforzar el esfuerzo de colaboración y colectivo ya establecido, en el marco de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) e invitan a las organizaciones pertinentes a cooperar y coordinar sus acciones de asistencia para facilitar la ratificación, la aplicación efectiva y el cumplimiento estricto de los instrumentos jurídicamente vinculantes pertinentes. Las Partes Contratantes también reconocen la necesidad de seguir desarrollando políticas para hacer frente a los retos actuales y nuevos en materia de prevención, preparación y respuesta a la contaminación operativa, ilegal y accidental de los buques en el Mediterráneo, así como de facilitar y mejorar los servicios existentes o nuevos para fomentar la vigilancia y el intercambio de conocimientos y datos. Para maximizar estos esfuerzos, se necesitan sinergias más estrechas entre las redes pertinentes dentro y fuera de la región mediterránea.

6.4. Además, las Partes Contratantes reconocen que en el transporte marítimo, el ciclo lineal de explotación y uso de los recursos y la eliminación de los residuos ya no es factible. Por lo tanto, se requiere que las Partes Contratantes miren hacia una visión de la economía circular en el transporte marítimo y la industria marítima, incluyendo: el ocio (placer y entretenimiento, negocio de cruceros); la recolección de materias primas (petróleo y gas, minería en alta mar, pesca); la logística (envío de alimentos, energía, contenedores, material a granel) y la infraestructura (transbordadores, transporte local, puertos). En esa línea, las Partes Contratantes también reconocen el papel clave del transporte marítimo, como columna vertebral del comercio en la región mediterránea, para permitir y capitalizar una conversión circular de las cadenas de suministro y para determinar qué tipo de colaboración a través de las cadenas de valor requerirían esos cambios.

6.5. Las Partes Contratantes también reconocen la necesidad de una mayor cooperación intersectorial entre los encargados de la respuesta en el mar, en la costa y en la vida silvestre, las autoridades portuarias y la industria petrolera y química, y acuerdan aspirar a una gestión holística e

integrada de los incidentes de contaminación marina que permita una operación de respuesta coordinada en el mar y en tierra, incluida la respuesta a la vida silvestre. Este enfoque holístico debería extenderse a la preparación y la respuesta a los derrames de petróleo, tanto a nivel nacional como en la cooperación a nivel regional.

OEC 2 Promover y apoyar el desarrollo y la aplicación de soluciones globales innovadoras para mitigar y responder al cambio climático

6.6. El cambio climático está generalmente reconocido como una de las emergencias medioambientales más acuciantes de esta generación. Un clima que se calienta a nivel mundial hace que los patrones meteorológicos cambien, que el nivel del mar suba, que los fenómenos meteorológicos sean más extremos y que puedan afectar a los recursos de agua dulce, a los sistemas costeros y a las zonas bajas, a los sistemas oceánicos, a la seguridad alimentaria y a los sistemas de producción de alimentos. Además, el cambio climático incrementa los riesgos para la salud humana; el aumento y la prolongación de las olas de calor son un factor de riesgo para la salud, especialmente para las personas mayores. La emergencia climática afecta a todas las naciones del mundo y tiene el potencial de perturbar las economías nacionales y desplazar a comunidades enteras. El informe de 2013 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) destaca que el Mediterráneo es una de las regiones más vulnerables del mundo a los impactos del calentamiento global. El informe de 2019 sobre el estado del medio ambiente y el desarrollo en el Mediterráneo (SoED) concluye que la cuenca mediterránea se ve afectada por el cambio climático a un ritmo muy superior a la media mundial, en particular por un calentamiento más rápido del aire ambiente y de la superficie del mar en todas las estaciones. Mediante la aplicación del Índice de Riesgo Costero (CRI-MED) para el Mediterráneo (sobre 21 países mediterráneos), se descubre que los puntos calientes costeros se localizan predominantemente en la región del sudeste del Mediterráneo.

6.7. La red de Expertos Mediterráneos en Cambio Climático y Ambiental (MedECC) publicó su primer informe sobre la "situación actual y los riesgos para el futuro" de los cambios climáticos y ambientales en el Mediterráneo en 2020¹². El informe concluye que, debido a las tendencias tanto globales como regionales de los factores que impulsan el cambio climático y medioambiental, los impactos en la región mediterránea se verán exacerbados en las próximas décadas, y que se necesitan esfuerzos significativamente mayores para adaptarse a los cambios inevitables, mitigar los factores que impulsan el cambio climático y aumentar la resiliencia.

6.8. Aunque el transporte marítimo es uno de los modos de transporte más eficientes desde el punto de vista energético, el sector marítimo debe seguir desempeñando su papel en la búsqueda de estrategias para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial y operar de la forma más eficiente y limpia posible. También hay que reconocer que la mayoría de los impactos del cambio climático se ven exacerbados por otros retos medioambientales.

6.9. El Cuarto Estudio de Gases de Efecto Invernadero de la OMI determinó que las emisiones totales de GEI del transporte marítimo aumentaron aproximadamente un 10 % entre 2012 y 2018. Las emisiones de GEI (incluyendo CO₂, CH₄ y N₂O, expresadas en CO_{2e}) del total del transporte marítimo (internacional, nacional y pesquero) han pasado de 977 millones de toneladas en 2012 a 1076 millones de toneladas en 2018 (9,6 % de aumento). En 2012, 962 millones de toneladas fueron emisiones de

¹² MedECC (2020) Climate and Environmental Change in the Mediterranean Basin - Current Situation and Risks for the Future. Primer informe de evaluación del Mediterráneo, Cramer, W., Guiot, J., Marini, K. (eds.) Unión por el Mediterráneo, Plan Bleu, PNUMA/MAP, Marsella, Francia, 600 págs., en prensa

CO₂, y, en 2018, esta cantidad creció un 9,3 % hasta alcanzar los 1056 millones de toneladas de emisiones de CO₂. La proporción de las emisiones del transporte marítimo en las emisiones antropogénicas mundiales de GEI ha aumentado del 2,76 % en 2012 al 2,89 % en 2018. La intensidad del carbono (las emisiones de CO₂ de la flota por trabajo de transporte) ha mejorado para el transporte marítimo internacional, así como para la mayoría de los tipos de buques. Se prevé que las emisiones de gases de efecto invernadero aumenten desde aproximadamente el 90 % de las emisiones de 2008 en 2018 hasta entre el 90 % y el 130 % de las emisiones de 2008 en 2050 para una serie de seis escenarios económicos y energéticos plausibles a largo plazo.

6.10. Entre los acuerdos internacionales y los documentos políticos sobre la respuesta al cambio climático figuran el Acuerdo de París de la ONU y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible; el Convenio de Londres y el Protocolo de Londres (captura y secuestro de carbono); el Marco Regional de Adaptación al Cambio Climático para las Zonas Marinas y Costeras del Mediterráneo; y, en lo que respecta específicamente a las emisiones de GEI procedentes de las actividades de transporte marítimo, la Estrategia sobre GEI de la OMI, que prevé, en particular, una reducción de la intensidad del carbono en el transporte marítimo internacional (la disminución de las emisiones de CO₂ por trabajo de transporte, como promedio en todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % para 2030) mediante una combinación necesaria de medidas técnicas y operativas, en un esfuerzo por alcanzar el 70 % para 2050 (en comparación con 2008); y que las emisiones anuales totales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional se reduzcan en al menos un 50 % para 2050 en comparación con 2008. Además, según el Anexo VI de MARPOL, se espera que la intensidad de carbono de los buques disminuya mediante la aplicación de nuevas fases del Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para los nuevos buques y el requisito del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP).

6.11. Además, el Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (Reglamento MRV) se aplica a todos los buques de más de 5000 GT con respecto a las emisiones de CO₂ liberadas en los viajes hacia, desde y entre los puertos bajo la jurisdicción de los Estados miembros de la UE a partir del 1 de enero de 2018.

6.12. Con el fin de hacer frente a este desafío global, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona se comprometen, a través de la presente Estrategia Mediterránea (2022-2031), a promover y apoyar el desarrollo y la aplicación de soluciones globales innovadoras para mitigar y responder al cambio climático, concretamente apoyando los esfuerzos para reducir las emisiones de GEI de los buques en al menos un 40 % para 2030, de acuerdo con los niveles de ambición de la Estrategia de la OMI sobre la reducción de GEI de los buques.

OEC 3 Reducir y controlar las emisiones atmosféricas de los buques hasta un nivel que no sea perjudicial para el medio ambiente marino ni para la salud de la población costera del Mediterráneo

6.13. Las emisiones atmosféricas de los buques contribuyen a la degradación general de la calidad del aire en la región mediterránea, y más concretamente en los Estados costeros del Mediterráneo. Las emisiones de óxido de azufre (SO_x) pueden provocar lluvia ácida y combinarse con otros contaminantes para generar partículas finas, que pueden provocar enfermedades respiratorias y cardiovasculares, incluyendo asma infantil, así como reducir la esperanza de vida y aumentar las muertes prematuras. La lluvia ácida es perjudicial para los cultivos, los bosques y las especies acuáticas, además de contribuir

a la acidificación de los océanos. Los óxidos de nitrógeno (NOx) son también precursores de las partículas finas y del ozono y son una de las principales causas de la eutrofización de los océanos. El marco normativo internacional clave en cuanto a los requisitos para controlar las emisiones de los buques está establecido en el Anexo VI de MARPOL.

6.14. El Anexo VI de MARPOL, adoptado por el Protocolo de 1997, modificado en 2011¹³, regula la prevención de la contaminación atmosférica de los buques en general y, en particular, establece límites más estrictos para las emisiones de SOx, NOx y partículas (PM) procedentes de los escapes de los motores de los buques. El Anexo VI de MARPOL también introduce un nuevo capítulo 4 con normas sobre la eficiencia energética del buque. El Reglamento 14¹⁴ establece que, a partir del 1 de enero de 2020, el contenido de azufre del fuelóleo utilizado a bordo de los buques no deberá superar el 0,50 % m/m. Sin embargo, dentro de las zonas de control de las emisiones de SOx (ZCE de SOx), donde es necesario un mayor nivel de protección debido a la proximidad de un tráfico marítimo de alta densidad a zonas pobladas (por ejemplo) o a la susceptibilidad de una zona marítima concreta a la acidificación o la eutrofización, el límite se establece en 0,10 % m/m. La aplicación de las normas de ZCE de SOx debería (según el estudio técnico y de viabilidad del REMPEC¹⁵): evitar 1.000 muertes prematuras y más de 2.000 casos de asma infantil; contribuir a la disminución de la acidificación de los sistemas acuáticos, gracias a la disminución de las deposiciones de sulfato húmedas y secas del 1,16 % y 1,95 % respectivamente; y debería permitir una reducción de la niebla y, por tanto, una mejora de la visibilidad, que se percibiría claramente sobre Gibraltar y el norte de Marruecos y Argelia, y a lo largo de las principales vías de navegación que conectan el Estrecho de Gibraltar, Malta y Suez.

6.15. Además, en la Unión Europea los requisitos del Anexo VI de MARPOL, en su versión modificada, han sido transpuestos a la legislación de la UE a través de la Directiva (UE) 2016/802. Por lo tanto, el límite de azufre del 0,50 % m/m se aplica en las aguas de la UE (incluido el Mar Mediterráneo) fuera de las ZCE de SOx a partir del 1 de enero de 2020. Los requisitos de la ZCE de SOx se aplican en el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Canal de la Mancha.

6.16. Se espera que las normas del Anexo VI de MARPOL reduzcan las emisiones de SOx en aproximadamente un 75 % de las operaciones típicas que utilizan combustibles residuales. La aplicación de las normas de ZCE de SOx permitiría una reducción de aproximadamente el 95 % de las emisiones de SOx de los buques en comparación con la normativa vigente. Las reducciones de PM de alrededor del 51 % están asociadas al Anexo VI de MARPOL, y las normas de ZCE de SOx aumentarían esa cifra hasta una reducción de aproximadamente el 62 % de las emisiones.

6.17. El Reglamento 13¹⁶ establece reducciones progresivas de las emisiones de NOx de los motores diésel marinos instalados en los buques, con un límite de emisiones de "Nivel II" para los motores instalados en un buque construido a partir del 1 de enero de 2011; y un límite de emisiones de "Nivel III" más estricto para los motores instalados en un buque construido a partir del 1 de enero de 2016 que

¹³ Resolución MEPC.203(62)

¹⁴ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx)

¹⁵ Estudio técnico y de viabilidad para la designación de ZCE de SOx de Med, realizado por REMPEC en 2019, disponible: <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-prevention/hop-topics/med-eca/study>

¹⁶ [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx)

opere en ZCE de NOx. Los límites de emisiones de "Nivel I" se aplican a los motores diésel marinos instalados en un buque construido a partir del 1 de enero de 1990 pero antes del 1 de enero de 2000¹⁷. En la UE, los requisitos de NOx procedentes de fuentes de transporte marítimo se abordan ampliamente a través de las legislaciones existentes sobre la calidad del aire, pero se están estudiando otras mejoras, incluida la posibilidad de establecer ZCE en todas las aguas de la UE, en el marco de las ambiciones de Cero Contaminación y Movilidad Sostenible e Inteligente del Pacto Verde de la UE.

6.18. En este contexto, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona se comprometen a aplicar plenamente la hoja de ruta para una propuesta de posible designación del Mar Mediterráneo, en su conjunto, como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre de conformidad con el Anexo VI de MARPOL, sobre la base de su decisión adoptada en la COP 21¹⁸ en 2019¹⁹. Las Partes Contratantes también estudiarán, en el contexto de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), la posible designación del Mar Mediterráneo, en su conjunto, como Zona de Control de Emisiones de NOx con arreglo al Anexo VI de MARPOL, en el marco del Convenio de Barcelona, y solicitarán que se coordinen los esfuerzos regionales e internacionales a tal efecto.

OEC 4 Prevenir y reducir la entrada de residuos (en particular de plástico) en el medio marino desde los barcos, para limitar el impacto medioambiental, sanitario y socioeconómico de los residuos marinos en el Mediterráneo

6.19. Aunque los vertidos de plásticos en el mar ya están prohibidos en virtud de la normativa para la prevención de la contaminación por basuras de los buques de MARPOL, los plásticos siguen entrando en el medio marino como resultado de una amplia gama de actividades en tierra y en el mar. Estos plásticos perduran en el medio marino y tienen numerosos efectos nocivos sobre la vida y la biodiversidad marinas, así como efectos negativos en la salud humana. Los desechos marinos también pueden provocar riesgos para la seguridad de la navegación. La abundancia de basura flotante en las aguas del Mediterráneo se ha registrado en cantidades que van desde 0 elementos hasta más de 600 elementos por kilómetro cuadrado. La evaluación de la basura marina en el Mediterráneo realizada por el PNUMA y el MAP en 2015 concluye que actualmente hay aproximadamente 500 millones de residuos en el fondo marino del Mediterráneo.

6.20. En el Mediterráneo, aunque la mayor parte de los desechos marinos proceden de fuentes terrestres, las fuentes navales contribuyen a la acumulación de desechos flotantes y basura. Los estudios de evaluación de los desechos flotantes, centrados en el fondo del Mar Mediterráneo, han sugerido que la basura acumulada, incluyendo altas proporciones de plásticos, tiene un origen predominantemente costero, mientras que la basura recogida en el talud abierto, dominada por los desechos pesados, se origina sobre todo en los barcos, especialmente en los lugares situados bajo las principales rutas marítimas²⁰. Se reconoce que la pesca comercial es una fuente de desechos plásticos marinos en el mar, en particular los aparejos de pesca abandonados (PNUMA/PAM (2015)).

¹⁷ Las normas ZCE de NOx se aplicarán a partir del 1 de enero de 2021 en el Mar del Norte, el Mar Báltico y el Canal de la Mancha.

¹⁸ 21ª Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y sus Protocolos (Nápoles, Italia, del 2 al 5 de diciembre de 2019).

¹⁹ La Decisión IG.24/8 establece que la propuesta para la posible designación del Mar Mediterráneo como ZCE de SOx puede ser presentada a la OMI por las Partes Contratantes en 2022.

²⁰ Ramirez-Llodra, De Mol, Company, Coll, & Sardà, 2013

6.21. Los principales instrumentos y planes de acción internacionales y regionales en vigor para abordar la cuestión de los plásticos en el medio marino del Mediterráneo y la prevención de la contaminación por basuras procedentes de los buques son el Anexo V de MARPOL; el plan de acción de la OMI para abordar la cuestión de los desechos plásticos marinos procedentes de los buques; el Plan regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo en el marco del artículo 15 del Protocolo LBS del Convenio de Barcelona; y el artículo 14 sobre el suministro de instalaciones portuarias de recepción adecuadas del Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002. Además, la UE cuenta con una serie de directivas cuyo objetivo es reducir los desechos marinos, como la Directiva (UE) 2019/883 sobre instalaciones portuarias receptoras para la entrega de residuos procedentes de buques), la Directiva (UE) 2019/904 sobre la reducción del impacto de determinados productos plásticos en el medio ambiente y las distintas previsiones de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (Directiva (UE) 2008/56). Por último, la Iniciativa Mundial sobre Artes de Pesca Fantasma (GGGI) es una alianza voluntaria entre las partes interesadas de la industria pesquera, el sector privado, las empresas, las ONG, el mundo académico y los gobiernos, centrada en resolver el problema de las artes de pesca perdidas y abandonadas en todo el mundo. Los gobiernos pueden convertirse en miembros de la GGGI y promover acciones nacionales contra las artes de pesca fantasma, incluyendo la mejora de los regímenes de responsabilidad de los productores.

6.22 Para lograr este objetivo, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona aceptan emprender acciones colectivas e individuales para aplicar plenamente el Plan de Acción de la OMI para hacer frente a los desechos plásticos marinos procedentes de los buques, y el Plan Regional del PNUMA/PAM sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo, y ratificar y aplicar de manera efectiva los instrumentos jurídicamente vinculantes relacionados, así como las políticas e iniciativas voluntarias (como la GGGI) para hacer frente a los desechos plásticos marinos²¹ en el Mediterráneo.

OEC 5 Eliminar la introducción de especies no autóctonas por las actividades de navegación

6.23. El transporte marítimo está reconocido como una de las principales vías de introducción de especies no autóctonas en nuevos entornos. La introducción de las especies no autóctonas en nuevos entornos puede suponer una gran amenaza para los ecosistemas marinos al invadir los existentes y provocar la extinción local de especies. Los efectos experimentados en muchas partes del mundo han sido devastadores, incluso en partes del Mediterráneo. A lo largo de las dos últimas décadas, se ha informado de los cambios en la biodiversidad marina del Mediterráneo relacionados con la introducción de las especies no autóctonas como consecuencia de varias acciones específicas: el intenso tráfico marítimo, la apertura de canales artificiales y las actividades de acuicultura.

6.24 Se calcula que las especies no autóctonas introducidas por los barcos representan el 26 % de las nuevas introducciones de estas especies en el Mediterráneo. El agua de lastre de los barcos es especialmente preocupante como vector de introducción de especies exóticas invasoras en el Mar Mediterráneo debido a las grandes cantidades de agua de lastre procedentes de diferentes entornos marinos de todo el mundo que se vierten en los puertos mediterráneos. La bioincrustación en los cascos de los barcos y en las zonas de nicho también se reconoce como un importante vector de introducción de especies no autóctonas. En la última década, se ha informado de que la riqueza de especies de

²¹ Los desechos plásticos deben incluir todos los tipos y tamaños de desechos plásticos marinos, incluidos los macroplásticos, los mesoplásticos y los microplásticos, así como los aparejos de pesca abandonados, perdidos o descartados (ALDFG).

organismos marinos en el mar Mediterráneo ha alcanzado ~17.000 taxones, de los cuales unos 820 pueden considerarse especies no autóctonas⁹.

6.25 Los principales instrumentos regionales e internacionales en vigor para abordar la bioseguridad en las aguas mediterráneas son el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004) (Convenio BWM), la Estrategia Mediterránea para la Gestión del Agua de Lastre de los Buques, incluido su Plan de Acción y Calendario, junto con las Directrices para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques para reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasoras (Directrices sobre las incrustaciones biológicas) de 2011²², el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, de 2001 (Convenio AFS), y el Plan de acción relativo a la introducción de especies y a las especies invasoras en el mar Mediterráneo. Las actividades emprendidas para cumplir con este OEC se llevarán a cabo en estrecha colaboración con el Centro de Actividad Regional para las Zonas Especialmente Protegidas y la Diversidad Biológica en el Mediterráneo (PNUMA/MAP - SPA/RAC), y teniendo en cuenta el Protocolo relativo a las Zonas Especialmente Protegidas y la Diversidad Biológica (Protocolo SPA/BD (1995)) junto con el Programa de Acción Estratégica para la Conservación de la Biodiversidad y la Gestión Sostenible de los Recursos Naturales en la Región Mediterránea (SAP BIO Post-2020).

6.26. Para cumplir este objetivo y hacer frente a la introducción de organismos acuáticos nocivos y de agentes patógenos en el medio marino y a la introducción de especies invasoras, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan acelerar los procesos de ratificación y aplicar eficazmente los instrumentos jurídicamente vinculantes pertinentes, así como las políticas para abordar la bioseguridad marina en el Mediterráneo, y solicitan una mayor asistencia técnica coordinada proporcionada por las organizaciones internacionales y regionales pertinentes.

OEC 6 Lograr un Mediterráneo bien gestionado, seguro y libre de contaminación, con una planificación espacial marina integrada y la designación de zonas especiales, donde la actividad marítima tenga un impacto limitado en el medio ambiente marino

6.27. En el marco del Protocolo relativo a la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo y del Protocolo sobre las Zonas Especialmente Protegidas y la Diversidad Biológica en el Mediterráneo del Convenio de Barcelona, se han establecido medidas de protección a través de la Planificación Espacial Marina (PEM) para abordar las interacciones tierra-mar, las Zonas Marinas Protegidas (ZMP), las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) y las Zonas Ambiental o Biológicamente Significativas (ZEB).

6.28 Reconociendo que determinados entornos marinos sensibles pueden verse perjudicados por la contaminación operativa y accidental y los vertidos de los buques, la OMI estableció un amplio marco normativo para proteger las zonas sensibles. En el Anexo I (Prevención de la contaminación por hidrocarburos), en el Anexo II (Control de la contaminación por sustancias nocivas líquidas), en el Anexo IV (Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques) y en el Anexo V (Prevención de la contaminación ocasionada por las basuras de los buques), MARPOL define determinadas zonas marítimas como "zonas especiales" en las que, por razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y con el tráfico marítimo, se requiere la adopción de métodos especiales obligatorios para la prevención de la contaminación marina. En virtud del MARPOL, estas zonas especiales están dotadas de un nivel de protección superior al de otras zonas

²²Resolución MEPC.207(62)

marítimas. En este contexto, el Mar Mediterráneo se convirtió en una zona especial bajo el Anexo I de MARPOL desde octubre de 1983 y el Anexo V desde mayo de 2009. El OEC3 cubre el establecimiento de zonas de control de emisiones según el Anexo VI de MARPOL para la prevención de la contaminación atmosférica de los buques.

6.29. Una zona que requiere una protección especial a través de la acción de la OMI debido a su importancia por razones ecológicas o socioeconómicas o científicas reconocidas y que puede ser vulnerable a los daños causados por las actividades marítimas internacionales puede ser designada como Zona Marina Especialmente Sensible (ZMS).

6.30. Estos instrumentos se complementan con los dispositivos de separación del tráfico (SST) y otros sistemas de encaminamiento de los buques consagrados en el Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, que se han establecido en la mayoría de las principales zonas marítimas congestionadas del Mediterráneo, donde el número de colisiones y encallamientos se ha reducido a menudo de forma espectacular.

6.31. Además, la Unión Europea ha aprobado la Directiva 2014/89/UE por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo destinado a promover el crecimiento sostenible de las economías marítimas, el desarrollo sostenible de las zonas marinas y el uso sostenible de los recursos marinos.

6.32. Para alcanzar este objetivo, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona piden que se adopten medidas coordinadas e integradas entre las organizaciones internacionales y regionales, en consulta con el PNUMA/PAM y la OMI, y acuerdan adoptar las medidas necesarias a nivel nacional, subregional y regional para establecer zonas especiales y gestionar eficazmente estos instrumentos, según proceda.

OEC 7 Identificar y comprender colectivamente los problemas emergentes relacionados con la contaminación procedente de los buques en el Mediterráneo, y definir las acciones necesarias para abordar los problemas identificados

6.33. El estado de la comprensión de los problemas del medio ambiente marino evoluciona constantemente y, por lo tanto, es necesario reflexionar continuamente sobre la comprensión actual y estar al tanto de los problemas que van apareciendo. Entre los temas que están surgiendo actualmente se encuentran el impacto del ruido submarino del transporte marítimo, la regulación de las aguas negras y grises y los productos de limpieza marinos, la gestión al final de la vida útil de los buques de plástico reforzado con fibra (PRF) como alternativas a la eliminación en el mar; los raspones del casco y los revestimientos marinos como fuente de microplásticos, el impacto de las municiones históricas y las repercusiones medioambientales de la pérdida de contenedores, etc.

6.34. Con vistas a cumplir este objetivo, las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona acuerdan compartir los resultados de los estudios de investigación y desarrollo y abordar las cuestiones emergentes relacionadas con la contaminación procedente de los buques en el Mediterráneo en el marco de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), según proceda.

Objetivos de apoyo

6.35. La responsabilidad principal de la consecución de los siete OEC temáticos sigue siendo de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona. Sin embargo, para apoyar sus esfuerzos individuales y

colectivos debe haber también un esfuerzo de colaboración, coordinado y colectivo por parte de todos los actores regionales relevantes del Mediterráneo. El Plan de Acción presentado en el apéndice de este documento establece las acciones específicas necesarias para lograr los siete OEC de la Estrategia Mediterránea (2022-2031). Cada una de las acciones identificadas se clasifica en las siguientes "áreas de influencia":

- .1 Acciones sobre las personas;
- .2 Acciones sobre las instituciones;
- .3 Actuaciones en materia de infraestructuras; y
- .4 Acciones para intercambio de información y conocimientos.

6.36. Para orientar la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y su Plan de Acción, la siguiente sección establece algunos objetivos de apoyo para cada "área de influencia" enumerada anteriormente.

Acciones sobre las personas

6.37. En relación con las personas, las competencias y las redes en el Mediterráneo.

Área de influencia	Objetivo de apoyo
Redes	Apoyar y fomentar las redes abiertas y de colaboración entre todas las partes interesadas del Mediterráneo para el intercambio de conocimientos, mejores prácticas y experiencias, con el objetivo de identificar sinergias y fortalecer la cooperación y colaboración multisectorial.
Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	Apoyar a las Partes Contratantes para garantizar que cuentan con los conocimientos, la experiencia y la pericia adecuados para aplicar la Estrategia Mediterránea 2022-2031, así como todos los requisitos asociados para reducir la contaminación marina procedente de los buques en el Mediterráneo. Ayudar a las Partes Contratantes a garantizar que el personal responsable de la respuesta a los incidentes de contaminación marina tenga una formación práctica y operativa adecuada y esté suficientemente preparado para actuar en caso de emergencia.
Operativos	Apoyar a las Partes Contratantes para que se aseguren de que han desarrollado o tienen acceso a servicios de lucha contra la contaminación para actuar en caso de emergencia.

Acciones sobre las instituciones

6.38. En relación con las instituciones, administraciones y organizaciones existentes en el Mediterráneo.

Área de influencia	Objetivo de apoyo
Gobernanza	Garantizar que las Partes Contratantes comprendan claramente las funciones y responsabilidades pertinentes de los órganos de gobierno, en cuanto a la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031).
Ratificación / Transposición	Apoyar la ratificación por parte de todas las Partes Contratantes de todos los convenios internacionales pertinentes que tengan por objeto reducir la contaminación por buques en el medio marino. Garantizar la transposición a la legislación nacional de todos los convenios internacionales pertinentes que tengan por objeto reducir la contaminación por buques en el medio marino.
Ejecución	Apoyar a las administraciones en la aplicación de los convenios internacionales pertinentes.
Aplicación	Establecer una aplicación eficaz y estricta de todos los convenios internacionales pertinentes, incorporados a la legislación nacional, cuyo objetivo es reducir la contaminación de los buques en el medio marino.

Actuaciones en materia de infraestructura

6.39. Relacionadas con la infraestructura física, el equipamiento y la tecnología disponibles en el Mediterráneo.

Área de influencia	Objetivo de apoyo
Instalaciones portuarias de recepción	Garantizar la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción adecuadas en el Mediterráneo para limitar el potencial de contaminación marina de los buques.
Energías alternativas / Nuevas tecnologías	Garantizar la existencia de instalaciones adecuadas para apoyar a los buques que operan con energías alternativas.
Medios de respuesta	Garantizar que los medios necesarios para responder a los incidentes de contaminación marina estén disponibles y estratégicamente ubicados en toda la región del Mediterráneo.
Medios de vigilancia y control	Garantizar que los medios de vigilancia y control necesarios (por ejemplo, imágenes por satélite) para disuadir y detectar los vertidos y emisiones ilícitas de los buques, intercambiar la información de control y ayudar a responder a los incidentes de contaminación marina, estén disponibles y situados estratégicamente en toda la región mediterránea.

Acciones para compartir información y conocimientos

6.40. En relación con el intercambio de buenas prácticas, la comunicación, la investigación y el desarrollo en el Mediterráneo.

Área de influencia	Objetivo de apoyo
Normas / Directrices	Establecer, adoptar, difundir, aplicar y hacer cumplir las normas regionales necesarias.
Herramientas para la toma de decisiones	Evaluar la necesidad de herramientas de apoyo a la toma de decisiones para que las Partes Contratantes tomen decisiones rápidas y bien informadas, y proceder a su desarrollo, mantenimiento y actualización.
Obligaciones de control e información	Apoyar la coordinación de los esfuerzos de control e información entre los Estados costeros del Mediterráneo.
Investigación y desarrollo	<p>Animar a las Partes Contratantes a participar en la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías y técnicas para hacer frente a los problemas de la contaminación procedente de los buques, y a compartir sus resultados en beneficio de la región mediterránea y sus Estados costeros.</p> <p>Desarrollar y mejorar los medios/plataformas que permitan a las Partes Contratantes comunicarse e intercambiar información en tiempo real.</p>

7. APLICACIÓN DE LA ESTRATEGIA MEDITERRÁNEA 2022-2031

Plan de Acción para la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

7.1. La Estrategia Mediterránea (2022-2031) está respaldada por un Plan de Acción para la Aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), que establece las acciones específicas requeridas en cada OEC. Las acciones se agrupan por "áreas de influencia" y se guían por los objetivos de apoyo establecidos en la **sección 6** para cada área de influencia. Cada acción se presenta con un indicador, un objetivo y está vinculada al organismo de ejecución/gobierno responsable de llevar a cabo la acción (el líder o socio). Las acciones también se priorizan como altas, medias o bajas. El Plan de Acción se presenta en su totalidad en el apéndice de este documento.

7.2. La **figura 1** pretende visualizar la interconexión entre los OEC, las correspondientes áreas de influencia y el organismo ejecutor/gobernante responsable de llevar a cabo las acciones.

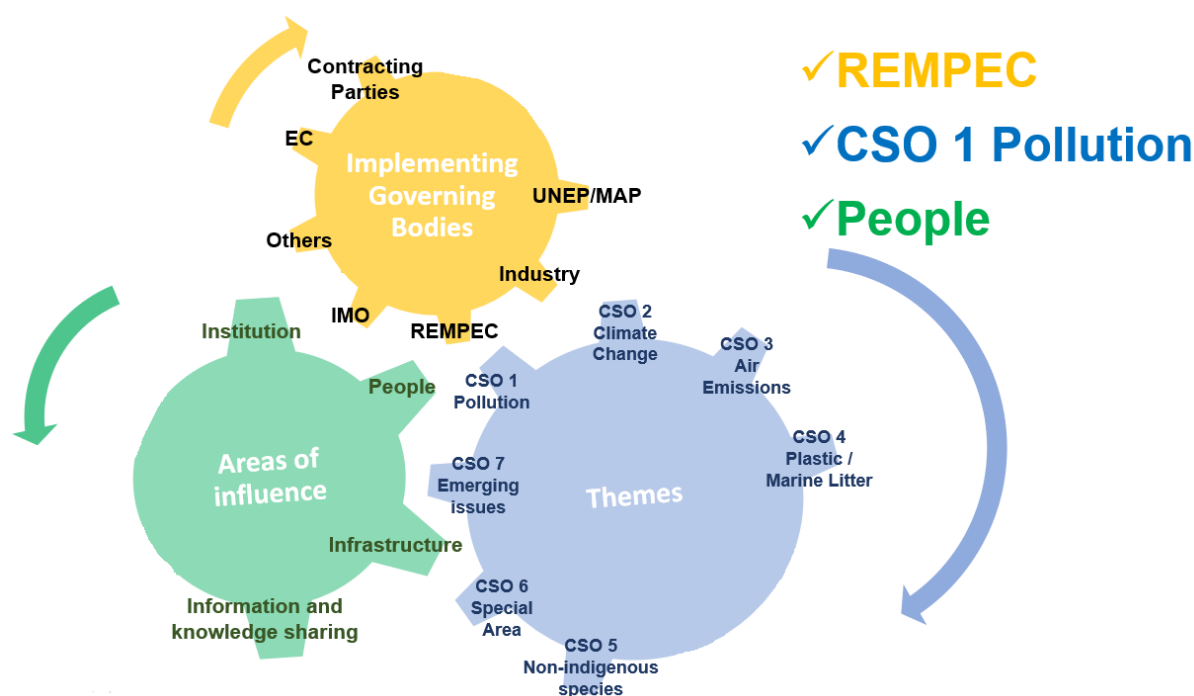


Figura 1 - OEC interconectados, áreas de influencia y órganos de aplicación/gobierno responsables de llevar a cabo las acciones del Plan de Acción

Disposiciones prácticas para la gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

7.3. Para cumplir con los OEC de la Estrategia Mediterránea (2022-2031) que son comunes para todas las partes interesadas en el Mediterráneo se organizará una reunión bienal en el primer año de cada bienio, con el fin de

1. Informar y evaluar los progresos realizados en la aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031);
2. Definir las acciones prioritarias y proponer las actividades correspondientes para el siguiente bienio

- .3 Definir las funciones y responsabilidades para la ejecución de las actividades propuestas y establecer sinergias operativas y estratégicas, a través de acuerdos de asociación específicos, si es necesario, coordinando iniciativas y procesos paralelos para garantizar la capitalización de los esfuerzos pasados y en curso, con el fin de aumentar la eficacia de los recursos y la experiencia movilizados para cumplir con los OEC de la Estrategia Mediterránea (2022-2031).
- 7.4. El Reglamento de las Reuniones y Conferencias de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación y sus Protocolos relacionados (UNEP/IG.43/6, Anexo XI) se aplicará mutatis mutandis a las deliberaciones de esta Reunión.
- 7.5. La Secretaría de la Reunión será el Centro Regional de Respuesta a Emergencias de Contaminación Marina para el Mar Mediterráneo (REMPEC), administrado por la OMI en cooperación con el PNUMA/MAP.
- 7.6. A la reunión asistirán:
- .1 Expertos en prevención y respuesta a la contaminación marina provocada por buques de las Partes Contratantes miembros de la Oficina de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo ("Convenio de Barcelona") y sus Protocolos;
 - .2 Organizaciones, instituciones y agencias nacionales, regionales e internacionales pertinentes como observadores y
 - .3 Asociados acreditados del PNUMA/PAM como observadores.
- 7.7. La participación de los representantes mencionados estará sujeta a la presentación de los informes y contribuciones definidos en los procedimientos de información y control que se indican a continuación.
- 7.8. En consonancia con la Estrategia de Paridad de Género del Secretario General de las Naciones Unidas de 2017, se fomentará la participación de representantes de género femenino, para contribuir a los esfuerzos conjuntos hacia una participación equilibrada de género.
- 7.9. El resultado de la reunión se tendrá en cuenta para la preparación del Programa de Trabajo (PdT) y Presupuesto del PNUMA/MAP que se presentará a la Reunión de los Puntos Focales del REMPEC para su revisión, a la Reunión de los Puntos Focales del MAP para su aprobación y a la Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y sus Protocolos para su adopción. Se alentará a las organizaciones, instituciones y organismos nacionales, regionales e internacionales pertinentes, así como a los asociados acreditados del PNUMA/PAM, a elaborar sus respectivos programas de trabajo teniendo en cuenta los resultados de la reunión.
- 7.10. Para cada uno de los siete OEC, las Partes Contratantes se comprometen a mantener una red eficaz y plenamente operativa de funcionarios designados, que garantizarán la coordinación a nivel nacional entre las autoridades competentes pertinentes y otras partes interesadas, incluido el sector privado. Las Partes Contratantes intercambiarán listas de designaciones nacionales oficiales entre las organizaciones regionales e internacionales pertinentes para garantizar la coordinación. Además, las Partes Contratantes habrán designado a funcionarios de cada una de ellas, que tendrán responsabilidades claras para llevar a cabo las acciones establecidas en el plan de acción.

Procedimiento de información y control

7.11. Como preparación para la mencionada reunión, se pedirá a las PC, a las organizaciones, instituciones y agencias nacionales, regionales e internacionales pertinentes, así como a los Asociados del PAM acreditados, cuyas actividades sean relevantes para los objetivos de la Estrategia Mediterránea (2022-2031), que completen un informe de progreso conciso en línea y que aporten información sobre las acciones en curso y futuras relacionadas, basándose en los cuadros de acción del Plan de Acción.

7.12. Para cada OEC y su correspondiente Área de Influencia, el informe de progreso y la aportación se centrarán en la acción, el indicador, el objetivo y los recursos financieros movilizados.

7.13. El informe de la mencionada reunión se hará público y se presentará a la Reunión de los Puntos Focales de la REMPEC y a otros foros, según proceda.

Sensibilización pública

7.14. Se alentará a las Partes Contratantes a que comuniquen periódicamente al público las cuestiones clave relacionadas con la Estrategia Mediterránea (2022-2031) y a que se comprometan con las comunidades costeras y la sociedad civil. Las Partes Contratantes demostrarán a las partes interesadas que están cumpliendo los objetivos de la estrategia, con éxito y eficacia. También se alentará a las Partes Contratantes a que promuevan el trabajo realizado para cumplir con las OEC mediante el apoyo a una mayor exposición en los medios de comunicación de las actividades pertinentes, la promoción y la difusión de los estudios pertinentes, y mediante la organización de actividades para aumentar el compromiso público.

Apéndice - Plan de Acción

	<p>k) Mecanismo de Protección Civil de la Unión (MPC)</p> <p>l) La Unión por el Mediterráneo (UPM)</p> <p>m) Grupos de expertos pertinentes de la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (MSFD) de la UE, incluido el grupo de expertos del CCI para los descriptores 8 y 9</p> <p>n) Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP)</p> <p>o) MEDPAN;</p> <p>p) IUCN;</p> <p>q) PAM;</p> <p>r) RAC/SPA y</p> <p>s) otras instituciones relacionadas con la conservación, la reducción de la contaminación, etc.</p>		1 producto conjunto por bienio		
	1.1.4 Fomentar el aprendizaje entre iguales (intercambio de expertos y reunión)	Número de revisiones por pares en la región	5	Por definir	bajo
1.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	<p>1.2.1 Aumentar, en la medida de lo posible, el nivel de conocimientos en el ámbito de la preparación y la lucha contra la contaminación marina accidental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas, impartiendo cursos de formación sobre los siguientes temas</p> <p>a) Cursos modelo sobre el Convenio de cooperación de la OMI (niveles 1, 2 y 3)</p> <p>b) Cursos modelo sobre SNP de la OMI (nivel operativo y de gestión)</p> <p>c) Cursos modelo de POSOW (curso de formación de instructores, gestión de voluntarios, evaluación de costas empetroladas, limpieza de costas empetroladas, respuesta a la fauna empetrolada, apoyo a los pescadores en la respuesta a derrames de petróleo, gestión de residuos de derrames de petróleo)</p> <p>d) Gestión de residuos</p> <p>e) Vigilancia y control</p> <p>f) MARPOL (Anexo I, Anexo II, Anexo III y Anexo IV)</p> <p>g) Curso modelo de control por el Estado rector del puerto de la OMI</p> <p>h) Curso sobre el modelo de implantación del Estado de abanderamiento de la OMI</p>	Número de personas recién formadas por tema	2 personas recién formadas por país y por tema de formación	Por definir	alto

	i) Cursos de fauna silvestre modelo de la EUROWA (Respondedor BÁSICO, Respondedor AVANZADO, Respondedor ESPECIALISTA, Gerente, Director de la Rama de Fauna Silvestre).				
	1.2.2 Asistir a talleres, seminarios y formaciones ofrecidas por REMPEC, AESM y otras redes establecidas que aborden otros temas, por ejemplo: a) Medidas de economía circular y consumo y producción sostenibles que se aplican al transporte marítimo y a los principales negocios marítimos: el ocio (negocio de cruceros de placer y entretenimiento), la recolección de materias primas (petróleo y gas, minería en alta mar, pesca), la logística (envío de alimentos, energía, contenedores, material a granel) y las infraestructuras (transbordadores, transporte local, puertos).	% de PC que asisten	100%	Por definir	alto
	1.2.3 Desarrollar y aplicar (en colaboración con la industria química) una formación multisectorial y una planificación de contingencia en caso de contaminación química en el mar, para los responsables de la toma de decisiones, los ciudadanos y los voluntarios, los encargados de la respuesta en tierra y las autoridades portuarias.	Formación desarrollada	Año por confirmar	Por definir	alto
	1.2.4 Aumentar la concienciación y el uso (si es necesario) de los servicios ofrecidos por la AESM en apoyo de la transposición, la aplicación y el cumplimiento tras la ratificación de los convenios internacionales, incluidos los IMSAS, en el marco del proyecto SAFEMED, entre otros: a) el cumplimiento y la aplicación de la legislación internacional y europea en materia de medio ambiente b) Servicios de observación de la Tierra desarrollados y ofrecidos por la AESM c) Servicios de aviones pilotados por control remoto (RPAS) de la AESM desarrollados para ayudar en las operaciones de vigilancia marítima para apoyar a las autoridades que participan en el control de la contaminación y las emisiones marítimas; d) Servicios de lucha contra la contaminación ofrecidos por la AESM	% de PC que conocen los servicios ofrecidos	100%	Por definir	alto
	1.2.5 Desarrollar una plataforma de aprendizaje electrónico sobre la prevención, preparación y lucha contra la contaminación marina	Desarrollo de una plataforma de aprendizaje electrónico	Año por confirmar	Por definir	alto

	1.2.6 Aumentar el número de Unidades de Asistencia Mediterránea (UAM) de REMPEC creando una red dentro de las UAM y las PC a través de REMPEC	Número de UAM	Número por confirmar	Por definir	alto
1.3 Operaciones	1.3.1 Organizar ejercicios nacionales anuales / bienales (estándar, de mesa; de comunicación) para poner a prueba las capacidades nacionales de respuesta, la cooperación y la asistencia mutua entre las Partes Contratantes, la Unidad de Asistencia Mediterránea (UAM) de REMPEC, los servicios de lucha contra la contaminación de la AESM (cuando proceda), los simulacros del sector privado, etc.	Número de ejercicios nacionales a gran escala Número de ejercicios de comunicación Número de ejercicios de mesa	1 por año 1 por año 1 cada dos años	Por definir	alto
	1.3.2 Organizar ejercicios subregionales, regionales e internacionales para poner a prueba los acuerdos de cooperación	Número de simulacros y ejercicios Número de ejercicios internacionales a escala real o de mesa	1 por subregión cada 2 años 1 cada 2 años	Por definir	alto
	1.3.3 Desarrollar y aplicar un proceso para captar las lecciones identificadas durante los accidentes y ejercicios reales e integrar el control en las formaciones pertinentes y en los ejercicios posteriores	Desarrollo y aplicación con éxito del proceso Número de programas de formación adaptados para reflejar las lecciones identificadas Número de ejercicios en los que se abordan lecciones previamente identificadas con nuevos enfoques	Año por confirmar 1 programa 1 ejercicio	Por definir	alto
	1.3.4 Desarrollar un marco para la gestión integrada holística de los incidentes de contaminación marina que permita una operación coordinada de preparación y respuesta en el mar y en tierra, incorporando la respuesta a la fauna afectada por el petróleo, a nivel nacional y en la cooperación a nivel regional	Elaboración de directrices, formación y ejercicios sobre la gestión integrada de incidentes de contaminación marina	Año por confirmar	Por definir	alto

	1.3.5 Establecer sistemas y procedimientos para el control y la vigilancia nacional y subregional, incluida la Operación de Vigilancia Aérea Coordinada de los vertidos ilícitos de los buques en el Mediterráneo (OSCAR-MED) en las aguas bajo la jurisdicción de las PC, si las PC así lo acuerdan, y que los resultados se comuniquen a la Reunión de MENELAS;	Número de OSCAR-MED Número de inmobilizaciones de buques	1 OSCAR-MED al año Reducción del 50 % del número de buques detenidos	Por definir	alto
	1.3.6 Aumentar el conocimiento y facilitar el uso de los servicios de observación de la Tierra y de los servicios de RPAS desarrollados y ofrecidos por la AESM	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	alto
	1.3.7 Facilitar el uso de la aplicación marítima de la AESM como plataforma de intercambio de información AIS que comparten los países participantes en MAREΣ.	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	alto
	1.3.8 Organizar y hacer un seguimiento del análisis de las campañas de inspección concentradas sobre las deficiencias relacionadas con MARPOL	Número de inspecciones realizadas	5.000 por año	Por definir	alto
	1.3.9 Utilizar los datos recogidos en la base de datos THETIS-MeD para producir estadísticas significativas en relación con las deficiencias relacionadas con MARPOL.	% de reducción de las detenciones Número de análisis realizados	5 % al año 1 por año	Por definir	alto
INSTITUCIÓN					
1.4 Gobernanza	1.4.1 Reforzar la capacidad de los distintos Estados costeros para responder eficazmente a los incidentes de contaminación marina en el mar y en tierra mediante el establecimiento y la actualización del sistema nacional de respuesta a la contaminación marina, el desarrollo y la actualización del plan nacional de contingencia (PNC) y los acuerdos operativos y planes de contingencia subregionales.	% de PC con sistemas nacionales establecidos y actualizados % de PC con PNC actualizados y adoptados	100% 100%	Por definir	alto

	<p>1.4.2 Establecer una red operativa de Planes Subregionales de Contingencia (PSC), y definir y poner en marcha actividades de sinergia entre los PSC</p>	<p>% de PC que tienen un PSC en vigor</p> <p>Número de PSC conectados operativamente, y actividades de sinergia definidas y ejecutadas</p>	<p>Al menos el 80 %</p> <p>Al menos 3</p>	<p>Por definir</p>	<p>medio</p>
	<p>1.4.3 Ampliar el mandato del PSC para abordar la prevención de la contaminación procedente de los buques</p>	<p>Número de PSC que abordan cuestiones de prevención</p>	<p>Al menos 3</p>	<p>Por definir</p>	<p>medio</p>
	<p>1.4.4 Establecer las modalidades de la posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación de un "Fondo Azul" regional</p>	<p>Fecha de establecimiento oficial</p>	<p>año por confirmar</p>	<p>Por definir</p>	<p>medio</p>
<p>1.5 Ratificación / Transposición</p>	<p>1.5.1 Ratificar y aplicar el siguiente instrumento jurídico, garantizar su transposición a la legislación nacional y cooperar para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques y, en Situaciones de Emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo, ("Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002") b) el Convenio Internacional para Prevenir la contaminación provocada por los buques (MARPOL) y sus Anexos I, II, III y IV c) el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de cooperación 1990) d) el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (2000) (Protocolo de cooperación-SNP 2000) e) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992 (Convenio CLC) f) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001 (Convenio BUNKER) g) el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 (FUND 1992) h) el Protocolo de 2010 relativo al Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de 	<p>% de PC que han ratificado, transpuesto y aplican:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Protocolo de Prevención y Emergencia 2002 b) MARPOL <ul style="list-style-type: none"> i. Anexo I ii. Anexo II iii. Anexo III iv. Anexo IV c) Convenio de cooperación d) Protocolo de cooperación-SNP e) Convenio CLC f) Convenio BUNKER g) FUND 1992 h) El Protocolo SNP de 2010 	<p>Al menos el 80 % para cada instrumento</p>	<p>Por definir</p>	<p>alto</p>

	Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (1996) (Protocolo SNP de 2010) (<i>Aún no ha entrado en vigor</i>)				
1.6 Aplicación	1.6.1 Llevar a cabo el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), utilizando el Código III como norma de auditoría y siguiendo el Marco y los Procedimientos para el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y aplicar medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	% de PC que han adoptado el IMSAS y aplicado medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	Al menos el 100 %	Por definir	alto
1.7 Ejecución	1.7.1 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) que sirva de base para enjuiciar a los infractores de las descargas por infracciones a los anexos I, II, III y IV de MARPOL	% de PC con marco legal establecido	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.7.2 Utilizar el informe común de detección/investigación de la contaminación marina por hidrocarburos	% de PC que utilizan el informe	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.7.3 Aplicar criterios para un nivel mínimo común de multas para cada infracción prevista en los Anexos I, II, III y IV de MARPOL (sin perjuicio del derecho soberano de cada Estado a definir libremente el nivel de las multas para las infracciones que tengan lugar dentro de su jurisdicción)	% de PC que aplican el nivel mínimo común de multas	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.7.4 Establecer las modalidades de la posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación, de un "Fondo Azul" regional (Referirse a la acción 1.4.4)	Importe recaudado de las multas	importe por confirmar	Por definir	alto
	1.7.5 Mejorar la eficacia del Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el control por el Estado rector del puerto (PSC) en la región del Mediterráneo (MdE del Mediterráneo) y facilitar la cooperación entre el MdE de París y el MdE del Mediterráneo	Número de reuniones	1 por año	Por definir	alto
INFRAESTRUCTURA					
1.8 Instalaciones portuarias de recepción	1.8.1 Proporcionar instalaciones de recepción adecuadas en los puertos mediterráneos, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles a una tarifa que debe ser razonable y no debe servir de desincentivo para aquellos buques que las utilicen para la eliminación de: <ul style="list-style-type: none"> a) residuos oleosos b) Sustancias líquidas nocivas (NLS) c) aguas residuales 	a) Para residuos oleosos i. % de los principales puertos que han establecido procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de las aguas de sentina, los residuos oleosos y las aguas de lastre sucias; y	100%	Por definir	alto

		<p>ii. % de los principales puertos que cuentan con procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de aguas de sentina, residuos oleosos y aguas de lastre sucias.</p>	100%		
		<p>b) Para sustancias nocivas líquidas (NLS):</p>			
		<p>i. % de los principales puertos que manipulan NLS que han establecido procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de NLS; y</p>	100%		
		<p>ii. % de los principales puertos que cuentan con procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de NLS.</p>	100%		
		<p>c) Para las aguas residuales:</p>			
		<p>i. % de los principales puertos que han establecido procedimientos de recogida y tratamiento de las aguas residuales; y</p>	100%		
		<p>ii. % de los principales puertos que cuentan con procedimientos de recogida y tratamiento de las aguas residuales.</p>	100%		

1.9 Energía alternativa / Nuevas tecnologías	1.9.1 Hacer un seguimiento del desarrollo internacional de las técnicas de respuesta a los vertidos de combustibles alternativos y proporcionar orientaciones necesarias y desarrollo de capacidad a las PC	Desarrollo de técnicas de respuesta compartidas con las PC	Tras la aprobación de los documentos pertinentes en la OMI	Por definir	alto
1.10 Medios de respuesta	1.10.1 Disponer y mantener una capacidad adecuada de lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNP (tanto en recursos humanos como en equipos)	<p>% de PC que han realizado evaluaciones nacionales sobre la capacidad de respuesta</p> <p>% de PC que tienen una capacidad adecuada de respuesta a la contaminación por hidrocarburos</p> <p>% de PC con capacidad de respuesta adecuada en materia de SNP</p> <p>% de PC que contribuyen al fondo común de equipos</p>	<p>Al menos el 80 %</p> <p>Al menos el 80 %</p> <p>Al menos el 80 %</p> <p>100 %</p>	Por definir	alto
	1.10.2 Establecer un fondo común de medios de lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNP a nivel subregional y regional	Fondo común establecido	año por confirmar	Por definir	bajo
	1.10.3 Dar a conocer los servicios de lucha contra la contaminación de la AESM disponibles en el Mediterráneo	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	alto
1.11 Medios de vigilancia/control	1.11.1 Disponer y mantener una capacidad de vigilancia y control adecuada	<p>% de PC con capacidades adecuadas de vigilancia y control</p> <p>% de PC con acceso a CleanSeaNet</p>	<p>Al menos el 50 %</p> <p>100%</p>	Por definir	alto

	1.11.2 Dar a conocer los servicios de observación de la Tierra desarrollados y ofrecidos por la AESM y los servicios de vigilancia de los RPAS de la AESM	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	medio
	1.11.3 Dar a conocer los servicios de control del tráfico basados en el AIS que ofrece la AESM (por ejemplo, la interfaz gráfica de usuario del ecosistema SafeSeaNet) y las entidades de cooperación regional (por ejemplo, el servidor AIS regional del Mediterráneo (MAREΣ)).	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	medio
	1.11.4 Establecer un sistema de comunicación de emergencia común para todo el Mediterráneo	% de PC con acceso al sistema común	100%	Por definir	alto
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y DE CONOCIMIENTOS					
1.12 Normas / Directrices	1.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes, y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002, MARPOL (Anexo I, Anexo II, Anexo III, Anexo IV), el Convenio de cooperación, el Protocolo de cooperación-SNP, el Convenio CLC, el Convenio BUNKER y el Protocolo SNP de 2010	Número de directrices revisadas o actualizadas Número de descargas de Directrices por año	Se definirá a través del Grupo de Trabajo Técnico para el Mediterráneo Se definirá a través del Grupo de Trabajo Técnico para el Mediterráneo	Por definir	medio
	1.12.2 Considerar las directrices regionales de apoyo al país anfitrión (alternativamente, podría incluirse un capítulo específico en la Guía Mediterránea de Cooperación y Asistencia Mutua)	Fecha de elaboración de las directrices / se incluye un capítulo específico	Año por confirmar	Por definir	medio
	1.12.3 Aplicar las directrices existentes y las nuevas en particular:	% de PC que han aplicado estas directrices	100%	Por definir	medio

	<ul style="list-style-type: none"> a) Guía de lucha contra la contaminación marina accidental en el Mediterráneo. (REMPEC (2000)) b) Directrices para la utilización de dispersantes para la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos en la región del Mediterráneo (REMPEC (2011)) c) Guía para la Evaluación de la Costa Contaminada por Hidrocarburos en el Mediterráneo (REMPEC (2009)) d) Directrices para la gestión de los desechos de los derrames de hidrocarburos del Mediterráneo (REMPEC (2012)) e) La importancia de una hoja informativa sobre la seguridad de los materiales (REMPEC (2001)) f) Equipos de protección personal y dispositivos de control para emergencias químicas marítimas (REMPEC (2003)) g) Teoría y práctica de las espumas en la respuesta a derrames químicos (REMPEC (1992)) h) Riesgos de liberación de gases derivados de incidentes marítimos (REMPEC (2018)) i) Guía Práctica para Derrames Químicos Marinos (REMPEC (2000)) j) Guía Mediterránea de Cooperación y Asistencia Mutua en la Respuesta a Incidentes de Contaminación Marina (REMPEC (2018)) k) Manual de evaluación de costas petroleadas (POSOW (2013)) l) Manual de limpieza de costas petroleadas (POSOW (2013)) m) Manual de gestión de voluntariado frente a vertidos de petróleo (POSOW (2013)) n) Manual de respuesta a fauna petroleada (POSOW (2013)) o) Manual de gestión de residuos de vertidos de petróleo (POSOW (2016)) p) Manual de apoyo a los pescadores en la respuesta al vertido de petróleo (POSOW (2016)) q) Manual de respuesta SNP (2021) adoptado en la próxima reunión del punto focal de REMPEC 				
--	---	--	--	--	--

	<p>r) Manual sobre la evaluación de los riesgos que presentan los derrames de hidrocarburos y de la preparación para la lucha contra tales derrames (edición de 2010)</p> <p>s) Manual de orientación de la OMI/PNUMA sobre la evaluación de los daños ocasionados al medio ambiente y su rehabilitación tras un derrame de hidrocarburos en el mar (edición de 2009)</p> <p>t) Documento de orientación sobre el establecimiento de un sistema de gestión de incidentes (SGI) (edición de 2012)</p> <p>u) Orientaciones sobre el funcionamiento seguro de los equipos de lucha contra la contaminación por hidrocarburos (2017)</p> <p>v) Guía para la respuesta a derrames de hidrocarburos en corrientes rápidas (edición de 2013)</p> <p>w) Biorremediación en vertidos marinos de petróleo (edición de 2004)</p> <p>x) Directrices para la elaboración de planes de emergencia de a bordo contra la contaminación del mar (edición de 2010)</p> <p>y) Orientaciones OMI/FAO sobre la gestión de los alimentos marinos durante los derrames de hidrocarburos y posteriormente (edición de 2002)</p> <p>z) Manual sobre contaminación química: <ul style="list-style-type: none"> o Sección 1 - Evaluación del problema y medidas de respuesta (edición de 1999) o Sección 2 - Búsqueda y recuperación de mercancías en bultos perdidos en el mar (edición de 2007) </p> <p>aa) Guía práctica para hacer frente a los derrames de hidrocarburos en aguas tropicales (edición de 1997)</p> <p>bb) Guía sobre la aplicación del Convenio de cooperación y del Protocolo de cooperación-SNP (edición 2020)</p> <p>cc) Acuerdo de Bonn Manual de respuesta SNP marina de Helcom REMPEC (2021)</p> <p>dd) Otras directrices pertinentes que se pongan a disposición, junto con cualquier documento concerniente que se haya elaborado, incluidas las lecciones aprendidas de la experiencia de los accidentes.</p>				
--	--	--	--	--	--

1.13 - Herramientas para la toma de decisiones	<p>1.13.1 Mejorar la calidad, la rapidez y la eficacia del proceso de toma de decisiones mediante el mantenimiento, la actualización, el perfeccionamiento, el desarrollo y la interconexión de las herramientas técnicas y de apoyo a la toma de decisiones, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sistema de notificación del Convenio de Barcelona (BCRS) b) Perfil del país REMPEC c) Sistema de información MENELAS d) El Sistema Marítimo Integrado de Información para Apoyar la Adopción de Decisiones sobre el Transporte de Sustancias Químicas (MIDSIS-TROCS) e) El Sistema Integrado de Información Geográfica del Mediterráneo sobre Evaluación de Riesgos de Contaminación Marina y Respuesta (MEDGIS-MAR) f) Herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre la gestión de residuos de vertidos de petróleo en el Mediterráneo (Gestión de residuos) g) Sistema Común de Comunicación e Información de Emergencia (SCEI) h) EU SafeSeaNet, el sistema de control e información sobre el tráfico de buques que cubre las aguas de la UE y sus alrededores i) Datos e imágenes de los satélites de observación de la Tierra (servicios CleanSeaNet y Copernicus) j) THETIS-MeD k) Grupo de trabajo de expertos en AIS para el Mediterráneo (MAREΣ) l) Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS) 	<p>Número de herramientas de apoyo a la decisión mantenidas, actualizadas y mejoradas</p> <p>Número de herramientas de apoyo a la decisión desarrolladas</p>	<p>6</p> <p>Por definir</p>	<p>Por definir</p>	<p>medio</p>
	<p>1.13.2 Actualizar la información específica de cada país sobre las herramientas de apoyo a la toma de decisiones existentes y nuevas, en particular el BCRS, el perfil nacional de REMPEC, el sistema de información MENELAS, MEDGIS-MAR, la gestión de residuos y el CECIS.</p>	<p>% de PC que tienen información nacional actualizada para cada herramienta de apoyo a la decisión</p> <p>% de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones</p>	<p>Al menos el 80 %</p> <p>Al menos el 80 %</p>	<p>Por definir</p>	<p>alto</p>

	1.13.3 Establecer un sistema de notificación al siguiente puerto de escala de un buque del estado de su retención a bordo de aguas de sentina, desechos oleosos, residuos SNP, aguas residuales, basura, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de la limpieza de los gases de escape;	Fecha de establecimiento	2030	Por definir	bajo
1.14 Obligaciones de control e información	1.14.1 Garantizar el cumplimiento de las obligaciones de notificación en virtud del Convenio de Barcelona y del Protocolo de Prevención y Emergencia de 2002 mediante las medidas de notificación adoptadas a través del BCRS y de las bases de datos de notificación interconectadas, como el IMAP y MEDGIS-MAR, en particular: a) Todos los incidentes. b) La presencia, las características y el alcance de los vertidos de petróleo y SNP. c) Informar inmediatamente a todas las PC que puedan verse afectadas por el incidente. d) Continuar observando la situación durante el mayor tiempo posible. e) POLREP (POLWARN, POLINE y POLFAC). f) Información sobre los vertidos ilícitos en MEDGIS-MAR	% de PC que han informado de la medida en el BCRS	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.14.2 Cumplir con los requisitos de información de la OMI (SOLAS, MARPOL, Convenio de cooperación 1990 y Protocolo de cooperación-SNP) en particular: a) Sistema obligatorio de notificación en virtud de MARPOL (MEPC/Circ.318) b) Esquema de evaluación del estado de conservación c) Equipos de prevención de la contaminación d) Puntos de contacto e) Siniestros e incidentes marítimos f) Control del estado rector del puerto g) Información sobre la asistencia que puede prestarse a otros Estados h) Copias de acuerdos bilaterales o multilaterales	% de PC que cumplen con el GISIS de la OMI y otros requisitos de información	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.14.3 Actualizar MEDGIS-MAR con el inventario nacional de equipos de respuesta	% de PC que han compartido su equipo	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	1.14.4 Racionalizar aún más los procedimientos de información	Número de sistemas de información	1	Por definir	medio

1.15 Investigación y desarrollo	1.15.1 Prestar asistencia a las instituciones regionales y a la industria en la identificación de los campos de investigación en los que es necesario mejorar el estado actual de los conocimientos de las tecnologías y técnicas de prevención, preparación y lucha contra la contaminación marina.	% de PC que han compartido los resultados de su investigación	Al menos el 80 %	Por definir	medio
	1.15.2 Prestar asistencia y alentar a las instituciones científicas y técnicas, así como a la industria, para que participen activamente en las actividades y programas de investigación y desarrollo relacionados con la prevención, preparación y lucha contra la contaminación marina accidental, y para que compartan sistemáticamente los resultados de sus investigaciones con todos los Estados costeros del Mediterráneo	% de PC que han compartido los resultados de su investigación	Al menos el 80 %	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁴	Nivel de prioridad
	<p>i) Otros programas de formación pertinentes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, el Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)</p> <p>j) Implementación de los Estados de Abanderamiento (FSI) y PSC (MdE Med & MdE Paris)</p> <p>k) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo</p> <p>l) Requisitos de notificación a THETIS MRV, que permiten a las empresas responsables de la explotación de grandes buques que utilizan puertos de la UE notificar sus emisiones de CO₂ en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo.</p>				
	2.2.2 Promover tecnologías y operaciones para mejorar la eficiencia energética en el sector marítimo aprovechando la experiencia de los Centros de Cooperación Tecnológica Marítima (CCM)	% de PC que conocen las nuevas tecnologías y operaciones	100%	Por definir	medio
	2.2.3 Utilizar la prestación de servicios, en apoyo de la Transposición, Aplicación y Cumplimiento tras la Ratificación de Convenios Internacionales, ofrecidos en el marco del proyecto SAFEMED.	% de PC que utilizan estos servicios	100%	Por definir	alto
	2.2.4 Contribuir al posible establecimiento de grandes proyectos con financiación externa bajo los auspicios de la OMI en apoyo de la Estrategia Inicial de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques, como el proyecto en curso OMI-Noruega GreenVoyage2050, y su posterior aplicación en el Mediterráneo, según proceda	Número de PC que contribuyen	Al menos 2	Por definir	bajo
2.3 Operaciones	2.3.1 Organizar campañas de control de las emisiones de los buques	Número de campañas	1 por año	Por definir	medio

INSTITUCIÓN					
2.4 Gobernanza	2.4.1 Apoyar la aplicación de la "Estrategia Inicial de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques" (Res. MEPC.304(72))	% de PC que aplican la estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques	100%	Por definir	alto
	2.4.2 Incluir la aplicación del Anexo VI de MARPOL, en el contexto del establecimiento de las modalidades de posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación de un "Fondo Azul" regional	Modalidades de la posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación de un "Fondo Azul" regional	Adoptado	Por definir	alto
2.5 Ratificación / Transposición	2.5.1 Ratificar y aplicar el Anexo VI de MARPOL, garantizar su transposición a la legislación nacional y cooperar para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones	% de PC que han ratificado, transpuesto y aplican: Anexo VI de MARPOL	100%	Por definir	alto
2.6 Aplicación	2.6.1 Llevar a cabo el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), utilizando el Código III como norma de auditoría y siguiendo el Marco y los Procedimientos para el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y aplicar medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	% de PC que han adoptado el IMSAS y aplicado medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas % de buques que cumplen los requisitos del Anexo VI de MARPOL % de administraciones de las PC que son eficaces en el cumplimiento de todas sus responsabilidades y obligaciones en virtud del Anexo VI de MARPOL	100% Al menos el 80 % Al menos el 80 %	Por definir	alto
	2.6.2 Cumplir los requisitos técnicos y operativos obligatorios que se aplican a los buques de 400 GT o más, es decir, el EEDI, aplicable a los buques nuevos, que establece un nivel mínimo de eficiencia energética para el trabajo realizado	% de buques que transitan por la región mediterránea construidos en 2025 que sean al menos un 30 % más eficientes	100%	Por definir	alto

	(por ejemplo, las emisiones de CO ₂ por tonelada-milla) para diferentes tipos y tamaños de buques, y el SEEMP, aplicable a todos los buques	energéticamente que los construidos en 2014			
2.7 Ejecución	2.7.1 Definir la asistencia técnica adecuada, la orientación y los conocimientos necesarios para establecer el marco jurídico nacional (reglamentos) para perseguir a los infractores del Anexo VI de MARPOL, a través de los MENELAS	% de PC que contribuyen a la definición de la asistencia técnica adecuada, la orientación y los conocimientos necesarios	Al menos el 50 %	Por definir	alto
	2.7.2 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) como base para perseguir a los infractores del Anexo VI de MARPOL	% de PC con marco legal establecido	Al menos el 80 %	Por definir	alto
INFRAESTRUCTURA					
2.8 Instalaciones portuarias de recepción	2.8.1 Proporcionar instalaciones de recepción adecuadas en los puertos mediterráneos, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles con una tarifa que debe ser razonable y no debe servir de desincentivo para aquellos buques que las utilicen para la eliminación de las sustancias que agotan la capa de ozono y los residuos de la limpieza de los gases de escape	% de los principales puertos que han establecido procedimientos de recogida y tratamiento de las sustancias que agotan la capa de ozono y de los residuos de la limpieza de los tubos de escape	100%	Por definir	alto
		% de los principales puertos que cuentan con procedimientos de recogida y tratamiento de estas sustancias y residuos	100%		
2.9 Energías alternativas / Nuevas tecnologías	2.9.1 Promover el uso de combustibles de emisión cero e introducir instalaciones relacionadas	% de disponibilidad de instalaciones adecuadas en la región mediterránea	100%	Por definir	medio
	2.9.2 Promover una norma de amarre con cero emisiones	% de PC con norma de amarre de cero emisiones en vigor	100%	Por definir	medio
	2.9.3 Proporcionar un suministro eléctrico adecuado en tierra	% de PC con suministro de energía eléctrica en tierra.	100%	Por definir	alto

2.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2.11 Medios de vigilancia/control	2.11.1 Disponer y mantener una capacidad de vigilancia y control adecuada, incluyendo, si es posible, el acceso a los servicios de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)	% de PC con capacidad de vigilancia y control	100%	Por definir	alto
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
2.12 Normas / Directrices	2.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes, y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la aplicación del Anexo VI de MARPOL	% de PC que han descargado/a las que se les han proporcionado dichas directrices	100%	Por definir	medio
	2.12.2 Aplicar las directrices existentes y las nuevas en particular: a) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 1: Evaluación rápida de las emisiones de los buques en el contexto nacional b) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 2: Incorporación del Anexo VI de MARPOL a la legislación nacional c) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 3: Elaboración de una estrategia nacional de reducción de las emisiones de los buques d) Kit de herramientas de emisiones portuarias GloMEEP Guía 1: Evaluación de las emisiones portuarias e) Kit de herramientas sobre emisiones portuarias GloMEEP Guía 2: Elaboración de estrategias de reducción de emisiones portuarias f) Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) alcanzado para los buques nuevos, enmendadas (resolución MEPC.245(66)); g) Directrices de 2016 para la elaboración del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) (Resolución MEPC.282(70))	% de PC que han aplicado estas directrices	100%	Por definir	medio

	<p>h) Directrices de 2014 sobre el estudio y la certificación del Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), enmendadas (resolución MEPC.254(67));</p> <p>i) Directrices de 2013 para el cálculo de las líneas de referencia para su uso con el Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) (resolución MEPC.231(65));</p> <p>j) Directrices de 2018 sobre el método de cálculo del Índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) para buques nuevos (MEPC.308(73));</p>				
	2.12.3. Elaborar directrices para las aplicaciones de energías alternativas	Directrices elaboradas	Año por confirmar	Por definir	medio
2.13 - Herramientas para la toma de decisiones	2.13.1 Aumentar el conocimiento de las herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles para las PC y la industria, en particular las desarrolladas en el marco de los proyectos GloMEEP y "Capacity Building for Climate Mitigation in the Maritime Shipping Industry - The Global MTCC Network (GMN)"	<p>% de PC a las que se les proporciona acceso a dicha herramienta</p> <p>% de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones</p>	<p>100%</p> <p>100 %</p>	Por definir	medio
	2.13.2 Establecer un sistema de notificación al siguiente puerto de escala de un buque del estado de su retención a bordo de sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de la limpieza de los gases de escape;	Fecha de establecimiento	2030	Por definir	bajo
2.14 Obligaciones de control e información	2.14.1 Cumplir con las obligaciones de notificación obligatoria en virtud de la Regla 22 del Anexo VI de MARPOL, teniendo en cuenta las notas de orientación establecidas en MEPC.320(74), MEPC.282(70), MEPC.292(71), MEPC.293(71),	% de PC que han cumplido con las obligaciones de información obligatoria	100%	Por definir	alto
2.15 Investigación y desarrollo	2.15.1 Apoyar la investigación y el desarrollo para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional	% de PC que participan en actividades de investigación y desarrollo	50%	Por definir	medio
	2.15.2 Prestar asistencia a las instituciones regionales y a la industria para identificar los campos de investigación en los que es necesario mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional	% de PC que han compartido los resultados de su investigación	Al menos el 80 %	Por definir	medio

	2.15.3 Alentar a las instituciones científicas y técnicas, así como a la industria, a participar activamente en las actividades y programas de investigación y desarrollo relacionados con la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, y a compartir sistemáticamente los resultados de sus investigaciones con todos los Estados costeros del Mediterráneo	% de PC que han compartido los resultados de su investigación	Al menos el 80 %	Por definir	medio
	<p>2.15.4 Promover y difundir los estudios pertinentes sobre la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, en particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Estudio de las medidas de control de las emisiones y de la eficiencia energética del buque en la zona portuaria b) Estudio de las medidas de control de las emisiones y de la eficiencia energética del buque en la zona portuaria c) Estudio sobre la optimización del consumo de energía en el marco de la aplicación de un Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) d) Estudios sobre la viabilidad y el uso de combustibles con cero emisiones (como el hidrógeno verde y el amoníaco verde) para el transporte marítimo e) Investigación de medidas de control adecuadas (tecnologías de reducción) para reducir las emisiones de carbono negro del transporte marítimo internacional f) Tercer estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero en 2014 g) Cuarto estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero en 2020 	% de PC que conocen estos estudios	100%	Por definir	medio
	2.15.5 Evaluar la contribución de la industria naval a la acidificación del mar	Número de informes elaborados sobre la acidificación del mar	1 informe preparado	Por definir	medio

OEC 3: Reducir y controlar las emisiones atmosféricas de los buques hasta un nivel que no sea perjudicial para el medio ambiente marino ni para la salud de la población costera del Mediterráneo

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
PERSONAS					
3.1 Redes	3.1.1 Participar activamente en los grupos de trabajo mundiales y regionales existentes creados para reducir las emisiones de SOx y NOx de los buques, en particular los Comités Técnicos de Expertos en SOx/NOx, MENELAS, el Grupo de Trabajo de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Procedentes de los Buques y la Red Mundial de Centros de Cooperación Tecnológica Marítima (MTCC) y los Programas de Mares Regionales (HELCOM, OSPAR, Acuerdo de Bonn)	% de PC que participan en los grupos de trabajo mundiales y regionales existentes	Al menos el 50 %	Por definir	bajo
3.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	3.2.1 Aumentar, en la medida de lo posible, el nivel de conocimientos en el ámbito de los requisitos de las zonas de control de las emisiones de SOx y NOx con arreglo al Anexo VI de MARPOL, prestando asistencia técnica y realizando actividades de capacitación	% de personas formadas	2 personas recién formadas por país	Por definir	alto
	3.2.2 Aumentar, en la medida de lo posible, el nivel de conocimiento en el ámbito de los requisitos de SOx en virtud de la Directiva (UE) 2016/802 relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y las herramientas y los servicios pertinentes desarrollados por la AESM (THETIS-UE / RPAS) para su aplicación	Número de PC actualizadas con dicha información	100%	Por definir	alto
	3.2.3 Aumentar la concienciación y el uso, si es necesario, de los servicios puestos a disposición por la AESM en apoyo de la transposición, la aplicación y el cumplimiento tras la ratificación de los convenios internacionales en el marco del proyecto SAFEMED	Número de PC que conocen dicha información	100%	Por definir	alto
	3.2.4 Aumentar el conocimiento y el uso, si es necesario, de los servicios puestos a disposición por la AESM con el fin de ampliar la cooperación en el ámbito de la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema	Número de PC que conocen estos servicios	100%	Por definir	alto

²⁵ Columna que se completará durante la primera reunión del grupo de gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
	comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (modificada)				
	3.2.5 Aumentar la concienciación/el conocimiento sobre la acidificación del mar y su impacto en los ecosistemas marinos.	Difusión de informe(s) sobre el impacto de la acidificación del mar	Al menos 1 informe distribuido a las PC	Por definir	medio
3.3 Operaciones	3.3.1 Organizar campañas de control de las emisiones de los buques	Número de campañas	1 por año	Por definir	alto
	3.3.2 Contribuir al posible establecimiento de grandes proyectos con financiación externa bajo los auspicios de la OMI en apoyo de la Estrategia Inicial de la OMI sobre la Reducción de las Emisiones de GEI Procedentes de los Buques, como el proyecto en curso OMI-Noruega GreenVoyage2050, y su posterior aplicación en el Mediterráneo, según proceda	Número de PC que contribuyen	Al menos 2	Por definir	bajo
INSTITUCIÓN					
3.4 Gobernanza	3.4.1 Apoyar la aplicación de la "Decisión IG. 24/8 sobre la Hoja de ruta para una propuesta de la posible designación de la zona del Mar Mediterráneo como Zona de control de emisiones de óxidos de azufre, de acuerdo al Anexo VI del MARPOL, en el marco del Convenio de Barcelona	Estado de aplicación de la Decisión IG. 24/8	100 % implementada	Por definir	alto
	3.4.2 Acordar y aplicar una Hoja de ruta para una propuesta de la posible designación de la zona del Mar Mediterráneo como Zona de control de emisiones de óxidos de nitrógeno, de acuerdo al Anexo VI del MARPOL, en el marco del Convenio de Barcelona	Hoja de ruta presentada	Por definir	Por definir	alto
	3.4.3 Incluir la aplicación del Anexo VI de MARPOL, en el contexto del establecimiento de las modalidades de posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación de un "Fondo Azul" regional	Modalidades de la posible creación y funcionamiento, incluso en términos de gobernanza y financiación de un "Fondo Azul" regional	Adoptado	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
3.5 Ratificación / Transposición	3.5.1 Ratificar y aplicar el Anexo VI de MARPOL, garantizar su transposición a la legislación nacional y cooperar para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones	% de PC que han ratificado, transpuesto y aplicado el Anexo VI de MARPOL	100%	Por definir	alto
3.6 Aplicación	3.6.1 Llevar a cabo el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), utilizando el Código III como norma de auditoría y siguiendo el Marco y los Procedimientos para el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y aplicar medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	% de PC que han adoptado el IMSAS y aplicado medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas % de buques que cumplen los requisitos del Anexo VI de MARPOL % de administraciones de las PC que son eficaces en el cumplimiento de todas sus responsabilidades y obligaciones en virtud del Anexo VI de MARPOL	100% 100% 100%	Por definir	alto
3.7 Ejecución	3.7.1 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) como base para perseguir a los infractores de las descargas por las infracciones al Anexo VI de MARPOL	% de PC con marco legal establecido	Al menos el 80 %	Por definir	alto
INFRAESTRUCTURA					
3.8 Instalaciones portuarias de recepción	3.8.1 Proporcionar instalaciones de recepción adecuadas en los puertos mediterráneos, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles a una tarifa que debe ser razonable y no debe servir de desincentivo para aquellos buques que las utilicen para la eliminación de los residuos de los depuradores.	% de los principales puertos que cuentan con IPR para los residuos de los depuradores	100%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
3.9 Energía alternativa / Nuevas tecnologías	3.9.1 Proporcionar combustibles con bajo contenido de óxidos de azufre para el transporte marítimo internacional	Número de puertos que ofrecen instalaciones adecuadas para el abastecimiento de combustible con bajo contenido de óxidos de azufre en la región mediterránea	Al menos uno por país	Por definir	medio
	3.9.2 Introducir instalaciones de abastecimiento de combustible alternativas y utilizar gas natural licuado como combustible para el transporte marítimo internacional	Número de puertos que ofrecen instalaciones adecuadas para el abastecimiento de GNL en la región mediterránea	Al menos uno por país	Por definir	medio
	3.9.3 Proporcionar un suministro eléctrico adecuado en tierra	Número de puertos con suministro de energía eléctrica en tierra.	Al menos uno por país	Por definir	alto
3.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
3.11 Medios de vigilancia/control	3.11.1 Disponer y mantener una capacidad de vigilancia y control adecuada, incluyendo, si es posible, el acceso a los servicios del sistema de aeronaves pilotadas por control remoto	% de PC que cuentan con capacidades de vigilancia y control	100%	Por definir	alto
	3.11.2 Hacer uso de THETIS-MED, que sirve de plataforma para registrar e intercambiar información sobre los resultados de las verificaciones individuales de conformidad realizadas por los Estados miembros, según lo previsto en la Directiva (UE) 2016/802 relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.	% de PC que utilizan THETIS-MED para este tipo de análisis	100%	Por definir	alto
	3.11.3 En el marco de los proyectos de cooperación implementados por la AESM, hacer uso de la aplicación marítima de la AESM que sirve como plataforma para intercambiar información AIS que es compartida por las Partes Contratantes participantes en el Servidor Regional AIS del Mediterráneo (MAREΣ).	% de PC que hacen uso de la aplicación	100%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
3.12 Normas / Directrices	3.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes, y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la aplicación del Anexo VI de MARPOL	% de PC que han descargado/a las que se les han proporcionado dichas directrices	100%	Por definir	medio
	3.12.2 Aplicar las directrices existentes y las nuevas en particular: <ul style="list-style-type: none"> a) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 1: Evaluación rápida de las emisiones de los buques en el contexto nacional b) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 2: Incorporación del anexo VI de MARPOL a la legislación nacional c) Kit de herramientas sobre emisiones producidas por los buques GloMEEP Guía 3: Elaboración de una estrategia nacional de reducción de las emisiones de los buques d) Kit de herramientas de emisiones portuarias GloMEEP Guía 1: Evaluación de las emisiones portuarias e) Kit de herramientas sobre emisiones portuarias GloMEEP Guía 2: Elaboración de estrategias de reducción de emisiones portuarias f) Directrices de 2015 para los sistemas de depuración de gases de escape (MEPC.259(68); g) Directrices de 2019 para PSC bajo el Anexo VI de MARPOL, Capítulo 3 (MEPC.321(74); h) Directrices de 2019 para la aplicación coherente del límite de azufre del 0,5 % en virtud del anexo VI de MARPOL (MEPC.320(74)) 	% de PC que han aplicado estas directrices	100%	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁵	Nivel de prioridad
3.13 - Herramientas para la toma de decisiones	3.13.1 Dar a conocer todas las herramientas de apoyo a la toma de decisiones de que disponen las PC y la industria	% de PC que tienen acceso a estas herramientas	100%	Por definir	medio
		% de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones	100%		
3.14 Obligaciones de control e información	3.14.1 Cumplir con todas las obligaciones de información obligatoria en virtud del Anexo VI de MARPOL, Reglas, 11, 18, tomando nota del contenido de MEPC.320(74), MEPC.1/Circ.880	% de PC que han cumplido con las obligaciones de información obligatoria	100%	Por definir	alto
	3.14.2 Establecer sistemas de vigilancia en sus puertos y región costera	% de PC con sistemas de control en los principales puertos del Mediterráneo	100%	Por definir	alto
	3.14.3 Proporcionar información sobre el control, notificación y verificación de las emisiones de SOx y NOx	% de PC que han compartido información relevante	50%	Por definir	alto
3.15 Investigación y desarrollo	3.15.1 Animar a las PC a participar en la investigación y el desarrollo y en los estudios realizados a nivel nacional, regional e internacional (dentro de la OMI)	% de PC que participan en actividades relevantes de investigación y desarrollo	50%	Por definir	medio

OEC 4: Prevenir y reducir la entrada de basura (en particular de plástico) en el medio marino desde los barcos, para limitar el impacto medioambiental, sanitario y socioeconómico de los desechos marinos en el Mediterráneo

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
PERSONAS					
4.1 Redes	4.1.1 Contribuir al trabajo de los órganos y organismos de las Naciones Unidas, así como de los foros internacionales, que se ocupan de la cuestión de los desechos plásticos marinos procedentes del transporte marítimo, en particular el <ul style="list-style-type: none"> a) Grupo de trabajo de la OMI sobre desechos plásticos marinos b) Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), a través del Grupo de Trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) y asuntos conexos (JWG); partes interesadas del sector privado (cruceiros, etc.) c) Grupo Mixto de Expertos sobre los Aspectos Científicos de la Protección del Medio Marino (GESAMP); d) Alianza Mundial sobre Basura Marina (GPML), gestionada por ONU Medio Ambiente; e) Proceso abierto de consultas oficiosas de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar (ICP) y f) Asamblea de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEA) y g) Grupo de expertos del PNUMA h) Grupo técnico de MSFD sobre basura marina 	% de PC que participan en los grupos de trabajo internacionales pertinentes	Al menos el 50 %	Por definir	bajo
	4.1.2 Poner la información a disposición de la UNEA a través de la OMI o del PNUMA/MAP, según proceda	Número de actualizaciones proporcionadas	1 por año	Por definir	medio

²⁶ Columna que se completará durante la primera reunión del grupo de gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
4.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	4.2.1 Llevar a cabo actividades específicas de cooperación técnica y de desarrollo de capacidad en el Mediterráneo para abordar las cuestiones de aplicación pertinentes relacionadas con el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo y el Plan de acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, especialmente en el marco del proyecto "Marine Litter-MED II" (por ejemplo, la ampliación y la aplicación de proyectos piloto de las medidas relacionadas con el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo) y el Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de la OMI, según proceda	Número de personas formadas	2 personas recién formadas por país y por tema de formación	Por definir	alto
	4.2.2 Promover la colaboración entre los operadores del sector privado, en particular las compañías de cruceros, para abordar el tema de los plásticos de un solo uso en sus operaciones (es decir, servicios de hostelería, aseos)	Número de empresas que toman medidas para abordar la SUP	5	Por definir	bajo
	4.2.3 Contribuir a las posibles adaptaciones del curso modelo de la OMI "Concienciación sobre el medio ambiente marino 1,38" para abordar específicamente los desechos plásticos marinos, y promover su uso en el Mediterráneo.	% de PC que contribuyen	50%	Por definir	bajo
	4.2.4 Contribuir al posible establecimiento de grandes proyectos con financiación externa bajo los auspicios de la OMI en apoyo del Plan de Acción de la OMI para hacer frente a los desechos plásticos marinos procedentes de los buques, como el Proyecto de Asociación GloLitter OMI-FAO-Noruega, y su posterior aplicación en el Mediterráneo, según proceda	Número de PC que contribuyen	Al menos 3	Por definir	bajo
	4.2.5 Aumentar la concienciación y el uso, si es necesario, de los servicios puestos a disposición por la AESM en apoyo de la transposición, la aplicación y el cumplimiento tras la ratificación de los convenios internacionales ofrecidos en el marco del proyecto SAFEMED	% de PC que conocen estos servicios	100%	Por definir	alto
	4.2.6 Aumentar el conocimiento y el uso, si es necesario, de los servicios desarrollados y puestos a disposición por la AESM con el objetivo de ampliar la cooperación en el ámbito de la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento	% de PC que conocen estos servicios	100%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
	de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (modificada).				
4.3 Operaciones	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
INSTITUCIÓN					
4.4 Gobernanza	4.4.1 Reforzar la capacidad de los distintos Estados costeros para responder eficazmente a la contaminación por desechos plásticos marinos	% de PC que tienen la capacidad de responder eficazmente a la contaminación por desechos plásticos marinos	100%	Por definir	alto
	4.4.2 Poner en marcha acciones específicas para hacer frente a los desechos plásticos marinos procedentes de los buques en el Mediterráneo, derivadas del Plan Regional de Gestión de Desechos Marinos en el Mediterráneo, el Plan de Acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, así como otros planes o iniciativas pertinentes, incluida la próxima Estrategia de la OMI sobre los desechos plásticos marinos procedentes de los buques, según proceda;	% de PC que han aplicado plenamente las disposiciones pertinentes en: <ul style="list-style-type: none"> - Plan regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en el Mediterráneo - Plan de acción de la OMI para hacer frente a los desechos plásticos marinos procedentes de los buques 	100% 100%	Por definir	alto
	4.4.3 Estudiar con la OMI y la UNEP/MAP las medidas que podrían adoptarse en el marco de sus respectivos mandatos para establecer sinergias con miras a mejorar la cooperación y la coordinación en la aplicación de sus respectivos planes o estrategias sobre los desechos plásticos marinos procedentes de buques, así como de otros planes o iniciativas pertinentes.	Número de reuniones celebradas	1 por año	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
4.5 Ratificación / Transposición	4.5.1 Ratificar y aplicar el Anexo V de MARPOL, garantizar su transposición a la legislación nacional y cooperar para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones y, en su caso, de las acciones del Plan de Acción de la OMI sobre desechos plásticos y microplásticos. Transposición y aplicación de las resoluciones/provisiones de la UNEA relacionadas.	% de PC que han ratificado, transpuesto y aplicado el Anexo V de MARPOL	100%	Por definir	alto
	4.5.2 Aplicar la normativa nacional que faculta a las autoridades marítimas para exigir, si lo consideran necesario, que los capitanes de los buques descarguen los residuos en instalaciones portuarias de recepción designadas antes de zarpar	% de PC que han aplicado la normativa nacional	Al menos el 80 %	Por definir	alto
4.6 Aplicación	4.6.1 Llevar a cabo el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), utilizando el Código III como norma de auditoría y siguiendo el Marco y los Procedimientos para el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, y aplicar medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	% de PC que han adoptado el IMSAS y aplicado medidas correctoras para subsanar las deficiencias detectadas	100%	Por definir	alto
	4.6.2 Alentar a las PC a que apliquen las medidas pertinentes previstas en el Plan Regional de Gestión de Desechos Marinos en el Mediterráneo de acuerdo con los calendarios, utilizando las Directrices operativas sobre las provisiones de instalaciones de recepción en los puertos y la entrega de desechos generados por los buques en el Mediterráneo (Decisión IG.24/11, Anexo III) así como el Documento de orientación para determinar la aplicación de tasas a un costo razonable por la utilización de las instalaciones portuarias de recepción o, cuando proceda, la aplicación de un sistema de tasas no especiales en el Mediterráneo (Decisión IG.24/11, Anexo IV), y compartiendo las mejores prácticas y lecciones aprendidas en este proceso en el Mediterráneo	% de buques que cumplen los requisitos del Anexo V de MARPOL % de PC que aplican las obligaciones pertinentes en el marco del Plan Regional de Gestión de Desechos Marinos en el Mediterráneo	100% 100%	Por definir	alto
	4.6.3 Prestar asistencia a las PC para que cumplan de forma efectiva su obligación de proporcionar instalaciones adecuadas en los puertos y terminales para la recepción de basuras, tal y como exige la regla 8 del Anexo V de MARPOL	% de administraciones de las PC que son eficaces en el cumplimiento de todas sus responsabilidades y	100%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
		obligaciones en virtud del Anexo V de MARPOL			
	4.6.4 Explorar y poner en práctica (en la medida de lo posible) formas y medios para cobrar costes razonables por el uso de las instalaciones portuarias de recepción o, en su caso, aplicar un sistema de "tasas no especiales" (incluyendo disposiciones para los residuos de pesca pasiva y el derecho de entrega).	Número de puertos con un sistema "tasas no especiales" en vigor	1 por país	Por definir	alto
	4.6.5 Animar a las Partes Contratantes a convertirse en miembros de la GGGI y a que promuevan acciones nacionales contra las artes de pesca fantasma, incluyendo la mejora de los regímenes de responsabilidad de los productores.	% de PC inscritas en la GGGI	80%	Por definir	alto
4.7 Ejecución	4.7.1 Contribuir al desarrollo de posibles mecanismos de la OMI para mejorar el cumplimiento de los requisitos del Anexo V de MARPOL para la entrega de la basura a las instalaciones de recepción, y su aplicación en el Mediterráneo;	% de PC que contribuyen	50%	Por definir	alto
	4.7.2 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) como base para perseguir a los infractores de las descargas por infracciones al Anexo V de MARPOL	% de PC con marco legal establecido	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	4.7.3 Aplicar criterios para un nivel mínimo común de multas para cada infracción prevista en el Anexo V de MARPOL	% de PC que aplican el nivel mínimo común de multas	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	4.7.4 Llevar a cabo inspecciones de FSI para garantizar que las embarcaciones registradas, incluidas las de recreo y las pesqueras, cumplen los requisitos del Anexo V de MARPOL y cualquier otra normativa nacional;	Número de inspecciones, deficiencias encontradas y buques inmovilizados	100 % de cumplimiento	Por definir	alto
	4.7.5 Mejorar la eficacia del Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el control por el Estado rector del puerto (PSC) en la región del Mediterráneo (MdE del Mediterráneo) y facilitar la cooperación entre el MdE de París y el MdE del Mediterráneo	Número de inspecciones concentradas conjuntas	1 por año	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
INFRAESTRUCTURA					
4.8 Instalaciones portuarias de recepción	4.8.1 Contribuir al desarrollo de las herramientas de la OMI para apoyar la aplicación de los marcos de costes asociados a las instalaciones portuarias de recepción, teniendo en cuenta la necesidad de no desincentivar el uso de las instalaciones portuarias receptoras, los beneficios potenciales de los incentivos de costes que no proporcionan tasas adicionales basadas en el volumen y la identificación de los tipos de residuos que pueden reducirse, reutilizarse o reciclarse a través de esquemas que identifiquen los ingresos por residuos	Número de puertos que han instalado instalaciones para la recogida de basura y procedimientos para su eliminación;	Al menos uno por país	Por definir	alto
	4.8.2 Proporcionar instalaciones de recepción adecuadas en los puertos mediterráneos, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles a una tarifa que debe ser razonable y no debe servir de desincentivo para aquellos buques que las utilicen para la eliminación de basura	Número de puertos que cuentan con procedimientos de recogida y eliminación de basura	Al menos uno por país	Por definir	alto
	4.8.3 Contribuir al establecimiento de los posibles requisitos de la OMI en materia de instalaciones portuarias de recepción	% de PC que contribuyen	50%	Por definir	alto
	4.8.4 Prever la recogida selectiva de los residuos plásticos de los barcos, incluidas las artes de pesca	% de PC que proporcionan recogida separada	50%	Por definir	alto
	4.8.5 Prestar asistencia a las PC para que gestionen eficazmente los desechos marinos recogidos accidentalmente durante las actividades pesqueras (la llamada "pesca de desechos"), así como las artes de pesca dañadas, prestando ayuda para realizar instalaciones portuarias de recepción adecuadas y la cooperación entre las partes interesadas	% de PC que han solicitado asistencia	50%	Por definir	alto
4.9 Energías alternativas / Nuevas tecnologías	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
4.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
4.11 Medios de vigilancia/control	4.11.1 Ayudar a las PC a establecer sistemas de vigilancia/control, incluidos los procedimientos y sistemas tanto en el puerto como en la costa (vigilancia aérea con RPAS)	Número de PC que cuentan con un sistema de vigilancia/control	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	4.11.2 Llevar a cabo inspecciones FSI y PSC para garantizar que los buques y embarcaciones cumplen con el Anexo V de MARPOL	Número de inspecciones / detenciones	No hay detenciones	Por definir	alto
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
4.12 Normas / Directrices	<p>4.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes, y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la aplicación del Anexo V de MARPOL:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Plan de Acción de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques (Res. MEPC.310(73)); b) Directrices de 2017 para la aplicación del anexo V de MARPOL (Resolución Res.MEPC.295(71)) c) Directrices relativas a las actividades de las embarcaciones de recreo y a la protección del medio marino en el Mediterráneo (Decisión IG 17/9); d) Directrices operativas sobre la provisión de instalaciones de recepción en los puertos y la entrega de desechos generados por buques en el Mediterráneo (Decisión IG. 24/11 Anexo III) y e) Documento de orientación para determinar la aplicación de tasas a un costo razonable por la utilización de las instalaciones portuarias de recepción o, cuando proceda, la aplicación de un sistema de tasas no especiales en el Mediterráneo Decisión IG.24/11 (Anexo IV), 	% de PC que han descargado/a las que se les han proporcionado dichas directrices	100%	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
	4.12.2 Contribuir a la revisión por parte de la OMI de la aplicación de los carteles, los planes de gestión de basuras y el registro de basuras en el Anexo V de MARPOL en el Mediterráneo.	% de PC que contribuyen	50%	Por definir	medio
	4.12.3 Apoyar y promover la adopción de las Directrices voluntarias de la FAO para el marcado de artes de pesca en el Mediterráneo	% de PC que utilizan las directrices	100%	Por definir	medio
	4.12.4 Promover el uso de las directrices políticas regionales para hacer frente a los plásticos de un solo uso, que se están desarrollando en el marco del Convenio de Barcelona, por parte de las autoridades portuarias y los operadores del sector privado.	% de PC que utilizan las directrices	100%	Por definir	medio
4.13 - Herramientas para la toma de decisiones	4.13.1 Dar a conocer todas las herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles para las PC y la industria	% de PC que tienen acceso a estas herramientas % de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones	100% 100%	Por definir	medio
4.14 Obligaciones de control e información	4.14.1 Cumplir con las obligaciones de notificación obligatoria en virtud del Convenio de Londres, el Protocolo de Londres, el Anexo V de MARPOL y, a nivel regional, el Protocolo sobre vertidos, tomando nota del contenido de MEPC.1/Circ834/Rev1; MEPC.295(71), MEPC.310(73)	% de PC que han cumplido con las obligaciones de información obligatoria	100%	Por definir	alto
	4.14.2 Establecer un sistema de control único y uniforme en los puertos y la región costera en relación con el IMAP del PNUMA/MAP	% de PC con sistemas de control en los principales puertos del Mediterráneo	50%	Por definir	alto
	4.14.3 Proporcionar información sobre el control, la notificación y la verificación del nivel de desechos plásticos marinos en los puertos y en las aguas costeras y compartir sus experiencias y mejores prácticas;	% de PC que han compartido información relevante	50%	Por definir	alto
4.15 Investigación y desarrollo	4.15.1 Alentar a las PC y a las organizaciones internacionales o regionales pertinentes que hayan llevado a cabo cualquier investigación científica relacionada con los desechos marinos en el Mediterráneo a que compartan los	% de PC que participan en estudios relevantes	50%	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁶	Nivel de prioridad
	resultados de dicha investigación, incluida cualquier información sobre las zonas contaminadas por los desechos plásticos marinos de los buques en el Mediterráneo				
	4.15.2 Alentar a las PC a que contribuyan, mediante la realización de estudios a nivel nacional, al estudio de la OMI sobre los desechos plásticos marinos y a otros estudios y proyectos regionales de ámbito regional o subregional, como los financiados por la UE, incluyendo los macro y microplásticos, procedentes de todos los buques, embarcaciones de recreo y pesqueros	% de PC que contribuyen	50%	Por definir	medio
	4.15.3 Invitar a las PC y a las organizaciones internacionales o regionales pertinentes a realizar estudios para conocer mejor los microplásticos procedentes de los buques en el Mediterráneo.	% PC / organizaciones internacionales que contribuyen	50%	Por definir	bajo

OEC 5: Eliminar la introducción de especies no autóctonas por las actividades de navegación

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
PERSONAS					
5.1 Redes	<p>5.1.1 Contribuir al trabajo de los órganos y organismos de las Naciones Unidas, así como de los foros internacionales, que actúan en el ámbito de la bioseguridad, en particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) OMI (MEPC; PPR-WG; CG sobre agua de lastre e incrustación biológica) b) Centro de Actividad Regional para las Zonas Especialmente Protegidas (SPA/RAC) y c) AESM 	% de PC que participan en los grupos de trabajo internacionales pertinentes	Al menos el 50 %	Por definir	bajo
5.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	<p>5.2.1 Llevar a cabo actividades específicas de cooperación técnica y desarrollo de capacidad en el Mediterráneo para abordar cuestiones de aplicación relacionadas con la bioseguridad, en concreto la aplicación efectiva de:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la Estrategia Mediterránea para la Gestión del Agua de Lastre de los Buques, incluyendo su Plan de Acción y Calendario (la "Estrategia Mediterránea para la Gestión del Agua de Lastre") b) el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (2004) (Convenio BWM); c) el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (2001) (Convenio AFS) y d) las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas (Directrices sobre la incrustación biológica) y mejores prácticas asociadas 	Número de personas recién formadas por tema	1 persona recién formada por país y por tema	Por definir	alto

²⁷ Columna que se completará durante la primera reunión del grupo de gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
	5.2.2 Contribuir al posible establecimiento de grandes proyectos financiados externamente bajo los auspicios de la OMI en apoyo del Convenio BWM, del Convenio AFS o de las Directrices sobre incrustaciones biológicas, como las actuales Asociaciones GloFouling del Fondo Mundial para el Medio Ambiente (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI, y su posterior aplicación en el Mediterráneo, según proceda	Número de PC que contribuyen	Al menos 2	Por definir	medio
	5.2.3 Aumentar la concienciación y el uso, si es necesario, de los servicios puestos a disposición por la AESM en apoyo de la transposición, la aplicación y el cumplimiento tras la ratificación de los convenios internacionales ofrecidos en el marco del proyecto SAFEMED.	% de PC que conocen estos servicios	100%	Por definir	alto
	5.2.4 Aumentar el conocimiento y el uso, si es necesario, de los servicios puestos a disposición por la AESM con el fin de ampliar la cooperación en el ámbito de la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (modificada).	% de PC que conocen estos servicios	100%	Por definir	alto
5.3 Operaciones	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
INSTITUCIÓN					
5.4 Gobernanza	5.4.1 Aplicar la estrategia de gestión de las aguas residuales en el Mediterráneo	% de PC que han aplicado la Estrategia Mediterránea	100%	Por definir	alto
5.5 Ratificación / Transposición	5.5.1 Ratificar y transponer el Convenio BWM y el Convenio AFS	% de PC que han ratificado, transpuesto y aplicado el Convenio BWM y el Convenio AFS	100%	Por definir	alto
5.6 Aplicación	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
5.7 Ejecución	5.7.1 Establecer un sistema eficaz de supervisión y control del cumplimiento (CME) en la región mediterránea	Fecha de creación del CME	Por definir	Por definir	alto
	5.7.2 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) como base para perseguir a los infractores de las descargas por las infracciones al Convenio BWM y al Convenio AFS	% de PC con marco legal establecido	Al menos el 100 %	Por definir	alto
	5.7.3 Aplicar criterios para un nivel mínimo común de multas para cada infracción prevista en el Convenio BWM y el Convenio AFS	% de PC que aplican el nivel mínimo común de multas	Al menos el 80 %	Por definir	alto
	5.7.4 FSI para garantizar que las embarcaciones registradas, incluidas las embarcaciones de recreo y los barcos de pesca, cumplen los requisitos del Convenio BWM y del Convenio AFS, así como cualquier otra normativa nacional;	Número de inspecciones, deficiencias encontradas y buques inmovilizados	100 % de cumplimiento	Por definir	alto
	5.7.5 Mejorar la eficacia del MdE del Mediterráneo y facilitar la cooperación entre el MdE de París y el MdE del Mediterráneo	Número de reuniones	1 por año	Por definir	alto
INFRAESTRUCTURA					
5.8 Instalaciones portuarias de recepción	5.8.1 Proporcionar instalaciones de recepción adecuadas en los puertos mediterráneos, permitiendo su uso tan pronto como estén disponibles a un precio que debe ser razonable y no debe servir de desincentivo para la eliminación de los sedimentos del agua de lastre de los buques.	% de los principales puertos y terminales en los que la limpieza o reparación de los tanques de lastre cumple con las disposiciones del Convenio BWM	100%	Por definir	alto
5.9 Energía alternativa / Nuevas tecnologías	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
5.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
5.11 Medios de vigilancia/control	5.11.1 Pruebas operativas y accesibles del agua de lastre en los laboratorios nacionales	% de PC que tienen instalaciones de pruebas	80%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
	5.11.2 Elaborar una base de datos de nuevas introducciones de especies no autóctonas registradas en el Mediterráneo a través del agua de lastre	Base de datos establecida	Año por confirmar	Por definir	medio
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
5.12 Normas / Directrices	<p>5.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, los principios y las directrices existentes, y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la aplicación del Convenio BWM, el Convenio AFS y las Directrices sobre incrustación biológica, en particular (pero no exclusivamente):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Orientación para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras como incrustación biológica (incrustación en el casco) para embarcaciones de recreo (MEPC.1/Circ.792) b) Orientación para evaluar las Directrices de 2011 para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques a fin de minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras (MEPC.1/Circ.811) c) Directrices relativas a las actividades de las embarcaciones de recreo y a la protección del medio marino en el Mediterráneo (Decisión IG 17/9). d) Gestión del agua de lastre - Orientación sobre las mejores prácticas de muestreo (AESM 2019) e) Directrices para las instalaciones de recepción de sedimentos (G1) (MEPC.152(55)); f) Directrices para el muestreo de agua de lastre (G2) (MEPC.173(58)); g) Directrices para la gestión del agua de lastre equivalente al cumplimiento (G3) (MEPC.123(53)); h) Directrices para la gestión del agua de lastre y elaboración de planes de gestión del agua de lastre 2017 (G4) (MEPC.127(53)); i) Directrices para las instalaciones de recepción de agua de lastre (G5) (MEPC.153(55)); 	% de PC que han descargado/a las que se les han proporcionado dichas directrices	100%	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
	<ul style="list-style-type: none"> j) Directrices de 2017 para el intercambio de agua de lastre (G6) (MEPC.288(71)); k) Directrices de 2017 para la evaluación de riesgos en virtud de la regla A-4 del Convenio BWM (G7) (MEPC.289(71)); l) Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (G8) (MEPC.279(70)); m) Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre que hacen uso de sustancias activas (G9) (MEPC.169(57)); n) Directrices para la aprobación y supervisión de los programas tecnológicos de tratamiento de aguas de lastre (G10) (MEPC.140(54)); o) Directrices para el cambio de agua de lastre, normas de proyecto y construcción (G11) (MEPC.149(55)); p) 2012 Directrices sobre proyecto y construcción para facilitar el control de los sedimentos en los buques (G12) (MEPC.209(63)); q) Directrices para las medidas adicionales relativas a la gestión del agua de lastre, incluidas las situaciones de emergencia (G13) (MEPC.161(56)); r) Directrices sobre la designación de zonas para el intercambio de agua de lastre (G14) (MEPC.151(55)); s) Fase de adquisición de experiencia con respecto al Convenio BWM, (MEPC.290(71)); t) Aplicación del Convenio BWM, (MEPC.287(71)); u) Directrices para el control por el Estado rector del puerto con arreglo al Convenio BWM, (MEPC.252(67)); v) Información sobre los sistemas de gestión del agua de lastre homologados, (MEPC.228(65)); w) Procedimientos para aprobar otros métodos de gestión del agua de lastre de acuerdo con la Regla B-37 del Convenio BWM, (MEPC.206(62)); 				

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
	<ul style="list-style-type: none"> x) Instalación de sistemas de gestión del agua de lastre en los buques nuevos de acuerdo con las fechas de aplicación que figuran en el Convenio BWM, (MEPC.188(60)); y) Aplicación del Convenio BWM a los buques que operan en zonas marítimas en las que no es posible el intercambio de agua de lastre de acuerdo con las prescripciones B-4.1 y D-1, (BWM.2/Circ.63)); z) Orientaciones sobre las medidas de emergencia en el marco del Convenio BWM, (BWM.2/Circ.62)); aa) Orientación sobre las metodologías que pueden utilizarse para el recuento de organismos viables para la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre, (BWM.2/Circ.61)); bb) Orientación sobre las mejores prácticas de gestión para la eliminación de los revestimientos antiincrustantes de los buques, incluidas las pinturas para cascos con TBT, (AFS.3/Circ.3)); cc) Directrices de 2010 para el reconocimiento y la certificación de los sistemas antiincrustantes de los buques, MEPC.195(61)). 				
5.13 - Herramientas para la toma de decisiones	<p>5.13.1 Explorar la posible interacción y capitalización de las herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles a nivel mediterráneo y europeo, en particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Creación de un mecanismo mediterráneo de intercambio de información basado en las herramientas existentes, incluida la red de especies exóticas invasoras del Mediterráneo (MAMIAS) b) Utilizar la evaluación de riesgos como una herramienta fiable para ayudar en la toma de decisiones sobre la gestión del agua de lastre y en los procedimientos de cumplimiento, control y ejecución 	<p>% de PC que tienen acceso a estas herramientas</p> <p>% de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones</p>	<p>100%</p> <p>50%</p>	Por definir	medio
5.14 Obligaciones de control e información	<p>5.14.1 Cumplir con las obligaciones de información obligatoria en virtud del Convenio BWM, y a nivel regional, en virtud de la Estrategia Regional que aborda la gestión del agua de lastre de los buques y las especies invasoras (Decisión IG20/11), al tiempo que se toma nota del contenido de las</p>	% de PC que han cumplido con las obligaciones de información obligatoria	50%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁷	Nivel de prioridad
	resoluciones MEPC.289(71), MEPC.151(55), MEPC.152(55), MEPC.161(56), MEPC.228(65),				
	5.14.2 Establecer un sistema de estudio, control biológico y evaluación de riesgos para los puertos del Mediterráneo.	Sistema establecido	año por confirmar	Por definir	medio
5.15 Investigación y desarrollo	5.15.1 Participar en las iniciativas de la OMI y de la industria sobre nuevas tecnologías y estudios tanto a nivel nacional como regional	% de PC que participan en estudios e iniciativas relevantes	50%	Por definir	medio

OEC 6: Lograr un Mediterráneo bien gestionado, seguro y libre de contaminación, con una planificación espacial marina integrada y la designación de zonas especiales, donde la actividad marítima tenga un impacto limitado en el medio ambiente marino

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁸	Nivel de prioridad
PERSONAS					
6.1 Redes	<p>6.1.1 Participar activamente en redes y grupos, y reforzar las sinergias entre las redes pertinentes relacionadas con la ordenación del espacio marino y la designación de zonas especiales en el Mediterráneo, incluso mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) el Programa de Acciones Prioritarias/Centro de Actividades Regionales (PAP/RAC) para otras medidas relacionadas con la Planificación Marina Especial (MSP), b) el Centro de Actividad Regional para las Zonas Especialmente Protegidas (SPA/RAC) para otras medidas relacionadas con las Zonas Marinas Protegidas (ZMP), las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) y las Zonas de Importancia Ambiental o Biológica (EBSA) c) REMPEC, para otras medidas relacionadas con las Zonas Especiales de MARPOL y las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES) 	Número de actividades conjuntas organizadas	Al menos 2 actividades conjuntas organizadas	Por definir	bajo
6.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	<p>6.2.1 Llevar a cabo actividades específicas de cooperación técnica y desarrollo de capacidad en el Mediterráneo para abordar los problemas de aplicación relacionados con la designación de zonas especiales, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Zonas especiales en el marco de MARPOL b) ZMES c) Dispositivos de separación del tráfico (TSS) y otros sistemas de encaminamiento de buques 	Número de talleres/seminarios organizados a nivel nacional o regional	2 o 3	Por definir	alto
	<p>6.2.2 Dar a conocer y utilizar, en caso necesario, los servicios de mapas de densidades de tráfico (TDM) elaborados y puestos a disposición por la AESM y</p>	% de PC que conocen los servicios	100%	Por definir	alto

²⁸ Columna que se completará durante la primera reunión del grupo de gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁸	Nivel de prioridad
	destinados a facilitar la planificación del espacio marino y la designación de zonas especiales, en las que la actividad marítima tiene o no tiene impacto en el medio marino				
6.3 Operaciones	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
INSTITUCIÓN					
6.4 Gobernanza	6.4.1 Garantizar la coordinación con las autoridades nacionales competentes y en cooperación con otros Estados ribereños del Mediterráneo para lograr un Mediterráneo bien gestionado, seguro y libre de contaminación, con una planificación espacial marina integrada y la designación de zonas especiales, en las que la actividad marítima tenga un impacto limitado sobre el medio ambiente marino	% de PC que se han coordinado con las autoridades nacionales competentes % de PC afectadas consultadas	100% 100%	Por definir	alto
	6.4.2 Cuando y donde sea posible, y sin perjuicio del derecho soberano de los Estados, en estrecha colaboración con las autoridades nacionales competentes y en cooperación con otros Estados ribereños del Mediterráneo: a) evaluar la viabilidad de designar la región mediterránea como Zona Especial en virtud del Anexo IV de MARPOL Prevención de la contaminación por aguas residuales, y presentar la correspondiente propuesta a la OMI, según proceda, incluyendo una evaluación sobre la inclusión de las aguas negras y grises; b) seguir evaluando la viabilidad de la designación de determinadas zonas del Mediterráneo como ZMES, y presentar las propuestas correspondientes a la OMI, según proceda; c) proponer a la OMI, cuando sea necesario, otros sistemas de encaminamiento adecuados en el Mediterráneo para su posible adopción de conformidad con el derecho internacional; d) elaborar planes para hacer frente a los buques en peligro, incluyendo, según sea necesario, los equipos y medios adecuados, y haber definido las	Estado de la evaluación Estado de la evaluación Número de propuestas % de PC que han elaborado planes para atender a los buques en peligro	Finalizado Finalizado Por definir 100%	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁸	Nivel de prioridad
	modalidades de la respuesta en función de su naturaleza y del riesgo incurrido;				
	6.4.3 Tener en cuenta las recomendaciones de gestión de la conservación descritas en la Resolución 7.12 de ACCOBAMS	% de PC que aplican las recomendaciones	70%	Por definir	alto
6.5 Ratificación / Transposición	6.5.1 Garantizar, a través de las leyes y reglamentos nacionales apropiados y de los acuerdos institucionales, la aplicación adecuada, el control del cumplimiento y la ejecución de la legislación nacional de las medidas de la OMI relacionadas con los ZMES, los sistemas de rutas y las Zonas Especiales en virtud de MARPOL	% de PC que tienen leyes y reglamentos nacionales y acuerdos institucionales en vigor	100%	Por definir	alto
6.6 Aplicación	6.6.1 Elaborar un plan de trabajo nacional para ejecutar el desarrollo y la aplicación de ZMES, los sistemas de rutas y las Zonas Especiales en virtud de MARPOL	% de PC con un plan de trabajo nacional	100%	Por definir	alto
6.7 Ejecución	6.7.1 Establecer un marco jurídico nacional (reglamentos) como base para perseguir a los infractores por las infracciones de los requisitos de las medidas de encaminamiento, las ZMES y las zonas especiales en virtud de MARPOL	% de PC con un marco jurídico nacional en vigor	100%	Por definir	alto
	6.7.2 Establecer un programa de cumplimiento eficaz que incorpore todos los elementos siguientes: a) Control de la conformidad mediante inspecciones rutinarias, encuestas o exámenes; b) "Patrullas" de detección y vigilancia; c) Procedimientos e incentivos para la presentación de informes, incluidos los incentivos para la autodeclaración; d) Investigación adecuada de las infracciones denunciadas o detectadas de otro modo; e) Un sistema de sanciones adecuadas para las infracciones; f) Programas de educación y sensibilización del público; y g) Cooperación y coordinación con otros Estados partes.	Se establece el programa de cumplimiento de fechas.	Por definir	Por definir	alto

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁸	Nivel de prioridad
INFRAESTRUCTURA					
6.8 Instalaciones portuarias de recepción	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
6.9 Energía alternativa / Nuevas tecnologías	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
6.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
6.11 Medios de vigilancia/control	6.11.1 Establecer un sólido sistema de vigilancia y control que incluya la instalación de Servicios de Tráfico Marítimo (STM)	% de PC que han establecido un sistema de vigilancia	100%	Por definir	alto
	6.11.2 Mejorar la seguridad marítima, la protección marítima y la prevención/lucha contra la contaminación marina reforzando la cooperación en materia de AIS y participando en proyectos de intercambio de información AIS a través de MAREΣ,	% de PC participantes	100%	Por definir	alto
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
6.12 Normas / Directrices	<p>6.12.1 Promover, difundir y revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes, y desarrollar otras nuevas destinadas a facilitar el establecimiento y la gestión de las zonas especiales y los sistemas de rutas, incluidos:</p> <p>a) Documento de orientación para las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona en lo que respecta a la identificación y designación de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles en relación con las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo</p> <p>b) Directrices revisadas para la identificación y designación de las Zonas Marinas Especialmente Sensibles (ZMES) (resolución A.982(24));</p> <p>c) Nota de orientación sobre la preparación de propuestas relativas a los sistemas de información de rutas de los buques (MSC.1/Circ.1060, enmendada);</p>	% de PC que han descargado/a las que se les han proporcionado dichas directrices	100%	Por definir	medio

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁸	Nivel de prioridad
	<p>d) Procedimiento para la presentación de documentos que contengan propuestas para el establecimiento de sistemas de rutas de buques o sistemas de información de buques, o para su modificación (MSC.1-Circ.1608); y</p> <p>e) Directrices revisadas para los servicios de tráfico marítimo, incluidas las Directrices sobre contratación, cualificación y formación de los operadores de STB (A.857(20)).</p>				
	6.12.2 Considerar las recomendaciones del "taller conjunto CBI-UICN-ACCOBAMS sobre cómo los datos y el proceso utilizados para identificar las Áreas de Mamíferos Marinos Importantes (IMMA) pueden ayudar a identificar las áreas de alto riesgo de colisiones con buques" (del 6 al 7 de abril de 2019, Messinia, Grecia), como se presenta en el Anexo de la Resolución 7.12 de ACCOBAMS, y más concretamente en relación con (i) el proceso de designación de una ZMES por parte de la OMI a una escala que incluya la IMMA del Mar Mediterráneo Noroccidental, el Talud y el Cañón, más potencialmente el corredor español, y (ii) las medidas de reducción de riesgos en la Fosa Helénica.	% de PC que conocen estas recomendaciones	100%	Por definir	medio
6.13 - Herramientas para la toma de decisiones	6.13.1 Aumentar el conocimiento de las herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles para las PC y la industria	<p>% de PC que tienen acceso a estas herramientas</p> <p>% de PC que utilizan cada herramienta de apoyo a la toma de decisiones</p>	<p>100%</p> <p>100%</p>	Por definir	medio
6.14 Obligaciones de control e información	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
6.15 Investigación y desarrollo	6.15.1 Llevar a cabo los estudios necesarios para una presentación a la OMI en la que se aborden todos los criterios para la designación de una zona concreta como ZMES y Zonas Especiales en virtud de MARPOL	Número de estudios realizados por las PC interesadas	Al menos 1 / por definir	Por definir	medio

OEC 7: Identificar y comprender colectivamente los problemas emergentes relacionados con la contaminación procedente de los buques en el Mediterráneo, y definir las acciones necesarias para abordar los problemas identificados

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁹	Nivel de prioridad
PERSONAS					
7.1 Redes	7.1.1 Identificación de la red pertinente para cada problema a medida que surge, y participación activa en dicha red sobre el problema identificado	% de PC que participan activamente en redes relacionadas con cuestiones emergentes específicamente identificadas	50%	Por definir	bajo
7.2 Desarrollo de capacidad / Cooperación técnica	7.2.1 Determinación de las necesidades de formación, y posterior aplicación de esa formación, en relación con los problemas que vayan surgiendo	número de personas formadas para cada tema emergente	Número adecuado de personas a formar	Por definir	alto
7.3 Operaciones	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
INSTITUCIÓN					
7.4 Gobernanza	7.4.1 Incluir el debate sobre "cuestiones nuevas y emergentes" como punto permanente del orden del día en la Reunión de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)	Número de debates sobre posibles cuestiones nuevas y emergentes	Una vez al año	Por definir	alto
	7.4.2 Presentar propuestas para la inclusión de nuevos temas emergentes para evaluar la necesidad de una Estrategia y un Plan de Acción revisados en la Reunión de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)	Número de envíos	Según corresponda	Por definir	medio
7.5 Ratificación / Transposición	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.6 Aplicación	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.7 Ejecución	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

²⁹ Columna que se completará durante la primera reunión del grupo de gestión y aplicación de la Estrategia Mediterránea (2022-2031)

Área de influencia	Acción	Indicador	Objetivo	Institución de apoyo ²⁹	Nivel de prioridad
INFRAESTRUCTURA					
7.8 Instalaciones portuarias de recepción	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.9 Energías alternativas / Nuevas tecnologías	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.10 Medios de respuesta	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.11 Medios de vigilancia/control	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTOS					
7.12 Normas / Directrices	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.13 - Herramientas para la toma de decisiones	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.14 Obligaciones de control e información	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
7.15 Investigación y desarrollo	7.4.1 Apoyar y participar en iniciativas de investigación y desarrollo para estudiar cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la contaminación de los buques en el Mediterráneo	Número de PC participantes	50%	Por definir	medio