

Decisión IG.22/4

Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2016-2021)

La 19ª reunión de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, en lo sucesivo denominado el “Convenio de Barcelona”,

Recordando el Protocolo sobre Cooperación para Prevenir la Contaminación por los Buques y, en Situaciones de Emergencia, Combatir la Contaminación del Mar Mediterráneo, en lo sucesivo denominado el “Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002”, y en particular el artículo 18 que contempla la formulación y adopción “de estrategias, planes de acción y programas para su aplicación”;

Recordando también la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2005-2015), en lo sucesivo denominada “la Estrategia Regional (2005-2015)”, adoptada por la COP 14 (Portorož, Eslovenia, 2005);

Tomando nota/Teniendo en cuenta los avances conseguidos y los retos a los que se ha hecho frente en la implementación de la Estrategia Regional (2005-2015) y las posibles áreas de mejoras;

Basado en la Decisión IG.21/17 de la COP 18 (Estambul, Turquía, diciembre de 2013) sobre el Programa de Trabajo y Presupuesto 2014-2015 y la actualización de la Estrategia Regional (2005-2015);

Recordando asimismo que el mandato del Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el Mar Mediterráneo (REMPEC), adoptado por la 16ª Reunión de las Partes Contratantes en Marrakech (Marruecos) en 2009 es asistir a las Partes Contratantes en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 y en la implementación de estrategias relacionadas;

1 *Adopta* la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2016-2021), en lo sucesivo denominada “la Estrategia Regional (2016-2021)”, contenida en el anexo de esta Decisión;

2 *Insta* a las Partes Contratantes a seguir reforzando y acelerando sus esfuerzos en la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002, a través de la Estrategia Regional (2016-2021);

3 *Anima* a las Partes Contratantes, siempre que sea posible, a que lleven a cabo sus actividades nacionales y subregionales en apoyo de los objetivos de la Estrategia Regional (2016-2021);

4 *Solicita* a la Secretaría que explore oportunidades para una mayor cooperación o sinergia con organizaciones regionales e internacionales, organismos de cooperación multilateral y bilateral, y otros actores relevantes, incluyendo a la industria del petróleo y el gas;

5 *Solicita* a la Secretaría (REMPEC) que preste asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo en el contexto de la aplicación de la Estrategia Regional (2016-2021), adaptando sus prioridades a las aprobadas dentro del marco de los planes de acción y las estrategias regionales sectoriales, como la Estrategia Mediterránea sobre la Gestión del Agua de Lastre de los Buques (la Estrategia Mediterránea BWM) y el Plan de Acción del Protocolo “Offshore” del Mediterráneo, así como otros desarrollos relevantes a nivel mundial, como la institucionalización del Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) (IMSAS), y que colabore con organizaciones relevantes como la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en iniciativas actuales y futuras;

6 *Urge* a las Partes Contratantes y asociados, incluyendo a la industria, a que contribuyan con recursos humanos y financieros adecuados para una aplicación efectiva y completa de la Estrategia Regional (2016-2021).

ANEXO

**Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina
Causada por Buques
(2016-2021)**

PREÁMBULO

Nada de lo dispuesto en la presente Estrategia irá en perjuicio de los principios de soberanía de los Estados, principios de libertad, derechos de navegación y principios de paso inocente por aguas territoriales.

En caso de contradicción entre la Estrategia y la legislación nacional o internacional, prevalecerá esta última.

Para cuestiones específicas que aborden temas nacionales, la Secretaría podrá solicitar la autorización del país de que se trate antes de publicar determinados informes.

ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA PREVENCIÓN Y RESPUESTA EN CASOS DE CONTAMINACIÓN MARINA CAUSADA POR BUQUES (2016-2021)

1 REMPEC

Objetivo y declaración de la misión

1.1 El objetivo de REMPEC es contribuir a evitar y reducir la contaminación causada por buques y luchar contra la contaminación en caso de emergencia. A este respecto, la misión de REMPEC es ayudar a las Partes Contratantes a cumplir con sus obligaciones en virtud de los artículos 4 (1), 6 y 9 del Convenio de Barcelona; el Protocolo sobre Cooperación para Combatir en Situaciones de Emergencia la Contaminación del Mar Mediterráneo causada por Hidrocarburos y Otras Sustancias Perjudiciales, denominado en lo sucesivo el “Protocolo de Emergencias de 1976”; el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 y aplicar la Estrategia Regional (2016-2021), adoptada por las Partes Contratantes en 2016, cuyas metas y objetivos clave se reflejan en las estrategias fundamentales del Mediterráneo (por ejemplo, la Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible (MSSD), el Programa de Trabajo Integrado de Seis Años del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente/Plan de Acción para el Mediterráneo (PNUMA/PAM) para el período de 2016 a 2021 (estrategia a medio plazo) y el enfoque ecosistémico (EE)). El Centro también ayudará a las Partes Contratantes que así lo soliciten a movilizar la ayuda regional e internacional en caso de emergencia al amparo del Protocolo para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación Resultante de la Exploración y Explotación de la Plataforma Continental, del Fondo del Mar y de su Subsuelo, en lo sucesivo denominado “el Protocolo Offshore”.

Ámbito de acción y temas clave

1.2 De acuerdo con el mandato del Centro adoptado por la 16ª reunión ordinaria de las Partes Contratantes (Marrakech, Marruecos, 3 a 5 de noviembre de 2009), los principales campos de acción de REMPEC para la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques y el desarrollo de un nivel de preparación y respuesta ante casos de contaminación marina accidental y cooperación en caso de emergencias consisten en:

- .1 reforzar las capacidades de los Estados ribereños en la región con vistas a evitar la contaminación del medio marino causada por buques y garantizar la aplicación efectiva en la región de las normas que gocen de reconocimiento general a nivel internacional relativas a la prevención de la contaminación causada por buques, así como a hacer disminuir la contaminación del medio marino causada por las actividades marítimas, incluyendo las embarcaciones de recreo, luchar contra ella y, en la medida de lo posible, eliminarla;
- .2 desarrollar la cooperación regional en el campo de la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques y facilitar la cooperación entre Estados ribereños del Mediterráneo para actuar en caso de incidentes de contaminación que den lugar o puedan dar lugar a una descarga de hidrocarburos u otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP) y que requieran la adopción de medidas de emergencia u otra respuesta inmediata;
- .3 prestar asistencia a los Estados ribereños de la región mediterránea que así lo soliciten en el desarrollo de sus propias capacidades nacionales para responder ante incidentes de contaminación que den lugar o puedan dar lugar a una descarga de hidrocarburos u otras SNP y facilitar el intercambio de información, cooperación tecnológica y formación;
- .4 proporcionar un marco para el intercambio de información sobre cuestiones operacionales, técnicas, científicas, jurídicas y financieras y fomentar el diálogo destinado a llevar a cabo una acción coordinada a nivel nacional, regional y mundial para la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002; y
- .5 prestar asistencia a los Estados ribereños de la región que así lo soliciten en casos de emergencia, ya sea directamente o a través de la obtención de asistencia de otras Partes o, cuando no haya posibilidad de obtenerla dentro de la región, ayudarlos a obtener ayuda internacional de fuera de la región.

2 ESCENARIOS ACTUALES Y FUTUROS DE LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y LA REGIÓN MEDITERRÁNEA

2.1 La Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2016-2021) (la Estrategia Regional (2016-2021)) y sus objetivos generales y específicos se han desarrollado sobre la base de la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques original adoptada por la COP 14 en 2005. El ejercicio de revisión se ha realizado en paralelo a la preparación del Programa de Trabajo Integrado de Seis Años del PNUMA/PAM para el período de 2016 a 2021 (estrategia a medio plazo), la redacción de la Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible (MSSD) 2.0 (2016-2025) y la aplicación del EE durante el bienio 2014-2015, teniendo en cuenta el marco jurídico, financiero e institucional del sistema de Barcelona, incluyendo en particular las disposiciones del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 y el mandato de REMPEC como el Centro regional encargado de la aplicación de dicho Protocolo. La Estrategia Regional (2016-2021), por tanto, debería entenderse como parte integral de la estrategia a medio plazo del PNUMA/PAM.

2.2 El proceso de revisión ha incorporado, según el caso, las conclusiones de un informe sintético sobre la evaluación de la aplicación de la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2005-2015) (REMPEC/WG.36/4), basado en la respuesta de las Partes Contratantes ante una solicitud de información realizada por REMPEC durante el verano de 2014, y de un informe comparativo sobre estrategias/planes de acción sectoriales/iniciativas mediterráneas, europeas e internacionales sobre protección del medio marino en curso y existentes (REMPEC/WG.36/5), ambos preparados bajo la dirección de REMPEC.

2.3 Además, al igual que la Estrategia original, la Estrategia Regional (2016-2021) se ha elaborado en el contexto de escenarios pasados, presentes y futuros que definen a la industria marítima y la región mediterránea, en particular:

- .1 el papel cada vez mayor de los servicios de transporte marítimo en un mundo globalizado más interconectado y, por tanto, la necesidad de garantizar mejor el cumplimiento de las normas más exigentes de transporte marítimo, también mediante una mayor interacción en los niveles nacional, subregional, regional y mundial;
- .2 los desarrollos esperados relacionados con el tráfico marítimo en el Mediterráneo, en particular a través de la futura red transmediterránea de transporte (TMN-T);
- .3 la mayor preocupación de la opinión pública general sobre el impacto de las actividades de transporte marítimo mundial tanto sobre la vida humana como sobre el medio marino; y
- .4 los desarrollos recientes y esperados a nivel regional y mundial relacionados con la regulación del transporte marítimo que pueden necesitar nuevos enfoques con respecto a la protección del medio marino mediterráneo y requieren un planteamiento común sobre la cuestión de la protección del medio marino en la región, encabezados por REMPEC.

2.4 Teniendo en cuenta lo anterior, debería fomentarse la participación y cooperación de la industria del transporte marítimo y los sectores privados relevantes a través de consultas y de la contribución técnica y financiera, mientras se aplica la Estrategia Regional.

3 OBJETIVOS GENERALES

Consideraciones regionales (PNUMA/PAM)

3.1 Tomando en consideración la declaración de la misión de REMPEC, el marco jurídico, financiero e institucional del sistema de Barcelona, incluyendo en particular las disposiciones del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002, y los escenarios presentes y futuros esperados que definen a la industria marítima y la región mediterránea, los objetivos fundamentales de la Estrategia Regional son tres, en particular:

- .1 la prevención de la contaminación por los buques¹;
- .2 prevención de accidentes marítimos; y
- .3 preparación para responder ante incidentes de contaminación importantes.

3.2 La sección 4 describe los objetivos específicos que, si se logran, cumplirán los objetivos generales establecidos arriba. Para cada objetivo específico, se proponen algunas metas que servirán también como criterios para indicar el éxito (o no) de las Partes Contratantes en el cumplimiento de los objetivos. Las metas de aplicación se establecen en forma de cuadros en el **apéndice 1**. Aunque el rol de REMPEC será, como lo ha sido desde su concepción, principalmente el de ayudar a las Partes Contratantes a mejorar sus capacidades nacionales y a facilitar los medios para la cooperación regional y subregional, la mayoría de los objetivos específicos incluyen tareas definidas que se asignan a la Secretaría (REMPEC) como parte integral de la Estrategia Regional. Para cada objetivo específico se definen, como sigue, resultados esperados relativos a las Partes Contratantes y la Secretaría:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- Medidas por parte de todas las Partes Contratantes para aplicar la Estrategia Regional

Resultados relativos a la Secretaría

- Medidas de apoyo ofrecidas por la Secretaría tal y como se definen en la resolución 7 adoptada por la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños de la Región Mediterránea sobre la Protección del Mar Mediterráneo en Barcelona el 9 de febrero de 1976 y por la Decisión posterior sobre el mandato de REMPEC de la COP 16 (UNEP(DEPI)/MED IG.19/8, anexo II, páginas 45 a 58), Marrakech, del 3 al 5 de noviembre de 2009.

3.3 En vez de indicar plazos explícitos para el cumplimiento de los objetivos específicos, la Estrategia Regional establece dos niveles de urgencia: *prioridad alta*, según el cual se espera que todas las Partes Contratantes y REMPEC cumplan el objetivo concreto hasta finales de 2018, y *prioridad media*, para los casos en que de manera realista no se espera que se cumplan los objetivos en cuestión en un plazo inferior a cinco años tras la adopción de la Estrategia Regional, es decir, hasta finales de 2020. Por tanto, el fin último sería que todas las Partes Contratantes y REMPEC aplicaran la Estrategia Regional completa bastante antes de que finalice el período que abarca la estrategia a medio plazo del PNUMA/PAM 2016-2021. En el **apéndice 1** se muestra también una indicación de la prioridad asignada a cada objetivo específico.

3.4 El informe comparativo mencionado en el párrafo 2.2 arriba ha mostrado que varias áreas de actividad dentro de los objetivos específicos tienen fuertes sinergias con el trabajo de otros componentes del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM) y organizaciones regionales e internacionales relacionadas. Donde sea necesario, los compromisos requeridos de REMPEC en virtud de la Estrategia Regional deberían crear vínculos con el trabajo de estas otras entidades y fomentar la cooperación entre ellas. En particular, deberían tenerse en cuenta las siguientes iniciativas y trabajos:

¹ Tal y como se define en el artículo 2.4 del Convenio MARPOL.

- .1 Mediterráneo: el Plan de Acción para la Protección del Medio Ambiente Marino y el Desarrollo Sostenible de las Zonas Costeras del Mediterráneo (PAM fase II), la estrategia a medio plazo del PNUMA/PAM (2016-2021), el EE, la Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible Revisada (MSSD), la Estrategia Regional sobre la Gestión del Agua de Lastre de los Buques, el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos y el Plan de Acción del Protocolo “Offshore”;
- .2 Europa: Planes de Acción sobre preparación y respuesta ante la contaminación de la AESM, el Mecanismo de Protección Civil de la Unión (UCPM), el Marco sobre la Estrategia Marina y la Iniciativa Horizonte 2020 (Iniciativa H2020); y
- .3 Internacional: el IMSAS (incluyendo el Código para la Implantación de los Instrumentos de la OMI (Código III)) y las prioridades del Programa Integrado de Cooperación Técnica (ITCP).

Estrategia a medio plazo del PNUMA/PAM 2016-2021

3.5 De las áreas de negocio identificadas en el proceso de desarrollo de la estrategia a medio plazo del PNUMA/PAM 2016-2021, deberían tenerse en cuenta y estar siempre presentes como objetivos generales a la hora de aplicar los objetivos específicos relevantes de la Estrategia Regional las siguientes, que pueden referirse a buques:

- .1 prevenir y controlar materiales contaminantes, vertidos y descargas de hidrocarburos, así como la eutrofización debida a la actividad humana;
- .2 evitar la generación de basura marina y reducir su impacto en el medio marino y costero;
- .3 mantener las especies no autóctonas introducidas por las actividades humanas en niveles que no alteren negativamente el ecosistema;
- .4 mantener la integridad del fondo marino, especialmente en hábitats bentónicos prioritarios; y
- .5 mejorar la resiliencia de la región mediterránea ante los impactos del cambio climático y la variabilidad del medio marino y costero.

3.6 La aplicación de los objetivos de la Estrategia Regional se acelerará una vez las Partes Contratantes tengan y apliquen mecanismos actualizados de gobernanza nacional (véase también el párrafo 3.28 debajo) y regional para la aplicación del Convenio de Barcelona, sus Protocolos y las estrategias y planes de acción adoptados.

3.7 También son relevantes las conclusiones del Programa de Trabajo Estratégico de cinco años del PAM para el período de 2010 a 2014, ampliado a 2015 por la COP 18. De los temas prioritarios del Programa, la prevención y el control de la contaminación es el más importante para la Estrategia Regional y debería seguir sirviendo como mandato principal para el futuro, así como el establecimiento de la alerta temprana ante contaminación (vertidos de hidrocarburos y SNP) y la consecución de menores niveles de contaminación en los medios marino y costero del Mediterráneo. Estos temas se encuentran dentro de algunos de los objetivos específicos de la presente Estrategia Regional. El otro tema prioritario pertinente es el cambio climático, una cuestión que, bajo la perspectiva de la Estrategia Regional, debería limitarse a la contribución que haría un transporte marítimo más limpio y eficiente dentro de los esfuerzos generales que deberían hacer las Partes Contratantes, tanto en la tierra como en el mar, para reducir las repercusiones del cambio climático. Esta cuestión se contempla en los objetivos específicos 1 a) y 15 de la presente Estrategia.

Enfoque ecosistémico (EE)

3.8 Tras el compromiso de las Partes Contratantes de aplicar progresivamente el EE a la gestión de las actividades humanas con el objetivo de conseguir un cambio real en el medio marino y costero del Mediterráneo, se encargó a la Secretaría del PNUMA/PAM que preparara un programa de vigilancia de EE y que integrara el EE en el trabajo general del PNUMA-PAM/Convenio de Barcelona; así se identificaron los siguientes objetivos ecológicos, relevantes para la presente Estrategia, a los que esta, a su vez, hace referencia en sus objetivos específicos relevantes:

- .1 que las especies no autóctonas introducidas por las actividades humanas se mantengan en niveles que no alteren negativamente el ecosistema;
- .2 que los contaminantes no provoquen un impacto significativo sobre los ecosistemas marinos y costeros ni sobre la salud humana;
- .3 que la basura marina y costera no afecte negativamente al medio marino y costero; y
- .4 que el ruido de las actividades humanas no provoque un impacto significativo sobre los ecosistemas marinos y costeros.

3.9 A partir de un análisis inicial de las deficiencias de medidas existentes en virtud del Convenio de Barcelona relativas a lograr o mantener un buen estado medioambiental del mar Mediterráneo, de conformidad con el EE, realizado por la Secretaría del PNUMA/PAM, se identificó que requerían un trabajo adicional en el futuro las siguientes áreas, las cuales se abordan todas de una forma u otra dentro de la Estrategia Regional:

- .1 la interrelación entre participación pública y política científica, que se contempla en el objetivo específico 18 de la Estrategia Regional (fomentar la participación de las instituciones técnicas y científicas regionales en las actividades de investigación y desarrollo (I+D) y facilitar la transferencia de tecnología);
- .2 las especies exóticas invasoras, concretamente en relación con el sistema de especies exóticas invasoras marinas del Mediterráneo (MAMIAS), que se contempla directamente en la Estrategia Mediterránea BWM y el objetivo específico 1 b) ii);
- .3 la contaminación marina, que se contempla en la mayoría de los objetivos específicos de la Estrategia Regional;
- .4 la basura marina, que se contempla directamente en la aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), anexo V: Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques, la disposición de instalaciones receptoras en los puertos y la descarga de los desechos generados por buques (objetivos específicos 1, 5 y 6 de la Estrategia Regional); y
- .5 el ruido marino causado por los buques, que se contempla en el objetivo específico 13.

Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible (MSSD)

3.10 Tras una decisión de las Partes Contratantes, en la COP 18, para revisar la MSSD, la Comisión Mediterránea de Desarrollo Sostenible (MCSD), en base a una consulta amplia de las partes implicadas, recomendó que la MSSD revisada se centrara en seis áreas temáticas de acuerdo con el proceso mundial para lograr los objetivos de desarrollo sostenible, de los cuales los tres siguientes se considera que son relevantes para la presente Estrategia Regional y, por tanto, se han tenido en cuenta en los objetivos generales y algunos de los objetivos específicos de la Estrategia, según el caso:

Mares y costas, incluyendo los esfuerzos para alcanzar un buen estado medioambiental de los ecosistemas marinos y costeros del Mediterráneo;

Clima, incluyendo los impactos del cambio climático sobre los recursos naturales y los sectores socioeconómicos, así como posibles respuestas; y

Gobernanza, incluyendo la financiación y cuestiones relacionadas con el Convenio de Aarhus como la participación pública y la cooperación.

3.11 Partiendo de la revisión en curso de la MSSD, que prevé la redacción de la MSSD 2.0 (2016-2025), se ha identificado que las siguientes direcciones estratégicas del borrador son apropiadas para reflejarlas, *mutatis mutandis*, en la Estrategia Regional:

- .1 reforzar la aplicación y el cumplimiento de los Protocolos del Convenio de Barcelona y otros instrumentos e iniciativas de política regional (por ejemplo el EE) complementados por enfoques nacionales, lo cual está implícito en los objetivos generales de la Estrategia y algunos objetivos específicos;
- .2 desarrollar capacidad y aplicar programas para compartir datos de vigilancia integrada del medio marino y costero de una forma cooperativa subnacional, nacional y regional, lo cual forma parte de muchos de los objetivos específicos dentro de distintos títulos;
- .3 desarrollar conocimiento científico y capacidades técnicas para hacer frente al cambio climático y asegurar la toma de decisiones informada a todos los niveles, lo cual se contempla en el objetivo específico 1 a) en lo que se refiere a la eficiencia energética de los buques en virtud del anexo VI de MARPOL; y
- .4 mejorar la capacidad de los gobiernos locales y nacionales, así como de otras partes implicadas, incluyendo al sector privado, lo cual se contempla en los objetivos específicos 3 y 18.

Otras iniciativas relevantes en virtud del PAM

3.12 De las otras iniciativas regionales y planes de acción que se enumeran en el apartado 3.4.1 anterior, la Estrategia Mediterránea BWM se menciona en los objetivos 1 b) y d); el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos en los objetivos específicos 5, 6 y 9; y el Plan de Acción del Protocolo “Offshore” debería tenerse en cuenta a la hora de aplicar la mayoría de los objetivos específicos, en particular los que se refieren a la prevención y el control de la contaminación marina por los buques. En relación con las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo, el objetivo específico 9 está dedicado exclusivamente a su aplicación.

Consideraciones europeas (UE)

AESM

3.13 Teniendo en cuenta el magnífico resultado de acuerdos anteriores de cooperación entre las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y la AESM, sería recomendable mantener y, donde sea necesario, aumentar la coordinación entre ellas, especialmente a la hora de aplicar algunos de los objetivos específicos de la Estrategia Regional, que en condiciones ideales deberían estar en plena sintonía no solo con los fines de las estrategias y planes de acción del PNUMA/PAM, sino también con las políticas de la Unión Europea (UE) que afectan a la protección del medio mediterráneo que está aplicando actualmente o va a aplicar la AESM. Además, las Partes Contratantes que no son miembros de la UE deberían aspirar a adaptar sus prácticas y legislación en materia de seguridad marítima y, especialmente, de prevención y respuesta ante contaminación generada por los barcos, de acuerdo con las de sus Estados vecinos del Mediterráneo que son miembros de la UE.

3.14 Actualmente, hay tres planes de acción sobre preparación y respuesta ante la contaminación desarrollados por la AESM: el primero, aplicable a los hidrocarburos (en lo sucesivo denominado el “Plan de Acción del Hidrocarburos de la AESM”), identifica el mar Mediterráneo, en particular la zona a lo largo de la ruta de los petroleros desde el mar Negro, como zona prioritaria en las aguas

europeas que requiere medidas adicionales. El segundo se refiere a cuestiones de SNP (en lo sucesivo denominado el “Plan de Acción de SNP de la AESM”). El tercero es el Plan de Acción de la AESM para la Respuesta en casos de Contaminación Marina causada por Instalaciones de Gas e Hidrocarburos (en lo sucesivo denominado el Plan de Acción “Offshore” de la AESM). Los puntos en común entre algunas de las medidas a las que se hace referencia en los planes de acción de la AESM y los objetivos de la Estrategia Regional son muy evidentes. Por tanto, todas las medidas relevantes de los planes de acción que se consideren aplicables al Mediterráneo, en particular a las zonas a las que se amplía el mandato de la AESM para abarcar a terceros y acuerdos regionales, deberían reflejarse como proceda en la Estrategia Regional. Para ello, los objetivos específicos 7, 17, 18, 19, 20, 21 y 22 hacen referencia a los anteriores planes de acción.

Mecanismo de Protección Civil de la Unión (UCPM)

3.15 El UCPM facilita la cooperación en el ámbito de la protección civil para mejorar la eficiencia de los sistemas para prevenir, prepararse y responder ante desastres naturales y causados por el hombre, incluyendo emergencias medioambientales marinas. La Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta en Casos de Contaminación Marina Causada por Buques (2016-2021) debería hacer uso de aspectos relevantes del UCPM y reflejarlos como medidas apropiadas que debe abordar REMPEC en virtud de los objetivos específicos 19, 20, 21 y 22.

Directiva marco sobre la estrategia marina de la UE

3.16 La Directiva marco sobre la estrategia marina (2008/56/CE) establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino. En concreto, exige a los Estados miembros que comparten una región o subregión marina que cooperen para garantizar que las medidas necesarias para lograr los objetivos de la Directiva son coherentes y están coordinadas a lo largo de la región o subregión marina en cuestión. Para lograr esta coordinación, los Estados miembros están obligados a utilizar estructuras existentes de cooperación institucional regional, incluyendo aquellas en virtud de convenios sobre mares regionales, haciendo todos los esfuerzos posibles para coordinar sus acciones con terceros países que tengan soberanía o jurisdicción sobre las aguas implicadas. Asimismo, los Estados miembros están obligados, en la medida de lo posible, a basarse en los programas existentes y las actividades desarrolladas en el marco de estructuras resultantes de los convenios sobre mares regionales. Por tanto, es recomendable que se tengan en cuenta las disposiciones aplicables de la Directiva mencionada arriba a la hora de aplicar la Estrategia Regional.

Iniciativa H2020

3.17 La Iniciativa Horizonte 2020 es un programa paraguas que une todas las políticas, estrategias y planes de acción, haciendo hincapié en la excelencia en la ciencia, el liderazgo industrial y el abordaje de retos sociales, como la mejora de la protección marítima. Como tal, pretende mejorar la calidad de vida de más de 420 millones de ciudadanos que viven en los 25 países que rodean el mar Mediterráneo, cuyos ministros responsables han acordado reforzar la dimensión de prevención de la contaminación de la Iniciativa y prestar atención a cuestiones relacionadas y emergentes, como los residuos peligrosos y la basura marina, y al mismo tiempo seguir reforzando las sinergias con el Convenio de Barcelona y dar pasos firmes para garantizar la plena aplicación y ejecución de políticas que respalden las metas de la Iniciativa H2020, de acuerdo con el EE, con el apoyo del componente de desarrollo de capacidad cuando sea necesario.

3.18 Como la segunda fase de la Iniciativa H2020 (2015-2020) claramente tiene una enorme importancia para los fines y objetivos de la Estrategia Regional, deberían examinarse plenamente las políticas, estrategias y planes de acción contemplados en virtud de la segunda fase de la Iniciativa H2020 a la hora de aplicar la Estrategia en su conjunto.

Consideraciones internacionales (OMI)

Prioridades del Programa Integrado de Cooperación Técnica (ITCP) de la OMI

3.19 Las siguientes prioridades temáticas relacionadas con la protección del medio marino, seleccionadas para su inclusión en el ITCP de la OMI para el bienio de 2016-2017 y, por tanto, destinadas a ser financiadas por el ITCP, es probable que sigan siendo preocupaciones principales del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) en los próximos años:

- .1 ayudar a los países a aplicar el Convenio MARPOL y, más concretamente, a disponer de instalaciones portuarias receptoras, establecer zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), introducir la gestión de residuos y aplicar de manera uniforme el anexo VI sobre medidas de eficiencia energética para los buques;
- .2 ayudar a los países a aplicar el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC 90) y el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas, de 2000 (Protocolo OPRC-SNP de 2000) y mejorar la cooperación regional para la preparación, respuesta y cooperación ante la contaminación marina, así como a abordar aspectos de la aplicación de los regímenes internacionales relevantes sobre responsabilidad e indemnización por daños causados por la contaminación de hidrocarburos y SNP;
- .3 reforzar la capacidad nacional y regional y fomentar la cooperación regional para la ratificación y aplicación efectiva del Convenio de Hong Kong para el Reciclaje de los Buques, el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM) y las directrices de biocarburantes de los buques; y
- .4 ayudar a los países a ratificar y aplicar el Protocolo de Londres sobre la Prevención de la Contaminación por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

3.20 Todas las prioridades temáticas enumeradas arriba tienen una correspondencia directa con varios objetivos específicos y, por tanto, deberían reflejarse en las medidas relevantes requeridas en virtud de dichos objetivos. Las prioridades temáticas, por tanto, se han reflejado respectivamente en los objetivos específicos 1, 5, 12, 15, 20, 21 y 22.

3.21 Como se menciona en el párrafo 3.19 anterior, se debería tener en cuenta que los Gobiernos de los Estados miembros pueden pedir ayuda a la OMI para la aplicación y entrega de los objetivos que se refieren a ello en las prioridades temáticas del ITCP de la OMI anterior, una vez aprobado por el Comité de Cooperación Técnica de la Organización. Como objetivo general, se solicita a la Secretaría que explore formas y medios que puedan garantizar dicha ayuda para aplicar los objetivos específicos en cuestión.

Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI

3.22 En base a la experiencia adquirida mediante la aplicación del Plan Voluntario de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (VIMSAS), la Asamblea de la OMI adoptó, en 2009, el Código III, que constituiría la nueva norma de auditorías y se haría obligatorio en virtud de los convenios internacionales relevantes, junto con el Marco y los Procedimientos revisados para la aplicación del Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS), adoptado en 2013. La Asamblea, al mismo tiempo, instó a los Gobiernos a seguir ofreciéndose voluntarios y a estar disponibles para auditorías en virtud de los instrumentos obligatorios de la OMI que anteriormente abarcaba el VIMSAS, hasta la entrada en vigor de las modificaciones de los convenios relevantes para harán obligatorio el Código III, cuando tenga efecto pleno el nuevo IMSAS, posiblemente en 2016. Estos importantes desarrollos se recogen en la Estrategia Regional, en el objetivo específico 3.

Aplicación de la Estrategia

3.23 La aplicación plena y efectiva de la Estrategia Regional depende, entre otros, de tres factores principales:

- .1 la voluntad política de las Partes Contratantes;
- .2 la capacidad de REMPEC de responder a las solicitudes de las Partes Contratantes en la preparación de documentos, como directrices y otros instrumentos facilitadores, y en la coordinación y organización de actividades; y
- .3 la disposición de recursos humanos y financieros adecuados.

3.24 Antes de nada, se ha demostrado ya la voluntad política de las Partes Contratantes de tomar medidas en el campo de la prevención y respuesta ante la contaminación marina de los buques mediante la adopción de varios instrumentos que emanan del marco del Convenio de Barcelona, especialmente el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002. No obstante, un número importante de Partes Contratantes no fueron capaces de cumplir muchos de los objetivos específicos adoptados a través de la Estrategia Regional (2005-2015) original. Por tanto, es patente que es necesario tomar más medidas concretas para que los compromisos políticos y jurídicos que implica la adopción del Protocolo y sus estrategias y planes de acción asociados tengan un efecto significativo. Además, el hecho de que se produzcan continuamente incidentes de contaminación en la región con seguridad ayudará a los gobiernos a centrarse en la importancia de abordar estas cuestiones.

3.25 En segundo lugar, es importante garantizar que se proporcionan instalaciones y recursos humanos adecuados a REMPEC para que pueda cumplir con sus responsabilidades de ayudar a las Partes Contratantes a mejorar sus capacidades nacionales y facilitar la cooperación regional. Concretamente, se solicitará al personal adicional dedicado a ello, durante el período que abarca la Estrategia Regional, que permita a REMPEC cumplir su mandato. Considerando que la situación financiera está pasando actualmente por un período delicado, la disposición de personal formado adecuadamente trasladado por las Partes Contratantes para trabajar en REMPEC durante períodos de tiempo limitados (por ejemplo, dos años) permitiría al Centro cumplir su mandato en virtud de la Estrategia Regional de forma profunda y oportuna. Este tipo de traslados tendrían también el beneficio adicional de permitir al personal trasladado profundizar su comprensión y conocimiento del régimen del PNUM/PAM en general y de las actividades de REMPEC en particular.

3.26 En tercer lugar, se reconoce que en muchos casos la falta de aplicación y ejecución de las medidas implicadas es el resultado de la asignación inadecuada de recursos humanos y financieros dentro de las administraciones para llevar a cabo las tareas requeridas. Por tanto, para lograr las metas y los objetivos de la Estrategia Regional, sería fundamental para todas las Partes Contratantes garantizar que los gobiernos, incluidas las autoridades nacionales marítimas y del medio marino, son conscientes de la importancia de las cuestiones que aborda el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 y sus estrategias y planes de acción asociados, y asignan los recursos adicionales necesarios para cumplir con las tareas correspondientes. En este sentido, es previsible que haya algunos fondos

disponibles de los organismos especializados de los sistemas de la ONU, por ejemplo la OMI, para realizar tareas que también ayudarían a cumplir los mandatos de estas organizaciones y organismos. Además, se puede obtener el apoyo financiero para proyectos claramente definidos que cumplen también los objetivos de la UE a través de distintos mecanismos de financiación de la Unión Europea.

3.27 Por último, dentro de la estructura de la colaboración euromediterránea, REMPEC desempeña un papel claro en la aplicación de proyectos destinados a avanzar en la introducción del marco legislativo de la UE, adaptado cuando proceda, en las normativas y disposiciones reglamentarias de los Estados ribereños del Mediterráneo que no son miembros de la UE para garantizar una aplicación coherente, efectiva y uniforme del marco reglamentario internacional aplicable relativo a la seguridad marítima y la prevención y respuesta ante la contaminación de los buques en el Mediterráneo. La legislación de la Unión Europea relevante y los convenios internacionales (OMI) aplicables se enumeran en el **apéndice 2**.

Plan de Acción Nacional (PAN)

3.28 Además de las observaciones anteriores, se puede alegar que la causa principal que subyace a una aplicación que se considera pobre a nivel nacional de muchos de los objetivos específicos de la Estrategia Regional (2005-2015) ha sido la falta de un PAN específico y bien estructurado que habría ayudado a las autoridades responsables a hacer frente a sus obligaciones de forma oportuna y organizada, con el apoyo de disposiciones presupuestarias adecuadas. Por tanto, se ha integrado un nuevo párrafo específico en el objetivo específico 3: Garantizar que las administraciones marítimas efectivas soliciten la constitución, con el apoyo de REMPEC, de PAN que definan las acciones requeridas que permitan a cada país aplicar la Estrategia Regional y otras obligaciones en virtud de instrumentos regionales e internacionales. Esa iniciativa facilitaría también la vinculación del PAN con los esfuerzos de la OMI relativos a la definición de deficiencias de cumplimiento de instrumentos de la OMI, el IMSAS de la OMI, incluyendo el Código III de la OMI, los planes de la OMI para ayudar a países en desarrollo con la preparación de políticas marítimas nacionales centradas en cuestiones relacionadas con la OMI y, por último, definir un plan de acción para solucionar las deficiencias identificadas.

4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

4.1 Ratificación de convenios marítimos internacionales relevantes relacionados con la protección del medio marino

4.1.1 Además del Convenio de Barcelona y sus Protocolos relevantes, hay varios convenios internacionales que abordan la prevención y respuesta ante la contaminación de los buques. El más importante de ellos es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, conocido comúnmente como el Convenio MARPOL, y sus seis anexos. Otros convenios relevantes, principalmente los adoptados bajo los auspicios de la OMI, se enumeran en el **apéndice 2** de la presente Estrategia Regional. Sigue habiendo varias deficiencias en cuanto a la ratificación de los convenios internacionales relevantes por parte de los Estados ribereños del Mediterráneo. Por tanto, es fundamental que, para establecer y mantener el fundamento jurídico global que permitiría a los Estados ribereños tomar las medidas necesarias para evitar y responder ante casos de contaminación por los buques en el mar Mediterráneo, todos los Estados ribereños del Mediterráneo tomen medidas, si procede, para ratificar y garantizar simultáneamente la aplicación y ejecución efectiva de estos convenios de acuerdo con las prioridades indicadas a continuación. Como parte de su mandato, REMPEC también prestará a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten asesoramiento y asistencia al respecto.

4.1.2 En concreto, con la adopción de la Estrategia Mediterránea BWM, incluyendo su Plan de Acción y Planificación asociados, los esfuerzos de las Partes Contratantes comprometidas en el proceso de ratificar el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de 2004 deberían coordinarse con la aplicación de la Estrategia Mediterránea BWM. En este sentido, se espera que REMPEC desempeñe un papel esencial en la coordinación de la aplicación del Plan de Acción de la Estrategia Mediterránea de BWM y en su papel como la Organización de Coordinación Regional (RCO) para la aplicación del Proyecto de Asociaciones GloBallast en el

Mediterráneo en colaboración con el Centro de Actividad Regional para las Áreas Especialmente Protegidas (RAC/SPA).

4.1.3 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La adopción de las medidas necesarias para ratificar y aplicar, con una *prioridad alta*, el Convenio MARPOL y sus seis anexos, para garantizar su transposición a la legislación nacional, con especial hincapié en el anexo V revisado (Reglas para prevenir la contaminación por basuras de los buques) y el anexo VI (Reglas para prevenir la contaminación atmosférica por los buques) modificado, y para cooperar a través de REMPEC para garantizar el pleno cumplimiento de sus disposiciones;
- b) La adopción de las medidas necesarias para ratificar y aplicar, con una *prioridad alta*, otros convenios internacionales relevantes de la OMI y garantizar su transposición a la legislación nacional en el mismo momento, así como el cumplimiento pleno de sus disposiciones; en particular, pero sin que esta lista sea exhaustiva, los siguientes:
 - i) el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques de 2001;
 - ii) el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 2004, incluyendo sus Directrices asociadas y otras recomendaciones relacionadas, en coordinación con la aplicación de la Estrategia Mediterránea sobre la Gestión del Agua de Lastre de los Buques;
 - iii) el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, de 2009;
 - iv) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, de 1992;
 - v) el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 2001;
 - vi) el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1992;
 - vii) el Protocolo sobre la Constitución de un Fondo Suplementario para Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 2003;
 - viii) el Protocolo de 2010 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, de 1996;
 - ix) el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, de 2007;
 - x) el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, de 1990 (Convenio OPRC 90) y su Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas, de 2000 (Protocolo OPRC-SPN 2000);
y

- xi) el Protocolo de Londres sobre la Prevención de la Contaminación por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de 1996².

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten, para cumplir con las prioridades establecidas en los párrafos a) y b) anteriores;
- d) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten en sus esfuerzos para ratificar y aplicar el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 2004, conjuntamente con la aplicación de la Estrategia Mediterránea BWM y el Proyecto de Asociaciones GloBallast en el Mediterráneo en colaboración con el RAC/SPA; y
- e) La prestación de asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.

4.2 Controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras

4.2.1 Además de la transferencia de especies acuáticas invasoras a través del agua de lastre de los buques, abordado en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques de 2004, los estudios han demostrado que la biocorrosión también puede ser un vector significativo para la transferencia de dichas especies. La biocorrosión en los buques que entran en las aguas del Mediterráneo puede provocar el establecimiento de especies acuáticas invasoras que pueden suponer una amenaza grave para la vida humana, animal y vegetal, las actividades económicas y culturales y el medio acuático en su conjunto. Por otro lado, el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques de 2001 se centra en la prevención de los impactos negativos del uso de sistemas antiincrustantes y los biocidas que pueden contener, pero no está pensado para prevenir la transferencia de especies acuáticas invasoras.

4.2.2 Conociendo el potencial de provocar daños que puede tener la transferencia de especies acuáticas invasoras a través de la biocorrosión que no solo ha reconocido la OMI, sino también el Convenio sobre la Diversidad Biológica (CBD), varios convenios sobre mares regionales del PNUMA (por ejemplo, el Convenio de Barcelona), el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), y la Secretaría del Programa Regional del Pacífico para el Medio Ambiente (SPREP), el CPMM de la OMI adoptó las Directrices para el control y la gestión de la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras de 2011, y solicitó a los Estados miembros que tomaran medidas urgentes para aplicar las Directrices a la hora de adoptar medidas para minimizar el riesgo de introducción de especies acuáticas invasoras a través de la biocorrosión.

4.2.3 El objeto de estas Directrices es proporcionar un enfoque coherente a nivel mundial con respecto a la gestión de la biocorrosión. Como se han realizado avances científicos y tecnológicos, se refinarán las Directrices para permitir que se aborde el riesgo de manera más adecuada. Los Estados del puerto, del pabellón y ribereños, así como otras partes que puedan ayudar a mitigar los problemas asociados con la biocorrosión, están obligados a actuar para aplicar las Directrices en la medida de lo posible. Como parte de su mandato, REMPEC prestará a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten asesoramiento y asistencia al respecto.

4.2.4 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

²Cualquier trabajo realizado a nivel de la OMI sobre el Protocolo de Londres debería simplificarse con el Protocolo del Convenio de Barcelona sobre la Prevención de la Contaminación del Mar Mediterráneo Causada por Vertidos desde Buques y Aeronaves bajo la responsabilidad de MEDPOL.

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La aplicación de las Directrices de 2011 para controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras, con un nivel de *prioridad media*, a la hora de adoptar medidas para minimizar el riesgo de introducir dichas especies mediante la biocorrosión, y cualquier experiencia adquirida en su aplicación se notificará a la OMI;
- b) La difusión de las Directrices a la industria del transporte marítimo y otras partes interesadas, a las que se exige que cooperen para minimizar los riesgos que implica; y

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten cumplir con los fines de los párrafos a) y b) anteriores.

4.3 Garantizar administraciones marítimas eficaces

4.3.1 La aplicación con éxito de instrumentos internacionales relevantes depende en gran parte de garantizar que los buques cumplen en todo momento con las normas exigidas a nivel internacional. Esto, por supuesto, requiere que los Estados se aseguren de que cuentan con administraciones marítimas eficaces capaces de cumplir eficazmente con sus obligaciones como Estado del puerto, del pabellón y ribereño de acuerdo con las recomendaciones y directrices de la OMI asociadas. En este sentido, la Asamblea de la OMI adoptó en 2013 resoluciones y enmiendas clave relativas al plan obligatorio de auditorías de la Organización, preparando el terreno para que el plan entre en vigor en 2016. El plan obligatorio de auditorías se percibe como una herramienta clave para evaluar el ejercicio de los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones y responsabilidades como Estados del puerto, del pabellón y ribereños en virtud de los tratados de la OMI pertinentes y, posteriormente, para ofrecerles la asistencia necesaria, cuando se requiera, para que cumplan con sus obligaciones de manera plena y eficaz.

4.3.2 Al mismo tiempo, la Asamblea adoptó el Código III de la OMI, que proporciona una norma mundial para permitir a los Estados cumplir con sus obligaciones como Estados del puerto, del pabellón y ribereños; el Marco y Procedimientos para el IMSAS; la lista no exhaustiva de obligaciones de 2013 en virtud de instrumentos relevantes para el Código III; y una resolución sobre el régimen transitorio desde el plan voluntario al obligatorio. Todos ellos se consideran documentos esenciales que, si se aplican correctamente, garantizarán una administración marítima eficiente y eficaz.

4.3.3 Una de las obligaciones importantes en virtud del Convenio MARPOL y otros tratados internacionales es el requisito de que el personal de las administraciones marítimas realice inspecciones periódicas de los buques que enarbolan su propio pabellón y de buques con pabellón extranjero que visiten sus puertos para garantizar que cumplen con las disposiciones relevantes de MARPOL y otros convenios aplicables. El problema es que aunque se realicen comprobaciones, la calidad de la inspección puede variar de un puerto a otro y de un agente a otro. Aunque se necesita aumentar el número de inspecciones para identificar buques de características inferiores a las normas aplicables, es fundamental mejorar primero la calidad de esas inspecciones. Se sugiere que se puede lograr si se presta más atención a la formación del personal de inspección de los Estados ribereños del Mediterráneo. En este sentido, REMPEC podría desempeñar un papel crucial en la formación de inspectores de buques para que realicen inspecciones de buques relacionadas con convenios internacionales de protección del medio marino, en particular el convenio MARPOL. Este esfuerzo debería realizarse en consulta y cooperación con otras organizaciones relevantes como la AESM, para evitar la acumulación de actividades y mejorar la eficiencia.

4.3.4 La aplicación plena de la presente Estrategia Regional debería ser también una medida de la eficiencia de la administración marítima. Un PAN bien estructurado y específico que defina claramente los procedimientos y las medidas necesarias que ayudarán a cada país a aplicar la Estrategia asegurará, o al menos facilitará, la consecución de los fines y objetivos de la Estrategia con

el apoyo de REMPEC. Esa iniciativa facilitaría también la vinculación del PAN con los esfuerzos de la OMI en relación con la definición de deficiencias de cumplimiento de instrumentos de la OMI, entre otros, el IMSAS, incluyendo el Código III de la OMI, los planes de la OMI para prestar asistencia a países en desarrollo con la preparación de políticas marítimas nacionales centradas en cuestiones relacionadas con la OMI y, por último, definir un plan de acción para solucionar las deficiencias identificadas. En otras palabras, los PAN proporcionarían una herramienta útil para evaluar los avances en países individuales y orientarlos en sus esfuerzos de aplicación de una manera adaptada, incluyendo la realización de una evaluación nacional y la definición de la medida correctora que se considere necesaria.

4.3.5 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) PAN preparados, con una *prioridad alta*, con la ayuda de REMPEC, si procede, para permitir la evaluación de los avances realizados y para orientar la aplicación plena de la Estrategia Regional de una forma adaptada, así como para realizar una evaluación nacional de las capacidades y definir la medida correctora necesaria;
- b) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo que no lo han hecho todavía, han mejorado con una *prioridad alta*, la actuación de las administraciones marítimas sobre la base del PAN mencionado arriba al realizar una autoevaluación de la actuación y las capacidades nacionales en la aplicación plena de MARPOL y otros convenios aplicables, utilizando la orientación establecida en la Resolución relevante de la OMI relativa a la autoevaluación de la actuación del Estado del pabellón³ y otras recomendaciones y directrices relevantes de la OMI⁴;
- c) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo que no lo han hecho todavía, en sus esfuerzos para proteger el medio marino y una vez se ha realizado con éxito la autoevaluación mencionada en el párrafo a) anterior y se ha tomado cualquier medida correctora, se han acogido al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, 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, una vez plenamente institucionalizado cuando dicho Código III sea obligatorio en virtud de MARPOL y otros convenios, que se espera que suceda en 2016;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- d) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten en el desarrollo del PAN mencionado en el párrafo a) anterior, diseñado para permitirles evaluar los progresos realizados, orientarlos en la aplicación plena de la Estrategia Regional de forma adaptada y realizar una evaluación nacional de sus capacidades y definir las medidas correctoras necesarias;
- e) La prestación de asistencia continua a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten para mejorar la actuación de sus administraciones marítimas de acuerdo con nuevos desarrollos de la OMI, en particular el IMSAS;
- f) La prestación de apoyo a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten para prepararse para acogerse al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, tras explorar la posible asistencia técnica a la que pueden tener derecho con arreglo al ITCP de la OMI y otras fuentes; y

³Resolución de la Asamblea de la OMI A.912 (22): Autoevaluación de la actuación del Estado del pabellón.

⁴La edición de 2013 de la publicación de la OMI titulada "MARPOL: Cómo hacerlo" contiene información útil sobre esta cuestión.

- g) La mejora continua del conocimiento y la experiencia del personal de inspección del Estado del pabellón mediante el establecimiento, a través de REMPEC, de un programa de actividades de formación relacionadas con instrumentos internacionales relevantes, en particular MARPOL, que garantice una formación apropiada para los inspectores de buques.

4.4 Reforzar el Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el Control por el Estado del Puerto (CEP) en la región mediterránea (MdE para la región mediterránea)

4.4.1 Para mejorar la efectividad de los Estados individuales en la realización de inspecciones de control por el Estado del puerto en virtud de convenios marítimos internacionales, incluyendo, en particular el Convenio MARPOL, se han adoptado varios Memorandos de Entendimiento por parte de los Estados implicados para mejorar la cooperación regional en este ámbito. El MdE de París se adoptó en 1982 para reforzar la cooperación sobre el control por el Estado del puerto principalmente entre Estados europeos y, a mediados de los 90, se adoptó un MdE para la región mediterránea con sede en Alejandría y un Centro de Información en Marruecos.

4.4.2 La Directiva 2009/16/CE de la UE establece un compromiso de inspección para los Estados miembros de la UE que se basa en el perfil de riesgo del buque. También se pueden priorizar para su inspección los buques que hayan sido objeto de denuncias de cualquier persona o entidad con interés legítimo. Asimismo, incluye la posibilidad de prohibir buques de los puertos de la UE. El MdE para la región mediterránea establece un nivel de inspección del 15% de inspecciones, pero este objetivo no se ha alcanzado todavía y, además, se sigue una política distinta de inmovilización.

4.4.3 La ampliación de la UE, mediante la cual dos miembros del MdE para la región mediterránea pasaron a regirse por la Directiva de la UE, merece toda la atención. Durante ese tiempo, REMPEC ha desempeñado y debería seguir desempeñando un papel facilitador en la mejora de la eficiencia del MdE para la región mediterránea y en el incremento de la cooperación entre el MdE para la región mediterránea y el MdE de París.

4.4.4 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El mandato de REMPEC por el cual el Centro debería, si es posible, ofrecer su asistencia al MdE sobre el Control por el Estado del Puerto en la región mediterránea para mejorar su efectividad y, si se solicita, facilitar que se mantenga la cooperación entre el MdE para la región mediterránea y el MdE de París;
- b) La puesta a disposición de los recursos y medios necesarios para permitir al MdE para la región mediterránea funcionar de manera eficaz, *con prioridad alta*;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La participación en reuniones del Comité del MdE;
- d) La asociación de la Secretaría con las actividades de formación sobre el control por el Estado del puerto que abordan cuestiones medioambientales, incluyendo las relacionadas con sistemas antiincrustantes, gestión del agua de lastre y biocorrosión, cuando proceda, en colaboración con instituciones reconocidas de formación dentro de la región; y
- e) El trabajo de la Secretaría en asociación con los MdE sobre el control por el Estado del puerto, en particular con el MdE de París, en organizar y hacer un análisis del seguimiento de campañas de inspección concentradas en deficiencias relacionadas con MARPOL.

4.5 Disposición de instalaciones receptoras en puertos

4.5.1 El Convenio MARPOL exige a las Partes que garanticen la disposición de instalaciones portuarias receptoras que puedan recibir residuos y mezclas de buques contemplados en sus distintos anexos. Este requisito también está reflejado en el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 y en legislación relevante de la UE. Por tanto, la imposibilidad de proporcionar dichas instalaciones supondría un incumplimiento de los compromisos internacionales y, además, puede dar lugar a que los operadores de buques sin escrúpulos descarguen ilegalmente materias prohibidas en el mar. La necesidad de evitar esas descargas es vital en el caso de una masa de agua virtualmente cerrada como el mar Mediterráneo. Aunque esta razón es bien conocida y se ha subrayado sin cesar desde que se adoptó MARPOL, a algunos Estados ribereños les sigue resultando difícil, posiblemente debido al coste que se considera excesivo, proporcionar, incluso a sus puertos principales, las instalaciones receptoras que están obligados a tener en virtud de los anexos de MARPOL que han ratificado y la legislación europea y regional asociada.

4.5.2 Algunas Partes Contratantes siguen enfrentándose a varios problemas asociados con la falta de instalaciones portuarias receptoras adecuadas en la región mediterránea. En primer lugar, sigue habiendo una carencia de orientación suficiente sobre los requisitos técnicos para proporcionar instalaciones receptoras adecuadas para los distintos tipos de desechos y residuos de carga, aunque esta cuestión se abordó específicamente en el proyecto MEDA⁵. En segundo lugar, está el problema de la eliminación final de los desechos en condiciones medioambientalmente satisfactorias. Esto es fundamentalmente un problema de gestión de desechos y requiere el establecimiento de procedimientos apropiados entre la autoridad portuaria (que generalmente no es una autoridad de eliminación de desechos) y las autoridades locales de gestión de desechos para los distintos tipos de desechos (por ejemplo, la basura comparable con los desechos municipales; desechos de hidrocarburos y fango que pueden ser aptos para su entrega a refinerías para su reprocesamiento o a usuarios apropiados como petróleos combustibles). En tercer lugar, está la cuestión del coste para la disposición de instalaciones receptoras y la necesidad de respetar, entre otros, el principio de quien contamina paga que implica que los buques que utilicen las instalaciones deberían pagar por sus servicios. La Directiva 2000/59/CE⁶ de la UE regula esta y otras cuestiones relacionadas en lo que respecta a los Estados miembros de la UE, mientras que a nivel internacional, también deberían tenerse plenamente en cuenta la última edición del Manual General sobre Instalaciones Portuarias Receptoras de la OMI⁷, la Guía de Buenas Prácticas para los Proveedores y Usuarios de Instalaciones Portuarias Receptoras⁸, las Directrices para Facilitar la Adecuación de las Instalaciones Portuarias Receptoras de Desechos⁹ y los nuevos requisitos incorporados en los anexos de MARPOL relevantes desde 2005, en particular la revisión del anexo V de MARPOL y los desarrollos en las categorizaciones de desechos asociados a la carga.

4.5.3 A nivel regional, de conformidad con los objetivos y principios del Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos adoptado por las Partes Contratantes en el marco del artículo 15 del Protocolo Relativo a la Contaminación Procedente de Fuentes y Actividades Terrestres (Protocolo LBS), las Partes Contratantes explorarán y aplicarán, hasta 2017, en la medida de lo posible, de acuerdo con el artículo 9 del Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos y con el artículo 14 del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002, formas y medios para cobrar un coste razonable por el uso de las instalaciones portuarias receptoras o, cuando proceda, aplicar un sistema de tasa no especial. Las Partes Contratantes también tomarán los pasos necesarios para proporcionar a los buques que utilicen sus puertos información actualizada relevante para la obligación resultante del anexo V del Convenio MARPOL y de su legislación aplicable en la materia.

⁵ Proyecto MEDA sobre instalaciones portuarias receptoras para recoger basura, aguas de sentina y residuos de hidrocarburos generados por los buques (MED.B7.4100.97.0415.8).

⁶Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

⁷Se espera que sea aprobada mediante el CPMM 68 en 2015 con el siguiente nuevo título: «Instalaciones portuarias receptoras: Cómo hacerlo».

⁸Circular MEPC.1/Circ.671/Rev.1.

⁹Resolución MEPC.83 (44).

4.5.4 De conformidad con el artículo 10 del Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos, las Partes Contratantes se comprometen a explorar e implementar, para el año 2019, en la medida de lo posible, medidas para cobrar costes razonables por el uso de instalaciones portuarias receptoras o, cuando proceda, aplicar un sistema de tasa no especial, consultando a las organizaciones regionales e internacionales competentes, cuando utilicen instalaciones portuarias receptoras para implementar las medidas dispuestas en el artículo 10.

4.5.5 La cuestión del pago por instalaciones portuarias receptoras es una cuestión importante para garantizar que los costes no son tan prohibitivos como para animar a los capitanes de los buques a incumplir el Convenio mediante la descarga de desechos en el mar. Por otro lado, las diferencias en la práctica entre un puerto y otro, incluyendo si se cobran o no tasas de gestión de desechos como un coste adicional para los usuarios de las instalaciones receptoras o si se incorporan dentro de los derechos portuarios, pueden provocar distorsiones en el uso de instalaciones receptoras, así como cargas de gestión de desechos significativas sobre quienes proporcionan esas instalaciones a un coste más bajo. Para garantizar que las tasas de gestión de desechos no desincentivan el uso de instalaciones receptoras en puertos del Mediterráneo, los Estados ribereños del Mediterráneo deben abordar esta cuestión.

4.5.6 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La disposición de instalaciones receptoras en sus puertos, con *prioridad alta*, a menos que se especifique lo contrario y si no se han tomado las medidas adecuadas y se han considerado los procedimientos relacionados con el coste del uso de dichas instalaciones, permitir su uso en cuanto están disponibles a una tasa que sea razonable y que no desincentive su uso;
- b) Para la basura, con *prioridad alta*:
 - i. todos los puertos principales han montado instalaciones para la recogida de basura y procedimientos para su eliminación; y
 - ii. todos los puertos principales cuentan con procedimientos de recogida y eliminación de basura.
- c) Para los residuos de hidrocarburos, con *prioridad alta*:
 - i. todos los puertos principales han establecido procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación para aguas de sentina, residuos de hidrocarburos y aguas de lastre sucias; y
 - ii. todos los puertos principales cuentan con procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de aguas de sentina, residuos de hidrocarburos y aguas de lastre sucias.
- d) Para las sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP), con *prioridad alta*:
 - i. todos los puertos principales que manipulen SNP han establecido procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de SNP; y
 - ii. todos los puertos principales cuentan con procedimientos de recogida, tratamiento y eliminación de SNP.

- e) Para las aguas residuales, con *prioridad alta*:
 - i. todos los puertos principales han establecido procedimientos de recogida y tratamiento de aguas residuales; y
 - ii. todos los puertos principales cuentan con procedimientos de recogida y tratamiento de aguas residuales.
- f) Para las sustancias que agotan la capa de ozono y los residuos procedentes de la depuración de gases de escape, con *prioridad media*:
 - i. todos los puertos principales han establecido procedimientos de recogida y tratamiento de sustancias que agotan la capa de ozono y residuos procedentes de la depuración de gases de escape; y
 - ii. todos los puertos principales cuentan con procedimientos de recogida y tratamiento de dichas sustancias y residuos.
- g) Para el agua de lastre y sedimentos, con *prioridad alta*:
 - i. todos los puertos principales y terminales en los que se realiza la limpieza y reparación de tanques de lastre se han esforzado en tomar medidas para estar en condiciones de cumplir con las disposiciones del Convenio de Agua de Lastre de 2004 en la fecha en que entre en vigor o posteriormente lo antes posible.

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- h) El asesoramiento bien estructurado proporcionado a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten puede incluir, pero no solo, una evaluación del tipo, especificaciones y capacidad del equipo necesario en los puertos importantes para manipular de manera eficiente y efectiva residuos y mezclas de buques. Dicha asistencia puede incluir también la preparación de directrices o modelos de formularios de planes de intervención. Todo esto debería basarse en trabajo previo realizado en esta materia y teniendo en cuenta la última edición del Manual General sobre Instalaciones Receptoras Portuarias de la OMI, la Guía de Buenas Prácticas para los Proveedores y Usuarios de Instalaciones Portuarias Receptoras y los nuevos requisitos incorporados desde 2005 en los instrumentos obligatorios relevantes para ayudar a las Partes Contratantes en el cumplimiento de este objetivo; y
- i) La contribución en la aplicación del Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos, como se considere oportuno, en la preparación del asesoramiento mencionado en el párrafo h) anterior, en particular para la preparación de directrices específicas para determinar la aplicación de gastos a un coste razonable para el uso de las instalaciones portuarias receptoras o, si procede, la aplicación de un sistema de tasa no especial, tras consultar a varias instituciones e iniciativas regionales y mundiales relevantes.

4.6 Descarga de desechos generados por buques

4.6.1 La disposición de instalaciones portuarias receptoras no es un fin en sí mismo sino el medio para conseguir un fin: la prevención de la contaminación marina por descargas ilegales. Sin embargo, algunos buques pueden disponer de suficiente capacidad a bordo dedicada al almacenamiento para entregar sus desechos en otro puerto de escala sin riesgo de que se viertan ilegalmente al mar. En esos casos, es importante establecer un sistema por el que un puerto notifique a las autoridades del siguiente puerto de escala del buque sobre el estado de las condiciones de almacenamiento de desechos del buque para que estas puedan inspeccionar el buque para garantizar que no se haya producido ningún vertido ilegal en tránsito.

4.6.2 En algunos casos las autoridades del puerto pueden considerar indispensable que los buques en cuestión descarguen sus desechos en las instalaciones portuarias receptoras antes de abandonar el puerto. Es importante, por tanto, que las autoridades portuarias apropiadas tengan poderes nacionales adecuados para ejecutar dicha decisión.

4.6.3 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El establecimiento, con *prioridad alta* y si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de un sistema de notificación al siguiente puerto de escala del buque sobre el estado de aguas de sentina, residuos de hidrocarburos, residuos de SNP, aguas residuales, basura, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos procedentes de la depuración de gases de escape que el buque mantenga a bordo;
- b) La aplicación, por parte de todos los Estados ribereños del Mediterráneo, con *prioridad alta*, de normativas nacionales que habiliten a las autoridades marítimas a exigir, si lo consideran necesario, a los capitanes de buques que descarguen desechos en las instalaciones portuarias receptoras designadas antes de navegar; y

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) Prestación de asesoramiento sobre el tema que soliciten las Partes Contratantes, posiblemente en asociación con el asesoramiento bien estructurado solicitado en virtud del objetivo específico sobre la disposición de instalaciones receptoras en puertos, teniendo en cuenta también, cuando proceda, el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos.

4.7 Seguimiento mejorado de incidentes de contaminación, así como la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas

4.7.1 Aunque en virtud de la Estrategia Regional (2005-2015) este objetivo específico exigía el establecimiento, hasta 2010, de sistemas y procedimientos para la supervisión y vigilancia nacional, con excepción de unos pocos Estados ribereños del Mediterráneo que ya han establecido la vigilancia aérea de las aguas bajo su jurisdicción, sigue habiendo una carencia general de supervisión y vigilancia de las aguas mediterráneas, necesaria para la aplicación efectiva del Convenio MARPOL. Esta falta de vigilancia sigue invitando a operadores de buques sin escrúpulos a descargar residuos ilícitos sin miedo a ser detectados.

4.7.2 Si se pretende que el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 llegue a tener alguna significación, será fundamental para todas las Partes Contratantes embarcarse en un sistema periódico de vigilancia aérea nacional. La carga de la vigilancia puede compartirse si se permite a la aeronave de un Estado vecino sobrevolar las aguas bajo la jurisdicción de otro Estado con objeto de supervisar el cumplimiento del Convenio MARPOL. Hay varias regiones del Mediterráneo que se prestan a esa cooperación subregional. Sin embargo, la vigilancia aérea debería complementarse siempre con patrullas marítimas.

4.7.3 Además de la vigilancia por parte de buques patrulla y aeronaves, la cooperación y el intercambio de información sobre vigilancia por satélite debería fomentarse para mejorar la detección de descargas ilícitas en toda la región del Mediterráneo. La ampliación a todas las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona de los servicios de CleanSeaNet ofrecidos por la AESM a los Estados miembros de la UE y recientemente puestos a disposición para los países beneficiarios del Proyecto Euromed de Cooperación sobre Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques III (Safemed III) (por ejemplo, Argelia, la Autoridad Palestina, Egipto, Israel, Jordania, el Líbano, Libia, Marruecos y Túnez) y a REMPEC, deberían explorarse en cooperación con REMPEC.

4.7.4 REMPEC, por otro lado, aplicó dos proyectos sobre este tema, en concreto el Proyecto de Servicios de Información Medioambiental Costera y Marina (MARCOAST) y el Proyecto de Vigilancia Aérea y por Satélite de Contaminación de Operaciones en el Mar Adriático (AESOP), entre 2007 y 2009, y ha organizado varias actividades, por ejemplo, las Operaciones de Vigilancia Aérea Coordinada para las descargas ilícitas de contaminación por los buques (opérations de surveillance coordonnée aérienne des rejets des navires en Méditerranée – OSCAR-MED) en octubre de 2009 y junio de 2013. Con el apoyo continuo de REMPEC, esas operaciones deberían intensificarse y realizarse periódicamente en toda la región y deberían coordinarse con medidas adoptadas para la aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores de descargas, como se describe con más detalle en el siguiente objetivo específico 8.

4.7.5 Para cumplir el objetivo específico de una mejor supervisión y vigilancia de las descargas ilegales,

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El establecimiento, con *prioridad alta* y si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de sistemas y procedimientos para la supervisión y vigilancia nacional y subregional, incluyendo, cuando sea posible, la vigilancia aérea¹⁰ periódica coordinada o individual en las aguas bajo la jurisdicción de las Partes Contratantes, si las Partes así lo acuerdan, y la notificación de los resultados a las reuniones periódicas de los puntos focales de REMPEC;
- b) El establecimiento, con *prioridad alta*, de sistemas subregionales, incluyendo procedimientos para sobrevolar las aguas¹¹ bajo la jurisdicción de un Estado vecino si las Partes vecinas así lo acuerdan, para la vigilancia de zonas sensibles desde el punto de vista ambiental y/o de alto riesgo del mar Mediterráneo;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) Análisis, en la medida en que resulte práctico, a través de la correspondencia directa con las Partes Contratantes, de los motivos del registro de mal cumplimiento de este objetivo por parte de muchas Partes Contratantes;
- d) La organización continua y la participación en la financiación y los recursos humanos que permitan cualquier actividad nueva sobre esta cuestión en la que se solicite al Centro que desempeñe un papel en base a la experiencia acumulada de las actividades realizadas de supervisión y vigilancia nacional;
- e) La facilitación de la organización de operaciones de supervisión y vigilancia aérea periódica coordinada o individual de las descargas ilícitas de contaminación de los buques;
- f) Se ha explorado la continuación de los servicios de CleanSeaNet ofrecidos por la AESM disponibles para todas las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona que no son Estados miembros de la UE, actualmente a través del Proyecto SAFEMED III, hasta 2021 y más adelante; y
- g) La cooperación con otros acuerdos regionales y la AESM en la realización de las solicitudes anteriores.

¹⁰ Vigilancia aérea: se refiere solo a la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas realizada por parte de aeronaves con la aprobación de los Estados implicados.

¹¹ Sobrevolar las aguas: se refiere solo a la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas realizada por parte de aeronaves con la aprobación de los Estados implicados.

4.8 Para mejorar el nivel de aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores de descargas¹²

4.8.1 A pesar de que muchos Estados ribereños del Mediterráneo han ratificado el Convenio MARPOL, no todos los países han establecido todavía un marco jurídico nacional para aplicar de manera efectiva el Convenio y, en concreto, un marco global para la aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores, aunque se entiende que los países que faltan están en proceso de adoptar legislación nacional que lo permita.

4.8.2 A pesar de que el tema es complejo, se han hecho muchos avances dentro del marco del Acuerdo para la Cooperación en la Lucha contra la Contaminación del Mar del Norte por Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas (Acuerdo de Bonn) y la Comisión para la Protección del Medio Marino del Mar Báltico - Comisión de Helsinki (HELCOM) para abordar estas cuestiones en el mar Báltico y el mar del Norte, así como en la parte del Mediterráneo que abarca el Plan Lion y el acuerdo RAMOGE, y hay un margen considerable para que otros Estados ribereños del Mediterráneo se beneficien de esta experiencia.

4.8.3 REMPEC ha ayudado a los países mediterráneos a establecer un marco jurídico apropiado para transponer a la legislación nacional las disposiciones del Convenio MARPOL en relación con las descargas ilícitas. Se llevó a cabo una evaluación de la situación con respecto a la aplicación del anexo I de MARPOL en los países mediterráneos que no son Estados miembros de la UE. Otros esfuerzos del Centro se han centrado en aumentar el conocimiento del personal jurídico, fiscales y magistrados y facilitar la cooperación judicial y el establecimiento de posibles procedimientos comunes, que en última instancia han conducido al establecimiento de la Red Mediterránea de Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley en relación con MARPOL dentro del marco del Convenio de Barcelona (MENELAS), cuyo mandato fue adoptado por la COP 18.

4.8.4 Aunque se han hecho muchos esfuerzos para cumplir esta tarea en virtud de la Estrategia Regional (2005-2015), sigue habiendo algunas Partes Contratantes que necesitan tomar medidas sobre esta cuestión. Por tanto, los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo han garantizado, con *prioridad alta*, la existencia de un marco legal nacional (normativas) como base para el enjuiciamiento de los infractores de descargas del Convenio MARPOL o de cualquier marco jurídico nacional que lo aplique;
- b) Participación activa, con *prioridad alta*, en la MENELAS de acuerdo con su mandato;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) El apoyo continuo proporcionado a las Partes Contratantes, actuando como la Secretaría de MENELAS y la entrega de informes sobre sus actividades a las Partes Contratantes en cada una de sus reuniones ordinarias;
- d) El mantenimiento del sistema de información del MENELAS; y

La colaboración con la Secretaría del PNUMA/PAM para seguir explotando posibles sinergias dentro de la red de mares regionales como la Red del Mar del Norte de Investigadores y Fiscales (NSN), la Red del Mar Báltico de Fiscales de Delitos contra el Medio Ambiente (ENPRO) y la AESM en el marco de MENELAS.

¹²Se hace referencia a la Resolución A.787 (19) de la Asamblea de la OMI, modificada por la Resolución A.882 (21). La publicación de la OMI titulada "MARPOL: Cómo hacerlo" contiene información útil relacionada con los temas de "Enjuiciamiento de los infractores" y "Detección y respuesta ante la contaminación".

4.9 Reducir la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo

4.9.1 Tras los resultados del trabajo preparatorio para el desarrollo de un instrumento jurídico regional para abordar la prevención de la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo en el Mediterráneo en colaboración con el Institut du Droit Economique de la Mer (INDEMER); los resultados de la COP 13; y la decisión de la Reunión de Expertos Nacionales sobre la Viabilidad del Instrumento Regional Jurídico sobre Prevención de la Contaminación Generada por las Actividades de las Embarcaciones de Recreo en el Mediterráneo celebrada en Mónaco en 2004, se acordó un conjunto de principios que sirvieran como marco para el posterior desarrollo, por parte de REMPEC, de Directrices sobre la prevención de la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo en el Mediterráneo.

4.9.2 De acuerdo con la Estrategia Regional (2005-2015), los Gobiernos Contratantes acordaron que las Directrices mencionadas arriba deberían prepararse y aplicarse junto con las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL. Por tanto, REMPEC, en estrecha cooperación con la OMI, desarrolló las Directrices en la materia que con el tiempo se adoptaron en la COP 15, renombradas como las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo¹³. El objeto de esas Directrices es ayudar a los Gobiernos a la hora de desarrollar, mejorar y promulgar legislación interna y tomar las medidas apropiadas con vistas a aplicar las normativas internacionales y regionales aplicables a la prevención de la contaminación del medio marino generada por las actividades de las embarcaciones de recreo. También pretenden animar a los usuarios de embarcaciones de recreo y administradores de puertos deportivos a aplicar prácticas adaptadas medioambientalmente y cumplir con los requisitos relevantes, y deberían servir también para ayudar en la planificación y el desarrollo del comportamiento medioambiental de los puertos deportivos.

4.9.3 Asimismo, las Partes Contratantes que apliquen las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo deberían remitirse también al Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos, según el caso.

4.9.4 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La aplicación, con *prioridad alta*, de las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo, conjuntamente con las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos;
- b) Las medidas tomadas para aplicar dichas Directrices notificadas a la Secretaría;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de ayuda a los Estados ribereños del Mediterráneo en la aplicación de las Directrices mencionadas en el párrafo a) anterior, teniendo en cuenta las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos; y
- d) El mantenimiento de un registro de los informes enviados a las Partes Contratantes de acuerdo con el párrafo b) anterior y la entrega de informes sintéticos periódicos a las reuniones relevantes de las Partes Contratantes.

¹³ Decisión IG 17/9 de PNUMA/PAM

4.10 Menor riesgo de abordajes mediante el establecimiento de sistemas de organización del tráfico de buques

4.10.1 El objetivo de la organización del tráfico de buques es mejorar la seguridad de la navegación y, por tanto, la prevención de la contaminación marítima por buques, en las zonas de convergencia y en zonas en las que hay mucha densidad de tráfico o en las que la libertad de movimiento del transporte marítimo está inhibida por espacio marítimo restringido, existencia de obstrucciones a la navegación, profundidades limitadas o condiciones meteorológicas desfavorables. Actualmente se han establecido dispositivos de separación del tránsito (DST) y otros sistemas de organización del tráfico de buques en la mayoría de las zonas de transporte marítimo más congestionadas del mundo, y a menudo el número de abordajes y encalladuras se ha reducido considerablemente.

4.10.2 La responsabilidad de la OMI en la organización del tráfico de buques se contempla en el capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS), que reconoce a la Organización como el único organismo internacional para establecer esos sistemas. Al igual que los planes de separación del tráfico, otras medidas de organización del tráfico adoptadas por la OMI para mejorar la seguridad en el mar incluyen las rutas en sentido doble, los recorridos recomendados, rutas de alta mar, zonas de precaución y zonas que deben evitarse.

4.10.3 En el Mediterráneo se han establecido ya algunos sistemas de organización del tráfico de buques. Sin embargo, puede haber margen para crear sistemas adicionales, al menos en pasos estrechos y en la región de las zonas costeras más sensibles.

4.10.4 El establecimiento de una red de autopistas marinas/marítimas como una sucesión de la red de rutas de navegación definidas físicamente y DST podría apoyar en última instancia distintos aspectos de la perspectiva integrada de cuestiones marinas y marítimas en la cuenca del mar Mediterráneo, con vistas al establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo que incluyan, entre otros, la necesidad de evitar algunas zonas como las zonas marinas protegidas (ZMP) y zonas especialmente protegidas de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM); la vigilancia e investigación de descargas ilícitas de buques; una mejor respuesta ante emergencias, incluyendo las operaciones de búsqueda y rescate, el remolque de emergencia y la respuesta ante contaminación; y la organización de la coexistencia de múltiples actividades marítimas. Considerando la entrada en vigor en julio de 2014 de la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, que los Estados miembros deberían transponer hasta 2016 con vistas al establecimiento de sus planes de ordenación del espacio marítimo hasta 2021, y teniendo en cuenta que la Directiva exige que los Estados miembros de la UE que comparten un mar cooperen para garantizar que sus planes de ordenación del espacio marítimo son coherentes y están coordinados a lo largo de la región marina, los componentes del PNUMA/PAM, incluyendo en particular el Centro de Actividad Regional del Programa de Acciones Prioritarias (CAP/PAP), el RAC/SPA y REMPEC, desempeñan un papel clave en el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo en la región del Mediterráneo, si todas las Partes Contratantes deciden seguir ese camino.

4.10.5 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La propuesta a la OMI, cuando sea necesario, de sistemas adicionales de organización del tráfico apropiados para su posible adopción de acuerdo con la legislación internacional;
- b) La consideración del establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo bajo jurisdicción nacional, cuando y donde sea posible, y sin perjuicio del derecho soberano de los Estados, en estrecha colaboración con las autoridades competentes nacionales relevantes y en cooperación con otros Estados ribereños del Mediterráneo que garanticen que sus planes de ordenación del espacio marítimo sean coherentes y estén coordinados a lo largo de la región del Mediterráneo;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten, ya sea individual o colectivamente, en la identificación de posibles zonas marítimas en las que se pueda considerar necesario un sistema de organización del tráfico y en la preparación de la documentación relevante para iniciar el proceso en la OMI; y
- d) La prestación de apoyo, en estrecha colaboración con los componentes del PAM, a las Partes Contratantes que así lo soliciten en sus esfuerzos hacia el establecimiento de sus planes de ordenación del espacio marítimo.

4.11 Control mejorado del tráfico marítimo

4.11.1 De acuerdo con el capítulo V de SOLAS sobre la seguridad de la navegación, concretamente la disposición reglamentaria 12, los Servicios de Tráfico Marítimo (STM) contribuyen a la seguridad de la vida en el mar, la seguridad y eficiencia de la navegación y la protección del medio marino, zonas costeras contiguas, obras e instalaciones mar adentro de posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo. Los Gobiernos Contratantes de SOLAS se comprometen a garantizar el establecimiento de VTS allí donde, en su opinión, el volumen de tráfico o el nivel de riesgo justifica dichos servicios, en cumplimiento de las directrices elaboradas por la Organización, sin perjuicio de los derechos y deberes de los Gobiernos en virtud de la legislación internacional o los regímenes jurídicos de estrechos utilizados para la navegación internacional y rutas marítimas archipelágicas.

4.11.2 Existen sistemas de control de tráfico marítimo, incluyendo STM, ya establecidos en algunas zonas del Mediterráneo. Ya se han producido incidentes en los que Estados ribereños han perdido la pista de buques que pueden plantear una amenaza de contaminación y este puede ser un motivo para establecer sistemas adicionales de control del tráfico marítimo en la región del Mediterráneo para aplicar de manera efectiva el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002.

4.11.3 Mediante el proyecto SafeMed II, se han realizado esfuerzos considerables para incrementar las capacidades de los Estados ribereños del Mediterráneo en relación con la prevención de accidentes marítimos, en particular en lo que se refiere a la gestión de los STM. En 2012 se realizó un programa de formación extensivo para operadores de VTS certificados por la Asociación Internacional de Ayudas Marinas a la Navegación y Señalización Marítima (AISM), supervisores de VTS e instructores de formación de VTS en el empleo financiado por el proyecto SafeMed II que permitió a más de 120 funcionarios de la región mediterránea recibir formación sobre gestión del tráfico marítimo. En 2012 también se organizó un taller regional del proyecto SafeMed II sobre el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance a los buques (LRIT) en cooperación con la AESM y la IMO para, entre otros, familiarizar a los trabajadores en prácticas con los requisitos técnicos y legales del LRIT. El proyecto SafeMed III, lanzado en junio de 2013 con una duración de 36 meses, se basa en los resultados conseguidos por SafeMed I y II y está diseñado para consolidarlos.

4.11.4 A nivel europeo, la necesidad de seguimiento permanente de los movimientos de buques condujo a la Unión Europea a adoptar la Directiva 2002/59/CE¹⁴ que establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo basado en los requisitos de la OMI. Vista la necesidad de mejorar el seguimiento de buques en el Mediterráneo, en concreto los que suponen una amenaza para el medio marino, los Estados ribereños del Mediterráneo deberían explotar plenamente el potencial del sistema de la UE, que incluye también el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo SafeSeaNet. En este sentido, deberían realizarse todos los esfuerzos posibles para identificar las posibilidades que puedan existir para el desarrollo y establecimiento de una infraestructura ad hoc.

¹⁴ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

4.11.5 Por otro lado, con la retirada progresiva de petroleros de casco único que transporten hidrocarburos y otras SNP, ahora completa, ha disminuido considerablemente el riesgo de contaminación grave que existía cuando se permitía operar a esos buques.

4.11.6 Los resultados esperados de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) Se identifican las zonas del Mediterráneo donde se podría mejorar el control del tráfico marítimo mediante el establecimiento de un régimen basado en el uso del sistema de identificación automática (SIA) conjuntamente con los STM y sistemas obligatorios de notificación de buques, y posteriormente los procedimientos de aprobación se completan lo antes posible;
- b) La mejora continua de la cooperación técnica entre los Centros de VTS de países vecinos y, de acuerdo con la necesidad, el intercambio de información sobre buques mediante el uso del SIA y otros sistemas relacionados en la zona de vigilancia común; y

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La negociación, con *prioridad alta*, con organizaciones y organismos apropiados en nombre de las Partes Contratantes que así lo soliciten de la asistencia financiera internacional requerida para establecer el régimen mencionado en el párrafo a) anterior, teniendo en cuenta también, cuando proceda, posibles sinergias con medidas tomadas sobre el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo a los que se hace referencia en el objetivo específico 10.

4.12 Identificación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)

4.12.1 El Convenio MARPOL asigna a algunas zonas marinas la denominación de “zonas especiales” en las que, por motivos técnicos relacionados con sus condiciones ecológicas y oceanográficas, así como con sus circunstancias de tráfico marítimo, se requiere adoptar métodos obligatorios especiales para prevenir la contaminación marina. En virtud del Convenio, se proporciona un nivel más alto de protección a esas zonas especiales que a otras zonas del mar. El mar Mediterráneo se ha designado como zona especial en virtud de los anexos I (hidrocarburos) y V (desechos) de MARPOL.

4.12.2 Las Partes Contratantes también pueden identificar zonas marítimas que requieren protección adicional del transporte marítimo internacional y solicitar su designación como ZMES. Esto se realiza mediante la aplicación de las directrices revisadas para la identificación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES)¹⁵. Estas directrices incluyen criterios para permitir que se designen zonas como ZMES si cumplen varios criterios, incluyendo: criterios ecológicos, como un ecosistema único o raro, la diversidad del ecosistema o la vulnerabilidad ante la degradación provocada por fenómenos naturales o actividades humanas; criterios sociales, culturales y económicos, como la importancia de la zona para el ocio y el turismo; y criterios científicos y educativos, como la investigación biológica y el valor histórico. Cuando se designa una zona como ZMES, se utilizan algunas medidas de protección para controlar las actividades marítimas en esa zona, como medidas de organización del tráfico, incluyendo DST, y zonas que deben evitarse; la aplicación estricta de los requisitos de MARPOL sobre equipo y descarga para buques, como petroleros; la instalación de STM; y otros. Estas medidas de protección asociadas se vuelven obligatorias en virtud de los convenios internacionales relevantes (por ejemplo SOLAS, MARPOL, etc.) y, por tanto, el transporte marítimo internacional debe cumplirlas.

4.12.3 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes, para cumplir el objetivo específico de identificar ZMES:

¹⁵Resolución A.982(24) de la OMI.

- a) La determinación las zonas marítimas dentro de su jurisdicción que necesiten la protección proporcionada por su designación como ZMES, con *prioridad media*, y el apoyo de REMPEC y RAC/SPA y, si así se determina, el inicio del proceso de solicitar a la OMI que permita dicha designación;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- b) El inicio, por solicitud de las Partes Contratantes y conjuntamente con RAC/SPA, del proceso de identificación de esas zonas que, tras el examen por parte de los puntos focales de REMPEC, se puedan proponer para su designación como ZMES teniendo en cuenta también, donde proceda, posibles sinergias con medidas tomadas sobre el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo a los que se hace referencia en el objetivo específico 10;
- c) La prestación de asistencia, en cooperación con la OMI, a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para realizar los estudios necesarios y preparar las presentaciones relevantes a la OMI para la designación de ZMES, si las hubiera, en estricto cumplimiento de las Directrices de la OMI¹⁶ aplicables; y
- d) Se ha explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI explorado.

4.13 Reducción del ruido marino causado por los buques

4.13.1 Tras el compromiso de las Partes Contratantes de aplicar progresivamente el EE a la gestión de las actividades humanas con el objetivo de lograr un cambio real en el medio costero y marino del Mediterráneo, se encargó a la Secretaría del PNUMA/PAM que preparara un programa de vigilancia de EE y que integrara el EE en el trabajo general del PNUMA-PAM/Convenio de Barcelona. La reducción del ruido marino de las actividades humanas era uno de los objetivos ecológicos.

4.13.2 Mientras tanto, los Estados miembros de la OMI han mostrado su preocupación en los años sucesivos acerca de que una parte significativa del ruido submarino generado por la actividad humana esté relacionado con el transporte marítimo comercial. La comunidad internacional reconoce que el ruido radiado submarino de buques comerciales puede tener consecuencias negativas a corto y largo plazo sobre la vida marina, especialmente sobre los mamíferos marinos. Posteriormente, el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, con vistas a proporcionar una orientación sobre la reducción del ruido submarino del transporte marítimo comercial, aprobó las Directrices para la reducción del ruido submarino del transporte marítimo comercial para abordar los impactos negativos sobre la vida marina¹⁷ e invitó a los Gobiernos Miembros a utilizar las Directrices a partir del 7 de abril de 2014.

4.13.3 El objeto de estas Directrices no obligatorias es proporcionar asesoramiento general sobre la reducción del ruido submarino a diseñadores, constructores de buques y operadores, y centrarse en las fuentes primarias del ruido submarino asociado con las hélices, la forma del casco, la maquinaria a bordo y aspectos de funcionamiento. Por tanto, no necesitan que los Gobiernos tomen ninguna medida específica más allá de dar a conocer las recomendaciones a todas las partes implicadas.

4.13.4 Los resultados esperados de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

¹⁶Ídem.

¹⁷Circular MEPC.1/Circ.833.

- a) La sensibilización, con *prioridad media*, a través de la difusión de la recomendación contenida en las Directrices de la OMI para la reducción del ruido submarino procedente del transporte marítimo comercial para abordar los impactos negativos sobre la vida marina entre sus diseñadores y constructores de buques nacionales, así como entre los operadores de buques que enarbolan su pabellón, instándolos a aplicar estrategias de mitigación del ruido a bordo en sus buques; y

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- b) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para cumplir con el objetivo del párrafo a) anterior.

4.14 Establecer procedimientos para la designación de zonas de refugio para minimizar los riesgos de contaminación generalizada

4.14.1 En 2003, la 23ª Asamblea de la OMI, consciente de la posibilidad de que los buques en el mar se encuentren en la situación de necesitar ayuda relacionada con la seguridad de la vida y la protección del medio marino, y reconociendo la importancia y la necesidad de orientar a los capitanes y/o rescatadores de buques que necesiten ayuda, adoptó las Directrices sobre lugares de refugio para buques que necesiten ayuda¹⁸. Al hacerlo, la Asamblea de la OMI reconoció también la necesidad de equilibrar tanto la prerrogativa de un buque que necesite ayuda para encontrar un lugar de refugio y la prerrogativa de un Estado ribereño que necesite proteger su costa, y que la disposición de un marco común para ayudar a los Estados ribereños a determinar lugares de refugio para buques que necesiten ayuda y a responder de manera efectiva ante solicitudes de esos lugares de refugio incrementaría materialmente la seguridad marítima y la protección del medio marino.

4.14.2 El objeto de las directrices de la OMI es proporcionar a los capitanes de buques, rescatadores y Gobiernos miembros un marco que les permita responder de manera efectiva y de forma tal que, ante una situación determinada, los esfuerzos del capitán y el propietario del buque y los esfuerzos de las autoridades del gobierno sean complementarios. En la Asamblea de la OMI de 2003 se adoptó también una segunda resolución de la Asamblea sobre el establecimiento de Servicios de Asistencia Marítima¹⁹ para proporcionar un punto focal para la recepción de varios informes y notificaciones requeridos por distintos instrumentos de la OMI. A nivel europeo, la Directiva 2009/17/CE por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo obliga a los Estados miembros de la UE a elaborar planes para albergar, cuando así lo exija la situación, buques en peligro en sus puertos o en cualquier otro lugar protegido en las mejores condiciones posibles, con el fin de limitar las consecuencias de los accidentes marítimos en las aguas de su jurisdicción.

4.14.3 Considerando que la designación de lugares de refugio asociada con planes nacionales para hacer frente a buques que necesiten ayuda son herramientas muy valiosas para proteger la costa de los efectos devastadores que puede tener un accidente marítimo que se produzca cerca del litoral en el medio ambiente costero de cualquier Estado, a los Estados ribereños del Mediterráneo les merece la pena considerar con más profundidad las modalidades para establecer lugares de refugio dentro de la región del Mediterráneo, incluyendo la preparación, por ejemplo, de directrices sobre equipo adicional que pudiera hacer falta en lugares de refugio para facilitar el traslado de la carga en condiciones seguras medioambientalmente.

4.14.4 Para ello, REMPEC ha preparado las Directrices sobre el proceso de toma de decisiones para dar acceso a un lugar de refugio para buques que necesiten ayuda, que se adoptaron en 2008 por la COP 15.

4.14.5 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

¹⁸ Resolución A.949(23) de la OMI.

¹⁹ Resolución A.950(23) de la OMI.

- a) La identificación, con *prioridad alta*, a nivel nacional, de procedimientos apropiados como se indica en las Directrices de la OMI relevantes y las directrices relevantes de la UE ampliadas por las Directrices y Principios preparados por REMPEC para facilitar la toma de decisiones a la hora de designar un lugar de refugio para buques que necesiten ayuda;
- b) La elaboración de planes por parte de todos los Estados ribereños del Mediterráneo para hacer frente a buques en peligro, incluyendo medios y equipo apropiados, según el caso, y la definición de las modalidades de la respuesta de acuerdo con su naturaleza y el riesgo en que se incurre; y

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de ayuda continua a los países que así lo soliciten para definir procedimientos y elaborar planes como se especifica en los párrafos a) y b) anteriores, y para obtener fondos, entre otros, del ITCP de la OMI.

4.15 Examinar la posibilidad de designar el mar Mediterráneo o partes del mismo como zona de control de emisiones de óxido de azufre en virtud del anexo VI de MARPOL y aplicar de manera efectiva las medidas de eficiencia energética existentes

4.15.1 El anexo VI de MARPOL, adoptado por el Protocolo 1997, modificado en 2011²⁰, regula la prevención de la contaminación atmosférica por los buques en general y, en particular, establece límites más rigurosos para las emisiones de óxidos de azufre (SO_x), óxidos de nitrógeno (NO_x) y materias concretas procedentes de escapes del motor del buque, e introduce un capítulo 4 nuevo con reglas sobre eficiencia energética para buques. Con respecto a los SO_x, la disposición reglamentaria 14 dispone que el contenido de azufre del petróleo combustible no superará el 3,50% m/m, hasta el 1 de enero de 2020, fecha en que el límite se reducirá al 0,50% m/m en función del resultado de una revisión que concluirá en 2018, sobre la disponibilidad del petróleo combustible requerido. No obstante, dentro de las zonas de control de emisiones de SO_x (ZCE de SO_x) en las que se requiere un mayor nivel de protección debido, por ejemplo, a la proximidad de actividades marítimas pesadas a zonas pobladas o la susceptibilidad de una zona marítima ante la acidificación, el límite actualmente está fijado en el 0,10% m/m desde el 1 de enero de 2015. Hasta la fecha, el mar del Norte, el mar Báltico, la zona de América del Norte y la zona del mar Caribe de los Estados Unidos se han designado como ZCE en virtud del anexo VI de MARPOL. Además de los requisitos del anexo VI de MARPOL, modificado, la Unión Europea ha aplicado límites de azufre de acuerdo con la Directiva 1999/32/CE, modificada, según la cual será obligatorio un límite del 0,5% de azufre fuera de las ZCE de SO_x en las aguas de la UE en 2020 y, por tanto, en parte del mar Mediterráneo.

4.15.2 La aplicación de las disposiciones anteriores incorpora responsabilidades adicionales, pero también beneficios para la salud humana para los países del Mediterráneo y, por tanto, la ratificación de MARPOL en general y de su anexo VI en particular debería ser una prioridad para las Partes Contratantes, como se indica en el objetivo específico 1. Sin embargo, considerando que puede llevar algún tiempo que todas las Partes Contratantes ratifiquen el anexo VI de MARPOL y que imponer el estricto régimen del nuevo anexo VI dentro de la ZCE en todo el mar Mediterráneo tal vez no sea un objetivo realista si se pretende lograr dentro del período de la Estrategia Regional 2016–2021, sería recomendable en cambio empezar examinando la posibilidad de designar algunas zonas específicas dentro del mar Mediterráneo como ZCE de SO_x, basándose en el estudio ya realizado al amparo del proyecto SafeMed I sobre la “Designación del mar Mediterráneo como ZCE de SO_x en virtud de las Directrices y Procedimientos del anexo VI de MARPOL en relación con el proceso de ratificación del anexo VI y los preparativos necesarios para la entrega de una solicitud a la OMI para que se designe el mar Mediterráneo como ZCE de SO_x”.

²⁰Resolución MEPC.203(62).

4.15.3 Además, las Partes en el anexo VI de MARPOL adoptaron medidas para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional en el CPMM 62 en julio de 2011 y entraron en vigor el 1 de enero de 2013. Estas disposiciones reglamentarias para la eficiencia energética de los buques se aplican a los buques de comercio internacional de 400 o más toneladas de arqueo bruto, y hacen obligatorio el índice de diseño de eficiencia energética (IDEE) para buques nuevos; y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (PGEEB) para todos los buques.

4.15.4 La OMI ha adoptado directrices destinadas a apoyar la aplicación de las medidas obligatorias para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional, preparando el camino para que las administraciones y la industria apliquen sin sobresaltos las disposiciones reglamentarias sobre IDEE y PGEEB.

4.15.5 Después de la entrada en vigor el 1 de enero de 2013 del nuevo capítulo 4 del anexo VI de MARPOL, el CPMM 66 (abril de 2014) consideró más medidas de eficiencia energética para buques y debatió varias entregas relacionadas con propuestas para establecer un marco para la recopilación y notificación de datos sobre el consumo de combustible de los buques. Aunque el CPMM 67 (octubre de 2014) acordó, en principio, desarrollar un sistema de recopilación de datos para buques, se debería seguir trabajando para desarrollar todo el lenguaje para el sistema de recopilación de datos para el consumo de combustible que esté dispuesto para su utilización para la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema.

4.15.6 Para cumplir con el objetivo específico de considerar la designación por parte de la OMI del mar Mediterráneo o de partes del mismo como ZCE de SO_x de acuerdo con el anexo VI de MARPOL, y aplicar eficazmente las medidas de eficiencia energética, los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

Opciones relativas a las Partes Contratantes

- a) Crear un comité técnico de expertos que trabaje mediante correspondencia, designados por las Partes Contratantes y que lleve a cabo un estudio técnico y de viabilidad, para examinar si es adecuado, en la fase actual, poner en marcha una hoja de ruta para la presentación de una entrega a la Organización Marítima Internacional para designar como ZCE de SO_x determinadas zonas del mar Mediterráneo que requieran protección ambiental específica y analizar la posibilidad de adoptar más medidas;
- b) Una vez se haya tomado una decisión y se haya ratificado el anexo VI de MARPOL, la entrega a la OMI de una propuesta para designar como ZCE de SO_x la zona o zonas del mar Mediterráneo identificada(s) en el párrafo a) anterior, con *prioridad media*;
- c) La participación en debates relevantes en la OMI sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, en concreto el desarrollo de un sistema de recopilación de datos para el consumo de combustible de los buques, entre otros, informando a la Secretaría de la existencia de los sistemas de recopilación de datos y notificación para el consumo de combustible de los buques;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- d) La preparación, con *prioridad alta*, de un estudio basado en la aportación de las Partes Contratantes, destinado a evaluar la viabilidad de las alternativas a las que se hace referencia en el párrafo a) anterior;
- e) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten, ya sea individual o colectivamente, para preparar una entrega a la OMI en la que se proponga la designación como ZCE de SO_x de la zona o zonas del mar Mediterráneo identificada(s) en el párrafo a) anterior;
- f) La facilitación de información relevante a las Partes Contratantes que así lo soliciten sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;
- g) La evaluación de la recopilación de datos existentes y sistemas de notificación para el consumo de combustible de los buques en la región mediterránea y la realización de estudios piloto sobre la “recopilación y notificación de datos”; y
- h) La exploración de la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.

4.16 Garantizar que hay una capacidad de remolque de emergencia disponible a lo largo del Mediterráneo para prestar asistencia a los buques en peligro, incluidos petroleros

4.16.1 Cuando un buque tenga dificultades o amenace con convertirse en un peligro para otros buques, tiene una importancia vital tomar todas las medidas necesarias lo antes posible para salvar la vida, evitar que se convierta en un peligro o que pueda crearlo y evitar un vertido de su carga o tanques. En este sentido, el remolque de emergencia se puede utilizar para mover el buque y la carga de una zona de peligro a otra de seguridad, como un fondeadero resguardado o lugar de refugio. Si un buque se avería totalmente o si está demasiado lejos de un fondeadero seguro como para poder llegar a él por sus propios medios, una forma segura de evitar que encalle o que se convierta en un peligro para otros buques es que un remolcador proporcione la asistencia necesaria.

4.16.2 El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969, y su Protocolo de 1973 que aborda la contaminación marina de sustancias distintas de los hidrocarburos, da poderes a los Estados partes para “intervenir” para evitar un incidente de contaminación, incluida la obligación de ayudar a remolcar si fuera necesario. En lo que se refiere al equipo que deberían tener a bordo los buques, el Reglamento II-1/3-4 de SOLAS exige que todos los buques dispongan de un procedimiento de remolque de emergencia específico para ese buque. También son aplicables la resolución asociada MSC.35 (63) y la circular MSC.1/Circ.1255, entre otros. Los procedimientos de remolque de emergencia deberían considerarse también como parte de la preparación ante emergencias exigida por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

4.16.3 A pesar de lo anterior, la disposición de una capacidad adecuada de remolque de emergencia para prestar asistencia a buques en peligro en el Mediterráneo, especialmente cuando comparten acuerdos entre Estados ribereños vecinos, tiene una importancia primordial a la hora de intentar evitar una pérdida sustancial de vida y/o daños de contaminación graves. Actualmente hay al menos tres acuerdos regionales sobre búsqueda y salvamento, uno en el Mediterráneo occidental y dos en el Mediterráneo noroccidental, que incluyen poder compartir capacidad de remolque. En este sentido, REMPEC, respondiendo al mandato dado por la Estrategia Regional (2005-2015), preparada en virtud del proyecto SAFEMED²¹, Acuerdos de Remolque de Emergencia en el Mar Mediterráneo, que representa una herramienta indispensable para que los Estados ribereños cumplan con sus obligaciones a la hora de dar respuesta ante situaciones de peligro.

²¹ MED.2005/109-573 financiada por la Comisión Europea en virtud de un contrato OMI/CE.

4.16.4 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La consideración de acuerdos con Estados ribereños vecinos, con *prioridad alta*, si no se han tomado ya las medidas apropiadas, para permitirles compartir equipo de remolque de emergencia y acuerdos para ayudar a buques en peligro en el Mediterráneo, utilizando como proceda las directrices mediterráneas sobre remolque de emergencia;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- b) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten para preparar y aplicar los acuerdos mencionados en el párrafo a) anterior; y
- c) La evaluación de la capacidad de los Estados ribereños del Mediterráneo en términos de equipo de remolque de emergencia y la prestación de apoyo a los Partes Contratantes que así lo soliciten.

4.17 Incrementar los niveles de equipos de respuesta ante vertidos instalados previamente bajo el control directo de Estados ribereños del Mediterráneo

4.17.1 Un problema al que se enfrentan muchos países que son parte en el Convenio de Barcelona es dónde encontrar recursos financieros para proporcionar al componente estatal un nivel mínimo general de equipo para luchar contra la contaminación. Se pueden imponer obligaciones a las autoridades portuarias e instalaciones de gestión de hidrocarburos para que cuenten con equipo suficiente para cubrir los riesgos de vertido estimados asociados con sus actividades. No obstante, los accidentes en mar abierto están fuera de la jurisdicción de las autoridades portuarias y las instalaciones de gestión de hidrocarburos. Además, los accidentes en aguas abiertas relativos a petroleros cargados es más probable que provoquen incidentes de contaminación graves, incluso si se producen con una frecuencia menor que los pequeños vertidos que tienen lugar en puertos y terminales.

4.17.2 Existen distintas posibilidades para financiar la adquisición por parte del Estado del equipo y buques requeridos de respuesta ante vertidos de hidrocarburos instalados previamente. Estos incluyen, entre otros:

- Presupuesto estatal;
- colaboraciones con instituciones internacionales;
- colaboraciones con otros Estados;
- colaboraciones con el sector privado, incluyendo, en concreto, la industria petrolera;
- colaboraciones con sociedades especializadas de respuesta ante vertidos; y
- fondos nacionales específicos financiados a través de la imposición selectiva de algunas actividades comerciales y/o a través de la acumulación de multas impuestas a infractores de normas y normativas aplicables.

4.17.3 Es importante compartir información sobre los modos de financiar equipo de respuesta ante vertidos, especialmente para los Estados que es posible que carezcan de los considerables fondos que se requieren para adquirir y mantener equipo adecuado de esa naturaleza. Como la preparación y respuesta ante la contaminación marina debería suponer una preocupación constante para todos los Estados ribereños y teniendo en cuenta las dificultades encontradas por algunos países a la hora de tratar de financiar equipo de respuesta ante la contaminación por SNP e hidrocarburos costoso y en ocasiones precedero, es importante que todas las Partes Contratantes, tras decidir la forma más apropiada de financiar la adquisición de buques y equipo de respuesta ante vertidos exigido y controlado por el Estado, compartan la información a través de REMPEC con otros Estados ribereños del Mediterráneo que no hayan sido capaces de obtenerla.

4.17.4 Las lecciones aprendidas del incidente “Deepwater Horizon” subrayaron la importancia de mantener, a nivel nacional y regional, un inventario de medios disponibles para agilizar la

identificación de equipo y recursos humanos que se pueden poner a disposición de un tercero en caso de emergencia. Aunque además se reconoció que el inventario existente de capacidad de respuesta en la región no estaba suficientemente detallado para proporcionar información precisa inmediata, el inventario de REMPEC ha sido revisado por el Grupo de Trabajo Técnico del Mediterráneo (GTTM) en el contexto del Proyecto de Sistema de Apoyo a la Adopción de Decisiones en el Mediterráneo sobre Seguridad Marítima (MEDESS-4MS) para mejorar la accesibilidad a la información tras un accidente. A nivel europeo, también se revisó la estructura del inventario europeo de equipo de respuesta integrado en el Sistema Común de Comunicación e Información de Emergencia (CECIS) y, a nivel internacional, la OMI está desarrollando las “Directrices Internacionales de Ofertas de Asistencia”, que, entre otros, proporcionan recomendaciones sobre inventarios de recursos de equipo. Aunque el mantenimiento de inventarios múltiples puede ser complicado para las Partes Contratantes, en concreto para las que pertenecen a varios acuerdos regionales, deberían realizarse esfuerzos para facilitar su trabajo en la actualización de estos inventarios.

4.17.5 Pese a que la mayoría de los esfuerzos en este ámbito se han centrado en el equipo de respuesta ante vertidos de hidrocarburos, se ha avanzado poco en el campo del equipo de respuesta de SNP, que sigue siendo un reto. Debería prestarse más atención en la Estrategia Regional a evaluar la capacidad de respuesta ante vertidos de SNP de acuerdo con los esfuerzos de la AESM en este campo.

4.17.6 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El intercambio o la posibilidad de compartir la información relativa a las prácticas nacionales para financiar la adquisición de equipo de respuesta ante vertidos, con *prioridad alta*, con vistas a ayudar a los Estados ribereños del Mediterráneo a determinar todos los métodos viables para financiar equipo de respuesta ante vertidos;
- b) El establecimiento, con *prioridad media*, de reservas nacionales de equipo de respuesta ante vertidos de SNP e hidrocarburos instalado previamente privado y controlado por el Estado y el mantenimiento actualizado a través de REMPEC del inventario relacionado a nivel nacional y regional;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación de asistencia a los Estados que así lo soliciten en la identificación del nivel mínimo requerido de equipo de respuesta ante vertidos controlado por el Estado instalado previamente;
- d) La difusión a las Partes Contratantes de información relativa a las formas aplicables de financiar la adquisición de ese equipo y la prestación de asistencia continua al respecto, cuando proceda;
- e) El mantenimiento del sistema de información regional (SIR) y un inventario actualizado de equipo de respuesta ante vertidos instalado previamente; y
- f) Se prevén posibles sinergias para interconectar el SIR con CECIS para facilitar el acceso a la información en cualquier momento y especialmente en caso de emergencia, y facilitar la actualización de estas bases de datos a través de un sistema interconectado.

4.18 Fomentar la participación de las instituciones regionales científicas y técnicas en actividades de investigación y desarrollo y facilitar la transferencia de tecnología

4.18.1 El Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 del Convenio de Barcelona destaca la necesidad del intercambio de información relativa a la I+D de nuevas tecnologías. El Convenio OPRC 90 y su Protocolo OPRC-SNP de 2000 hace un llamamiento explícito a las Partes de estos instrumentos jurídicos internacionales para que participen activamente en los esfuerzos de I+D.

4.18.2 Se ha observado que, en general, los Estados ribereños del Mediterráneo, con muy pocas excepciones, raramente presentan los resultados de sus actividades de I+D relacionadas con la respuesta ante incidentes de contaminación marina o incluso participan en foros internacionales relevantes, como el Foro de I+D de la OMI, Interspill, la Conferencia Internacional sobre Derrames de Hidrocarburos, etc.

4.18.3 Por otro lado, de los contactos directos con las personas que asisten a reuniones y cursos de formación organizados por REMPEC parece que las instituciones científicas, técnicas y educativas, así como la industria de la región del Mediterráneo, están implicadas en actividades de I+D en distintas cuestiones relacionadas con la prevención, preparación y respuesta ante accidentes de contaminación marina. Animar a instituciones nacionales y la industria a participar activamente en actividades y programas de I+D de OPRC y OPRC-SNP y a presentar los resultados en foros internacionales no debería suponer una carga indebida a las administraciones, puesto que los Estados implicados se beneficiarían claramente del resultado de dichas actividades y programas.

4.18.4 En el cumplimiento de su mandato conforme a la Estrategia Regional (2005-2015) y para divulgar los resultados de las actividades de I+D realizadas en la región del Mediterráneo, REMPEC se ha esforzado en fomentar la participación de la industria e instituciones de investigación regionales en acontecimientos relevantes. REMPEC ha facilitado también, a través de la red de sus puntos focales, el intercambio de estos resultados entre las Partes Contratantes. En concreto, REMPEC se ha implicado en el proyecto MEDESS-4MS, que está dedicado al fortalecimiento de la seguridad marítima mediante la reducción de los riesgos e impactos asociados con los vertidos de hidrocarburos. Además, REMPEC firmó un MdE con la Red de Oceanografía Operacional Mediterránea (MOON) en relación con un Acuerdo de colaboración de respuesta de emergencia para la región mediterránea. El Centro también ha participado en varios talleres regionales que han proporcionado una visión general de la situación en el mar Mediterráneo.

4.18.5 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La participación activa de instituciones científicas y técnicas, así como de la industria, en actividades y programas de I+D relacionados con la prevención, preparación y respuesta ante contaminación marina accidental;
- b) La presentación en foros internacionales de los resultados de programas y actividades de I+D de instituciones nacionales y la industria;
- c) La presentación de actividades de I+D nacionales a través de la página creada por REMPEC en el sitio web de perfiles de países;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- d) La prestación de asistencia continua proporcionada a las instituciones regionales y la industria en la identificación de campos de investigación en los que se necesite mejorar el estado de la técnica de las tecnologías y técnicas de preparación y respuesta ante vertidos;
- e) La prestación continua de asistencia en la difusión y el intercambio de resultados de actividades y programas de I+D nacionales dentro y fuera de la región mediterránea;

- f) La facilitación de la participación de la industria e instituciones de investigación nacionales y regionales en los foros internacionales relevantes con vistas a divulgar los resultados de actividades de I+D realizadas en la región mediterránea; y
- g) La cooperación con otros acuerdos regionales en la realización de las solicitudes anteriores.

4.19 Mejorar la calidad, rapidez y eficiencia del proceso de toma de decisiones en caso de incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo y la introducción de herramientas de apoyo a la toma de decisiones

4.19.1 El buen resultado o de otro tipo de las medidas tomadas para responder ante vertidos de hidrocarburos y ante vertidos o liberaciones de otras SNP depende en gran medida de la calidad de las decisiones que se tomen sobre la respuesta y de la rapidez en que sea hecha. Además, el hecho de que un Estado ribereño no tome medidas rápidas y efectivas ante la inminencia de que se produzca un incidente de contaminación marina grave en sus aguas territoriales puede provocar no solo un desastre medioambiental nacional, sino también la devastación a lo largo del litoral de los países vecinos.

4.19.2 Aunque esas decisiones las deberían tomar las autoridades nacionales competentes y su personal responsable teniendo en cuenta circunstancias específicas de cada emergencia de contaminación marina concreta y varios factores técnicos, socioeconómicos y políticos, el proceso de toma de decisiones puede acelerarse significativamente, corregirse y simplificarse utilizando algunas herramientas de apoyo a la toma de decisiones como mapas de sensibilidad, modelos para el pronóstico de vertidos y bases de datos. Hay una gran variedad de herramientas de ese tipo desarrolladas tanto por organizaciones comerciales como por instituciones científicas. Sin embargo, rara vez están desarrolladas únicamente para una zona geográfica específica.

4.19.3 En respuesta a su mandato con arreglo a la Estrategia Regional (2005-2015), REMPEC se ha comprometido a cooperar con instituciones científicas en la región y con programas y proyectos específicos dedicados a actividades relevantes.

4.19.4 El proyecto MEDESS-4MS, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y aplicado en cooperación con REMPEC, proporciona una herramienta que permite a todos los países mediterráneos comparar los modelos más apropiados para el pronóstico de vertidos de hidrocarburos para una zona seleccionada en la región y evaluar el impacto potencial de vertidos de hidrocarburos con respecto al patrimonio medioambiental y socioeconómico recopilado en un sistema de información geográfica que incluya, entre otros, datos actualizados sobre la capacidad de respuesta nacional. Además, los centros oceanometeorológicos de seis países mediterráneos han firmado un acuerdo con REMPEC a través de la Red Operacional Mediterránea para el Sistema Mundial de Observación de Océanos (MONGOOS - antiguo MOON) que proporciona, cuando se solicita, un pronóstico de vertidos de hidrocarburos a todos los países del Mediterráneo.

4.19.5 El Centro también ha desarrollado y/o actualizado las siguientes herramientas en el marco del GTTM, que también ha contribuido, conjuntamente con el Plan Bleu y RAC/SPA, a la recopilación de datos dentro del marco del proyecto MEDESS-4MS mencionado arriba o a través de otros proyectos:

- un Sistema de Información Geográfica (SIG) sobre tráfico marítimo en el mar Mediterráneo;
- un Sistema de Información Marítima Integrada de Apoyo a la Toma de Decisiones sobre Transporte de Sustancias Químicas (MIDSIS-TROCS);
- una herramienta de apoyo a la toma de decisiones sobre gestión de desechos; y
- otras herramientas que llevan tiempo aplicándose se están actualizando continuamente, como la base de datos de accidentes y alertas de REMPEC.

4.19.6 En relación con estas últimas, desde su establecimiento, la base de datos de accidentes y alertas de REMPEC se basó en varias fuentes de información que incluían, entre otros, puntos focales nacionales de REMPEC, el Centro de Conocimiento Marítimo de la OMI, Cedre, medios locales, etc. Aunque REMPEC se comprometió a verificar y armonizar la información recopilada, se requiere el desarrollo de un programa de garantía de calidad para la recogida y notificación de datos y debería ser acorde con el Programa de Vigilancia de EE.

4.19.7 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El desarrollo y la mejora de herramientas específicas regionales de apoyo a la toma de decisiones, que se estimula mediante la promoción de la participación activa de programas e instituciones científicas nacionales y mediante la proporción a REMPEC de conjuntos de datos relevantes y otra información que pueda estar disponible en los países respectivos;
- b) La participación activa, mediante un enfoque dirigido por el país, en la aplicación del programa de trabajo del GTTM, según la definición de las reuniones de puntos focales de REMPEC;
- c) La suma de institutos oceanometeorológicos nacionales a la MONGOOS y la contribución de estos al mantenimiento de las herramientas mediterráneas anteriores a través de la actualización periódica de datos;
- d) La contribución al desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- e) La revisión y actualización continua de las herramientas existentes de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI y el desarrollo de nuevas herramientas de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI disponibles para las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes, teniendo en cuenta las iniciativas nacionales o regionales en este campo;
- f) La coordinación y aplicación del programa de trabajo del GTTM facilitado;
- g) La exploración de la posible interacción y capitalización de herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles a nivel europeo y mediterráneo, incluyendo las desarrolladas por otros acuerdos regionales o de acuerdo con otras iniciativas regionales en la realización de las solicitudes anteriores;
- h) La prestación de apoyo para el desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE; y
- i) La integración de cualquier desarrollo sobre herramientas de apoyo a la toma de decisiones de acuerdo con los objetivos específicos 20, 21 y 22.

4.20 Aumentar tanto como se pueda el nivel de conocimiento en el campo de la preparación y respuesta ante la contaminación marina accidental por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales

4.20.1 La existencia en cada país de un grupo central de expertos especializados en la preparación y respuesta ante vertidos de hidrocarburos y SNP, junto con la existencia de organización nacional, planes de emergencia, estrategia de respuesta y equipo de respuesta, se considera uno de los requisitos previos clave para iniciar correctamente, realizar y completar con éxito operaciones de respuesta en caso de emergencia de contaminación marina.

4.20.2 Se considera que la sostenibilidad necesaria en el ámbito de la formación a nivel nacional se puede lograr mediante la creación de un número reducido de formadores cualificados en cada país que podrían a su vez seguir proporcionando la formación requerida a sus conacionales. En concreto se refiere a la formación de personal nacional de respuesta ante vertidos a nivel de operadores y respondedores directos (nivel 1) y a nivel de supervisores y comandantes en el lugar de los hechos (nivel 2). Por otro lado, es comprensible que la formación de nivel 3 (gerentes y funcionarios superiores del gobierno) tendrá que permanecer a nivel regional y la debería seguir impartiendo y coordinando REMPEC. De forma similar, la formación muy especializada en campos específicos de preparación y respuesta ante contaminación marina tendrá que seguir siendo responsabilidad del Centro. El fin a largo plazo de este objetivo específico, por tanto, debería ser que cada Parte Contratante consiga la autosuficiencia en la formación de respuesta ante vertidos a nivel general y garantizar la educación continua de respondedores nacionales de vertidos.

4.20.3 Desde el inicio, a principios de los 80, del programa de formación de REMPEC, se ha formado a más de 3500 personas a través de actividades de formación a distintos niveles que estaban incluidas en el programa. A pesar de este logro notable, un número significativo de personas a las que se había formado ya no está disponible para sus respectivas administraciones nacionales por causa de cambios de trabajo, jubilación u otros motivos, y los puntos focales de REMPEC han destacado la necesidad de más formación en numerosas ocasiones.

4.20.4 Como respuesta al mandato encomendado en la Estrategia Regional (2005-2015), REMPEC ha organizado periódicamente cursos de formación que abarcan distintos temas y se dirigen al abanico más amplio posible de participantes. El Centro también ha organizado información y otras reuniones de toma de decisiones, en concreto sobre:

- el proyecto de Preparación para la Limpieza del Litoral Contaminado por Hidrocarburos e Intervenciones sobre Fauna Contaminada por Hidrocarburos (POSOW), incluyendo una formación, el curso para capacitadores y el desarrollo del material pedagógico relacionado;
- cursos regionales de formación sobre temas muy especializados como los talleres de Capacidad de Respuesta Regional y Coordinación ante Vertidos de Hidrocarburos en el Mar Mediterráneo (MEDEXPOL); y
- formación sobre temas específicos como el uso de dispersantes, gestión de desechos, evaluación del litoral contaminado por hidrocarburos, respuesta ante fauna contaminada por hidrocarburos, modelización de pronóstico de vertidos de hidrocarburos, evaluación de riesgos, etc.

4.20.5 El Centro debería, por tanto, centrar sus esfuerzos de formación en formar a formadores e impartir formación muy especializada sobre temas específicos a nivel regional.

4.20.6 Los ejercicios regulares de comunicación, simulación y a gran escala son cruciales no solo para evaluar el conocimiento adquirido durante los cursos de formación y probar la capacidad de respuesta local, nacional y regional, sino también para mejorar la cooperación entre autoridades competentes nacionales, REMPEC y mecanismos europeos de respuesta (por ejemplo, la AESM y el Mecanismo de Protección Civil de la Unión), y los sectores privados.

4.20.7 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) El establecimiento, con *prioridad alta*, si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de programas de formación nacional para responder ante incidentes que abarquen hidrocarburos y otras SNP basados, entre otros, en cursos de formación modelo de la OMI de niveles 1 y 2 para formar a personal de nivel operativo nacional y de supervisión, respectivamente, con vistas a garantizar una educación continua de dicho personal;
- b) La difusión del conocimiento adquirido a través de la formación, los cursos para capacitadores y la réplica de cursos de formación a nivel local y nacional;
- c) La realización de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta nacional en cooperación con todos los actores relevantes y, en la medida de lo posible, implicando a los Estados ribereños vecinos para mejorar la cooperación bilateral y subregional;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- d) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten en el desarrollo y aplicación de su programa nacional de formación;

- e) La impartición continua de cursos de “formación de capacitadores” basados concretamente en el trabajo desarrollado bajo los proyectos POSOW;
- f) Cursos regionales de formación sobre temas específicos y muy especializados identificados periódicamente por las reuniones de los puntos focales de REMPEC;
- g) A la hora de preparar y ayudar en la aplicación de programas nacionales de formación se tienen en cuenta los cursos de formación modelo relevantes actualizados por el Subcomité de la OMI sobre Prevención y Respuesta ante la Contaminación (PPR), otros acuerdos regionales y la AESM bajo sus planes de acción relevantes;
- h) La promoción de la organización de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta nacional y subregional en cooperación con todos los actores relevantes; y
- i) La exploración de la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y la movilización de medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM.

4.21 Revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes y desarrollar otros nuevos con objeto de facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua dentro del marco del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002

4.21.1 Desde 1987 varias reuniones ordinarias de las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona han adoptado una serie de recomendaciones, principios y directrices relativos a la preparación, respuesta y asistencia mutua ante contaminación marina accidental, así como a la prevención de la contaminación de los buques. Todos esos documentos están destinados a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002.

4.21.2 Ha habido muchos desarrollos tanto a nivel regional como mundial que necesitan una revisión, actualización o modificación, según el caso, de las recomendaciones, principios y directrices adoptados anteriormente por parte de las Partes Contratantes. Estos desarrollos incluyen la introducción de nuevos instrumentos jurídicos regionales y mundiales, el desarrollo de tecnología, una mejor comprensión de cuestiones relacionadas con la contaminación accidental por hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y, en último lugar, la experiencia adquirida en accidentes importantes de contaminación y las iniciativas resultantes de los mismos. Esas recomendaciones, principios y directrices deberían someterse a una revisión periódica para mantenerlos actualizados y aptos para sus fines.

4.21.3 Además de mantener actualizado el material mencionado arriba, facilitar el movimiento transfronterizo de equipo y personal de respuesta especializado en casos de emergencia puede marcar la diferencia entre el éxito y el fracaso a la hora de responder ante las a menudo desastrosas consecuencias de un incidente de contaminación grave y mitigarlas. Las Partes Contratantes, por tanto, deberían comprometerse a simplificar sus respectivos procedimientos nacionales para la introducción en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se puedan necesitar en caso de emergencia.

4.21.4 Como se autoriza en la Estrategia Regional (2005-2015), REMPEC se ha comprometido a enumerar en el perfil de país de su sitio web los acuerdos transfronterizos sobre los que algunos Estados han proporcionado información. La información sigue siendo escasa y, por tanto, las Partes Contratantes deberían, urgentemente, comunicar al Centro la información requerida. Asimismo, REMPEC ha revisado las directrices relevantes y producido otras nuevas que se adoptaron y trabaja continuamente para desarrollar y poner la información a disposición todo lo posible.

4.21.5 No obstante, los Principios y Directrices del Mediterráneo deberían revisarse de acuerdo con los últimos desarrollos europeos e internacionales (por ejemplo las Directrices Internacionales de Ofertas

de Asistencia (OMI) y el apoyo logístico del país anfitrión bajo el Mecanismo de Protección Civil de la Unión). En el contexto de la revisión de los Principios y Directrices del Mediterráneo, deberían establecerse y acordarse unos procedimientos, condiciones y sinergias claros para garantizar una coordinación efectiva entre el Mediterráneo (Unidad de Asistencia Mediterránea (MAU): Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre), Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), Federazione Nazionale dell'Industria Chimica (Federchimica), Sea Alarm, MONGOOS, asistencia regional, apoyo de la OMI, etc.).

4.21.6 Con vistas a cumplir el objetivo específico de revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes y desarrollar otros nuevos destinados a facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua en el marco del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002, los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La revisión, con *prioridad alta*, si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de las recomendaciones, principios y directrices existentes relativos a la preparación, respuesta y asistencia mutua ante contaminación marina accidental, así como a la prevención de la contaminación de los buques, que se adoptaron desde 1987, prestando una atención especial a los que pretenden eliminar posibles obstáculos que puedan dificultar la asistencia mutua;
- b) La identificación, con *prioridad alta* si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de todas esas recomendaciones, principios y directrices que se necesite revisar, actualizar y/o modificar;
- c) La identificación, con *prioridad alta* si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de las recomendaciones, principios y directrices adicionales que deberían adoptarse a nivel regional con vistas a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 en el campo de la cooperación internacional y la asistencia mutua;
- d) La asistencia mutua más facilitada gracias a la simplificación, con *prioridad alta* si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de los respectivos procedimientos nacionales para la entrada en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se puedan necesitar en caso de emergencia, y la información a REMPEC en conformidad;
- e) La consideración del uso de Contaminación Marina de CECIS para mejorar la coordinación de las solicitudes y ofertas de asistencia internacional;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- f) La recopilación, en cuanto esté disponible la información necesaria, de un inventario de los procedimientos nacionales aplicables que regulen la entrada en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se pueda proporcionar como asistencia mutua en caso de emergencia, y la preparación de recomendaciones para mejorar esos procedimientos nacionales que podrían dificultar seriamente la prestación de esa asistencia;
- g) La preparación, con *prioridad alta*, en cooperación con los puntos focales nacionales de REMPEC de textos revisados, actualizados y/o modificados de las recomendaciones, principios y directrices regionales relevantes que se propongan para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes;
- h) El desarrollo, cuando surja la necesidad y en cooperación con los puntos focales nacionales de REMPEC, de recomendaciones, principios y directrices nuevos, según el caso, y que se vayan a proponer para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes;

- i) Al llevar a cabo las solicitudes anteriores, la cooperación con la OMI, otros acuerdos regionales, la AESM de acuerdo con sus planes de acción relevantes y el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, teniendo en cuenta nuevos desarrollos sobre cooperación internacional y asistencia mutua, como se indica en el penúltimo párrafo de la introducción del presente objetivo específico; y
- j) La exploración de la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y la movilización de medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM.

4.22 Reforzar la capacidad de los Estados ribereños individuales para responder de manera eficaz ante incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo de acuerdos operacionales y planes de emergencia subregionales

4.22.1 El Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 del Convenio de Barcelona, así como el Convenio OPRC 90 y su Protocolo OPRC-SNP 2000, reconocen la importancia de acuerdos multilaterales, bilaterales y subregionales para la cooperación en la preparación y respuesta ante contaminación marina accidental, como herramientas importantes para mejorar las capacidades nacionales de los Estados que participen en esos acuerdos.

4.22.2 En la región mediterránea, los planes de emergencia subregionales y los acuerdos sobre su aplicación constituyen mecanismos para la asistencia mutua basados en el marco proporcionado por el Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002. Estos mecanismos, que facilitan la aplicación del Protocolo, permiten a las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes cooperar estrechamente mediante la coordinación e integración de sus respectivas capacidades nacionales con vistas a responder de manera eficaz ante incidentes que sobrepasen sus capacidades individuales.

4.22.3 Para crear las condiciones necesarias que conduzcan al desarrollo de acuerdos subregionales es necesario que los Estados individuales dispongan de planes nacionales de emergencia y/o un sistema de preparación y respuesta como requisitos de protección fundamental frente a las potenciales consecuencias desastrosas de un incidente de contaminación grave. Por tanto, es indispensable que todas las Partes Contratantes dispongan de planes y sistemas de ese tipo en funcionamiento. En este sentido, REMPEC, en cumplimiento de su mandato bajo la Estrategia Regional (2005-2015), ha ayudado a varios países en el desarrollo de sus planes nacionales de emergencia y ha ofrecido apoyo a los tres países que todavía no disponen de un plan nacional operacional de emergencia.

4.22.4 A nivel subregional, REMPEC ha ayudado continua y activamente a las Partes Contratantes a preparar y aplicar planes subregionales de emergencia y acuerdos como el del Mediterráneo sudoriental (Chipre, Egipto e Israel), del Mediterráneo suroccidental (Argelia, Marruecos y Túnez) y del mar Adriático (Croacia, Italia y Eslovenia), y ha participado en actividades en el marco del RAMOGEPOL (Francia, Mónaco e Italia) y el plan Lion (Francia y España). Los acuerdos y planes subregionales de emergencia existentes contienen disposiciones para la cooperación en la prevención de incidentes marítimos, que se espera que reduzcan más el riesgo de contaminación marina accidental y que pueden incluirse también en futuros acuerdos subregionales. El Centro también ha ayudado a aplicar el proyecto POSOW, que implica a Chipre, Croacia, Francia, Grecia, Eslovenia, España, Italia y Malta, y que pretende establecer una sinergia de cooperación regional a través de la mejora del conocimiento y las capacidades de operadores, profesionales y voluntarios en el ámbito de la contaminación marina, y está implicado en la segunda fase del proyecto ampliado a Argelia, Egipto, el Líbano, Libia, Marruecos, Túnez y Turquía.

4.22.5 Cuando todos los demás Estados ribereños del Mediterráneo hayan establecido sus sistemas nacionales de preparación y respuesta, incluyendo la adopción de planes nacionales de emergencia, estará preparado el terreno para celebrar acuerdos subregionales entre todos los países en la región. La participación activa de cada país en uno o varios de estos acuerdos bilaterales o multilaterales se espera que aumente significativamente el nivel de preparación para responder ante incidentes de contaminación marina importantes en la región. Sin embargo, tal vez sea necesaria una evaluación

para valorar las deficiencias entre los planes que estarán relacionados en última instancia con otros a través de acuerdos bilaterales y/o subregionales.

4.22.6 Aunque la mayoría de los planes nacionales de emergencia se desarrollaron teniendo en cuenta incidentes de vertidos de hidrocarburos de buques, puede requerirse una actualización para integrar la respuesta ante vertidos de SNP. Además, con el desarrollo en curso en el ámbito de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo, y de acuerdo con el artículo 16 del Protocolo “Offshore” que aplica, *mutatis mutandis*, las disposiciones del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002, deberían revisarse los planes nacionales de emergencia de los Estados ribereños del Mediterráneo implicados en la exploración y explotación de gas e hidrocarburos para integrar actividades en alta mar.

4.22.7 Los resultados que se esperan dentro de este objetivo específico son:

Resultados relativos a las Partes Contratantes

- a) La evaluación, preparación o revisión y la adopción, con *prioridad alta*, si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de planes nacionales de emergencia y el establecimiento de sistemas nacionales de preparación y respuesta ante vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos, con vistas a crear las condiciones necesarias para el desarrollo de acuerdos subregionales;
- b) La negociación, celebración y aplicación de acuerdos subregionales que abarquen toda la región mediterránea, incluyendo los planes subregionales de emergencia relevantes;

Resultados relativos a la Secretaría, en función de la disponibilidad de recursos

- c) La prestación continua de asistencia a las Partes Contratantes que no han adoptado todavía sus planes nacionales de emergencia o que necesiten revisar sus planes nacionales de emergencia para integrar las SNP y/o componentes de alta mar, en el desarrollo o actualización e implementación de sistemas nacionales de preparación y respuesta;
- d) Evaluación de planes nacionales de emergencia y sistemas nacionales de respuesta, facilitada mediante la autoevaluación o las revisiones inter pares para adaptar las capacidades nacionales de respuesta a los riesgos existentes de vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos y evaluar las deficiencias entre los planes nacionales para definir medidas apropiadas para garantizar la compatibilidad de acuerdos operacionales con vistas a celebrar acuerdos bilaterales y/o subregionales;
- e) Prestación de asistencia continua a las Partes Contratantes que así lo soliciten en la preparación o revisión de planes subregionales de emergencia y en la redacción de acuerdos sobre su aplicación;
- f) Asesoramiento y material que puedan poner a disposición otros acuerdos regionales utilizado en la realización de las solicitudes anteriores; y
- g) Se explora la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y se movilizan medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM.

Apéndice 1
Metas de aplicación

Nota: “**Prioridad alta**” implica que la tarea en cuestión debería completarse hasta finales de 2018, mientras que “**prioridad media**” implica que la tarea debería concluirse cuanto antes, pero a más tardar a finales de 2020.

A) Metas de las Partes Contratantes

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
<p>1 Ratificación de convenios marítimos internacionales relevantes relacionados con la protección del medio marino (véase el apéndice 2).</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan tomado las medidas necesarias para ratificar y aplicar MARPOL y sus seis anexos, hayan garantizado su transposición a la legislación nacional, con especial énfasis en el anexo V revisado (Disposiciones reglamentarias para prevenir la contaminación por basuras de los buques) y anexo VI (Disposiciones reglamentarias para prevenir la contaminación atmosférica por los buques) modificado, y hayan cooperado a través de REMPEC para garantizar la conformidad plena con sus disposiciones;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan tomado las medidas necesarias para ratificar y aplicar otros convenios internacionales relevantes de la OMI y hayan garantizado al mismo tiempo su transposición a la legislación nacional y el cumplimiento pleno de sus disposiciones;</p>	<p>Alta</p> <p>Alta</p>
<p>2 Controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan aplicado las Directrices para controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras de 2011 y hayan informado a la OMI en consecuencia;</p> <p>b) Todas las Partes Contratantes deben haber divulgado las Directrices a la industria del transporte marítimo y otras partes interesadas; y</p>	<p>Media</p> <p>Continua</p>
<p>3 Garantizar administraciones marítimas efectivas.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan desarrollado un PAN para que les permita aplicar plenamente la Estrategia Regional de forma oportuna y en profundidad;</p> <p>b) Que todos los Estados ribereños del Mediterráneo hayan mejorado, sobre la base de los PAN, la actuación de sus administraciones marítimas de acuerdo con las recomendaciones y directrices aplicables de la OMI;</p> <p>c) Que todos los Estados ribereños del Mediterráneo se hayan preparado para acogerse al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI utilizando el Código III como la norma de auditoría y de conformidad con el Marco y los Procedimientos para el Plan;</p>	<p>Alta</p> <p>Alta</p> <p>Alta</p>
<p>4 Reforzar el Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el Control por el Estado del Puerto (CEP) en la región mediterránea (MdE para la región mediterránea).</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan mantenido su mandato con REMPEC, por el cual el Centro debería, si es posible, ofrecer su asistencia al MdE sobre el Control por el Estado del Puerto en la región mediterránea para mejorar su efectividad y, si se solicita, facilitar la cooperación entre el MdE para la región mediterránea y el MdE de París;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan puesto a disposición todos los recursos y medios necesarios para el funcionamiento eficiente del MdE para la región mediterránea;</p>	<p>Continua</p> <p>Alta</p>

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
5 Disposición de instalaciones receptoras en puertos.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan dispuesto instalaciones receptoras adecuadas en sus puertos y considerado procedimientos relacionados con el coste del uso de instalaciones portuarias receptoras que permitan su uso en cuanto estén disponibles a una tasa que sea razonable y que no desincentive su uso; b) Basura: c) Residuos de hidrocarburos: d) SNP: e) Aguas residuales: f) Para las sustancias que agotan la capa de ozono y los residuos procedentes de la depuración de gases de escape: g) Para el agua de lastre y sedimentos:	Alta Alta Alta Alta Alta Media Alta
6 Descarga de desechos generados por buques.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan establecido un sistema de notificación al siguiente puerto de escala del buque sobre el estado de aguas de sentina, residuos de hidrocarburos, residuos de SNP, aguas residuales, basura, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos procedentes de la depuración de gases de escape que este mantenga a bordo; b) Que todos los Estados ribereños del Mediterráneo hayan aplicado normativas nacionales que habiliten a las autoridades marítimas a exigir, si se considera necesario, a los capitanes de buques que descarguen desechos en las instalaciones portuarias receptoras designadas antes de navegar; y	Alta Alta
7 Seguimiento mejorado de incidentes de contaminación, así como la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan establecido sistemas y procedimientos para la supervisión y vigilancia nacional y subregional incluyendo, donde sea posible, la vigilancia aérea supervisada coordinada o individual periódica en las aguas bajo su jurisdicción, si las Partes así lo acuerdan, y que hayan notificado los resultados a las reuniones periódicas de los puntos focales de REMPEC; b) Que todas las Partes Contratantes hayan establecido sistemas subregionales, incluyendo procedimientos para sobrevolar las aguas bajo la jurisdicción de un Estado vecino si las Partes vecinas así lo acuerdan, para la vigilancia de zonas sensibles desde el punto de vista ambiental y/o de alto riesgo;	Alta Alta
8 Mejorar el nivel de aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores de descargas.	a) Que todos los Estados ribereños del Mediterráneo hayan garantizado la existencia de un marco legal nacional (reglamento) como base para el enjuiciamiento de los infractores de descargas del Convenio MARPOL o de cualquier marco jurídico nacional que lo aplique; b) Que todas las Partes Contratantes hayan participado activamente en el MENELAS, de acuerdo con su mandato;	Alta Alta

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
9 Reducir la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan aplicado las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo, conjuntamente con las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos; b) Que todas las Partes Contratantes hayan informado a la Secretaría sobre las medidas que se comprometen a tomar para aplicar dichas Directrices;	Alta Según el caso
10 Menor riesgo de abordajes mediante el establecimiento de sistemas de organización del tráfico de buques.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan propuesto a la OMI, cuando sea necesario, sistemas adicionales de organización del tráfico apropiados para su posible adopción de acuerdo con la legislación internacional; c) Que todas las Partes Contratantes hayan considerado el establecimiento, cuando y donde sea posible y sin perjuicio del derecho soberano de los Estados, de planes de ordenación del espacio marítimo bajo su jurisdicción, garantizando que sean coherentes y estén coordinadas a lo largo de la región del Mediterráneo;	Donde sea necesario Donde y cuando sea necesario
11 Control mejorado del tráfico marítimo.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan identificado las zonas del Mediterráneo donde se podría mejorar el control del tráfico marítimo mediante el establecimiento de un régimen basado en el uso del SIA conjuntamente con los STM y sistemas obligatorios de notificación de buques, y que posteriormente hayan completado los procedimientos de aprobación lo antes posible; b) Que todas las Partes Contratantes mejoren continuamente la cooperación técnica entre Centros de STM de los países vecinos y, según la necesidad, intercambien información sobre buques mediante el uso del SIA y otros sistemas relacionados en la zona de vigilancia común; y	Alta Continua
12 Identificación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).	b) Que todas las Partes Contratantes hayan determinado, con el apoyo de REMPEC y RAC/SPA, si son zonas marítimas dentro de su jurisdicción que necesitan la protección proporcionada por su designación como ZMES, y, si así se ha determinado, que hayan iniciado el proceso de solicitar a la OMI que permita dicha designación;	Media
13 Reducción del ruido marino causado por los buques.	c) Que todas las Partes Contratantes, sobre la base de las Directrices de la OMI para la reducción del ruido submarino procedente del transporte marítimo comercial para abordar los impactos negativos sobre la vida marina, hayan instado a sus diseñadores y constructores de buques nacionales, así como entre los operadores de buques que enarbolan su pabellón, a aplicar estrategias de mitigación del ruido a bordo en sus buques; y	Media
14 Establecer procedimientos para la designación de zonas de refugio para minimizar los riesgos de contaminación extendida.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan identificado procedimientos apropiados como se indica en las Directrices de la OMI relevantes y las directrices relevantes de la UE, ampliadas por las Directrices y Principios preparados por REMPEC, para facilitar la toma de decisiones a la hora de designar un lugar de refugio para buques que necesiten ayuda; b) Que todos los Estados ribereños del Mediterráneo hayan elaborado planes para hacer frente a buques que necesiten ayuda y que hayan definido las modalidades de la respuesta de acuerdo con su naturaleza y el riesgo en que se incurra; y	Alta Media

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
15 Examinar la posibilidad de designar el mar Mediterráneo o partes del mismo como zona de control de emisiones de SO _x , en virtud del anexo VI de MARPOL, y aplicar de manera efectiva las medidas de eficiencia energética existentes.	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan creado un comité técnico de expertos designados por las Partes Contratantes para llevar a cabo un estudio técnico y de viabilidad a fin de examinar si es apropiado, en la fase actual, poner en marcha una hoja de ruta para la presentación de una entrega a la OMI para designar como ZCE de SO_x algunas zonas del Mediterráneo que requieren una protección ambiental específica, así como estudiar otras medidas para el futuro;</p> <p>b) Que las Partes Contratantes, tras haber tomado una decisión y haber ratificado el anexo VI de MARPOL, hayan entregado a la OMI una propuesta para designar como ZCE de SO_x la zona o zonas apropiadas del mar Mediterráneo;</p> <p>c) Que todas las Partes Contratantes hayan participado en debates relevantes en la OMI sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;</p>	Alta Media Según sea necesario
16 Garantizar que hay disponible una capacidad adecuada de remolque de emergencia a lo largo del Mediterráneo para prestar asistencia a los buques en peligro, incluidos petroleros.	a) Que todas las Partes Contratantes hayan considerado acuerdos con Estados ribereños vecinos que les permitan compartir equipo de remolque de emergencia y acuerdos para ayudar a buques en peligro en el Mediterráneo, utilizando como proceda las directrices del Mediterráneo sobre remolque de emergencia;	Alta
17 Incrementar los niveles de equipos de respuesta ante vertidos instalados previamente bajo el control directo de Estados ribereños del Mediterráneo.	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan compartido o intercambiado información relativa a sus respectivas prácticas nacionales para financiar la adquisición de equipo de respuesta ante vertidos con vistas a ayudar a los Estados ribereños del Mediterráneo a determinar todos los métodos viables de financiar equipo de respuesta ante vertidos;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan establecido reservas nacionales de equipo de respuesta ante vertidos de SNP e hidrocarburos instalado previamente y hayan mantenido actualizado el inventario relacionado a nivel nacional y regional a través de REMPEC;</p>	Alta Media
18 Fomentar la participación de las instituciones regionales científicas y técnicas en actividades de investigación y desarrollo y facilitar la transferencia de tecnología.	<p>a) Que las instituciones científicas y técnicas, así como la industria, hayan participado activamente en actividades y programas de I+D relacionados con la prevención, preparación y respuesta ante contaminación marina accidental;</p> <p>b) Que la industria y las instituciones nacionales hayan presentado los resultados de sus programas y actividades de I+D en foros internacionales;</p> <p>c) Que se hayan presentado actividades de I+D nacionales utilizando la página creada por REMPEC en el sitio web de perfiles de países;</p>	Continua Continua Continua

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
<p>19 Mejorar la calidad, rapidez y eficiencia del proceso de toma de decisiones en caso de incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo y la introducción de herramientas técnicas y de apoyo a la toma de decisiones.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan estimulado el desarrollo y la mejora de herramientas de apoyo a la toma de decisiones específicas regionales mediante la promoción de la participación activa de programas e instituciones científicas nacionales, y que proporcionen a REMPEC conjuntos de datos relevantes y otra información que pueda estar disponible en sus respectivos países;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan participado activamente, mediante un enfoque del país, en la aplicación del programa de trabajo del GTTM, definido en las reuniones de puntos focales de REMPEC;</p> <p>c) Que los institutos oceanometeorológicos nacionales se hayan sumado a la MONGOOS y hayan contribuido al mantenimiento de las herramientas mediterráneas anteriores mediante la actualización periódica de datos;</p> <p>d) Que todas las Partes Contratantes hayan contribuido al desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE;</p>	<p>Continua</p> <p>Según sea necesario</p> <p>Continua</p> <p>Según sea necesario</p>
<p>20 Aumentar tanto como se pueda el nivel de conocimiento en el campo de la preparación y respuesta ante la contaminación marina accidental por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan establecido programas nacionales de formación para responder ante incidentes que impliquen hidrocarburos y otras SNP basados, entre otros, en cursos modelo de formación la OMI de niveles 1 y 2 para formar a personal de nivel operativo nacional y de supervisión, respectivamente, con vistas a garantizar una educación continua de dicho personal;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan difundido el conocimiento adquirido a través de la formación, los cursos para capacitadores y la réplica de cursos de formación a nivel local y nacional;</p> <p>e) Que todas las Partes Contratantes hayan realizado ejercicios periódicos para probar su capacidad nacional de respuesta en cooperación con todos los actores relevantes y, en la medida de lo posible, implicando a los Estados ribereños vecinos para mejorar la cooperación bilateral y subregional;</p>	<p>Alta</p> <p>Continua</p> <p>Continua</p>

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)	Prioridad
<p>21 Revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes y desarrollar otros nuevos con objeto de facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua dentro del marco del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan participado en la revisión de las recomendaciones, principios y directrices existentes relativos a la preparación, respuesta y asistencia mutua ante contaminación marina accidental, así como a la prevención de la contaminación de los buques;</p> <p>b) Que todas las Partes Contratantes hayan identificado todas esas recomendaciones, principios y directrices que se necesiten revisar, actualizar y/o modificar;</p> <p>c) Que todas las Partes Contratantes hayan indicado qué recomendaciones, principios y directrices adicionales deberían adoptarse a nivel regional con vistas a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 en el ámbito de la cooperación internacional y la asistencia mutua;</p> <p>d) Que todas las Partes Contratantes hayan simplificado sus respectivos procedimientos nacionales para la introducción en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se puedan necesitar en caso de emergencia;</p> <p>c) Que todas las Partes Contratantes hayan considerado el uso del sistema CECIS de Contaminación Marina para mejorar la coordinación de las solicitudes y ofertas de asistencia internacional;</p>	<p>Alta</p> <p>Alta</p> <p>Alta</p> <p>Alta</p>
<p>22 Reforzar la capacidad de los Estados ribereños individuales para responder de manera eficaz ante incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo de acuerdos operacionales y planes de emergencia subregionales.</p>	<p>a) Que todas las Partes Contratantes hayan evaluado, preparado y adoptado planes nacionales de emergencia y que hayan establecido sistemas nacionales de preparación y respuesta ante vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos;</p> <p>e) Que todas las Partes Contratantes hayan negociado, celebrado y aplicado acuerdos subregionales que abarquen toda la región mediterránea, incluyendo los planes subregionales de emergencia relevantes;</p>	<p>Alta</p> <p>Alta</p>

B) Metas de la Secretaría (REMPEC)

Nota: No se ha asignado una prioridad a las solicitudes dirigidas a la Secretaría (REMPEC) puesto que la mayoría de ellas solo pueden realizarse cuando se haya recibido la correspondiente demanda de las Partes Contratantes y, por tanto, tienen la misma prioridad en función de las Partes. En general, se supone que las tareas encomendadas a la Secretaría se abordarán lo antes posible, siempre y cuando estén disponibles los recursos humanos y financieros necesarios.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
1 Ratificación de convenios marítimos internacionales relevantes relacionados con la protección del medio marino (véase el apéndice 2).	c) y d) Que REMPEC haya prestado a los Estados ribereños del Mediterráneo asesoramiento y asistencia en el proceso de ratificar y aplicar los convenios internacionales mencionados en los párrafos a) y b) (consúltese la sección de las Partes Contratantes); e) Que REMPEC haya prestado asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.
2 Controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras.	c) Que REMPEC haya prestado a los Estados ribereños del Mediterráneo asesoramiento y asistencia para cumplir con los fines de los párrafos a) y b) (consúltese la sección de las Partes Contratantes).
3 Garantizar administraciones marítimas efectivas.	d) Que REMPEC haya prestado asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo en el desarrollo de un Plan de Acción concebido para que les permita evaluar los progresos realizados, guiarlos en la aplicación plena de la Estrategia Regional de forma adaptada y realizar una evaluación nacional de sus capacidades y definir las medidas correctoras necesarias; e) Que REMPEC haya prestado asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo para mejorar sus administraciones marítimas de acuerdo con nuevos desarrollos de la OMI, en particular el Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS); f) Que REMPEC haya prestado apoyo a los Estados ribereños del Mediterráneo para prepararse para acogerse al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, tras explorar la posible asistencia técnica a la que algunos de ellos podrían tener derecho con arreglo al ITCP de la OMI y otras fuentes; y g) Que REMPEC haya contribuido a mejorar el conocimiento y la experiencia del personal de inspección de los Estados del pabellón mediante la dirección de un programa de actividades de formación relacionadas con instrumentos internacionales relevantes, en particular MARPOL, garantizando una formación apropiada para los inspectores de buques.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
4 Reforzar el Memorando de Entendimiento (Mde) sobre el Control por el Estado del Puerto (CEP) en la región mediterránea (Mde para la región mediterránea).	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya participado en el Comité del Mde para la región mediterránea; d) Que REMPEC se haya asociado con las actividades de formación para el control por el Estado del puerto que abordan cuestiones medioambientales, incluyendo las relacionadas con sistemas antiincrustantes, gestión del agua de lastre y biocorrosión, cuando proceda, en colaboración con instituciones reconocidas de formación dentro de la región; y e) Que REMPEC haya trabajado en asociación con otros Mde sobre el control del Estado del puerto en la organización y el análisis del seguimiento de campañas de inspección concentradas sobre deficiencias relacionadas con MARPOL.
5 Disposición de instalaciones receptoras en puertos.	<ul style="list-style-type: none"> h) Que REMPEC haya proporcionado asesoramiento bien estructurado que evalúe el tipo, especificaciones y capacidad del equipo necesario en puertos principales para manipular de manera eficiente y efectiva residuos y mezclas de buques, así como las directrices o formularios tipo de planes operacionales, teniendo en cuenta la última edición del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias de la OMI, la Guía de Buenas Prácticas para los Proveedores y Usuarios de Instalaciones Portuarias Receptoras y los nuevos requisitos incorporados desde 2005 en los instrumentos obligatorios relevantes para ayudar a las Partes Contratantes en el cumplimiento de este objetivo; y i) Que REMPEC haya contribuido a aplicar el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos, como se considere oportuno, en la preparación del asesoramiento mencionado en el párrafo h) anterior, en particular para la preparación de directrices específicas para determinar la aplicación de gastos a un coste razonable para el uso de instalaciones portuarias receptoras o, si procede, la aplicación de un sistema de tasa no especial, en consulta con distintas instituciones e iniciativas regionales y mundiales relevantes.
6 Descarga de desechos generados por buques.	c) Que REMPEC haya prestado asesoramiento sobre el tema.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
7 Seguimiento mejorado de incidentes de contaminación, así como la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya analizado, dentro de lo que resulte práctico, a través de la correspondencia directa con las Partes Contratantes, los motivos del registro anterior de mal cumplimiento de este objetivo por parte de muchas Partes Contratantes; d) Que REMPEC haya organizado y participado en cualquier actividad nueva sobre esta cuestión en la que se pida al Centro que desempeñe un papel; e) Que REMPEC haya facilitado la organización de operaciones de supervisión y vigilancia aérea periódica coordinada o individual de descargas ilícitas de contaminación de los buques; f) Que REMPEC haya explorado la continuación de los servicios de CleanSeaNet ofrecidos por la AESM disponibles para todas las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona que no son Estados miembros de la UE, actualmente a través del Proyecto SAFEMED III, hasta 2021 y más adelante; y g) Que REMPEC haya cooperado con otros acuerdos regionales y la AESM.
8 Mejorar el nivel de aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores de descargas.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya proporcionado apoyo continuo a las Partes Contratantes y haya actuado como la Secretaría de MENELAS e informado sobre sus actividades a las Partes Contratantes en cada una de sus reuniones ordinarias; d) Que REMPEC haya mantenido el sistema de información de MENELAS; y e) Que REMPEC haya colaborado con la Secretaría del PNUMA/PAM para seguir explorando posibles sinergias con el marco de mares regionales.
9 Reducir la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya ayudado a Estados ribereños del Mediterráneo en la aplicación de las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo; y d) Que REMPEC tenga que mantener un registro de los informes relevantes enviados por las Partes Contratantes y que haya entregado informes sintéticos periódicos a las reuniones relevantes de las Partes Contratantes.
10 Menor riesgo de abordajes mediante el establecimiento de sistemas de organización del tráfico de buques.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya ayudado a las Partes Contratantes, ya sea individual o colectivamente, en la identificación de posibles zonas marítimas en las que se pueda considerar necesario un sistema de organización del tráfico y en la preparación de la documentación relevante para iniciar el proceso en la OMI; y d) Que REMPEC haya apoyado a las Partes Contratantes en sus esfuerzos hacia el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
11 Control mejorado del tráfico marítimo.	c) Que REMPEC haya negociado, en nombre de las Partes Contratantes, con las organizaciones y organismos apropiados la asistencia financiera internacional requerida para establecer el régimen mencionado en el párrafo a) de este objetivo específico.
12 Identificación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).	<p>b) Que REMPEC haya iniciado el proceso de identificación de esas zonas que, tras el examen por parte de los puntos focales de REMPEC, se pueda proponer para su designación como ZMES teniendo en cuenta también, donde proceda, posibles sinergias con medidas tomadas sobre el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo a las que se hace referencia en el objetivo específico 10;</p> <p>c) Que REMPEC haya prestado asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo para realizar los estudios necesarios y preparar las presentaciones relevantes a la OMI para la designación de ZMES; y</p> <p>d) Que REMPEC haya explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.</p>
13 Reducción del ruido marino causado por los buques.	b) Que REMPEC haya prestado a Estados ribereños del Mediterráneo asesoramiento y asistencia para cumplir este objetivo específico.
14 Establecer procedimientos para la designación de zonas de refugio para minimizar los riesgos de contaminación extendida.	c) Que REMPEC haya prestado asistencia a países para definir procedimientos y elaborar planes especificados en este objetivo específico y que les haya ayudado a obtener fondos para ello, entre otros, del ITCP de la OMI.
15 Examinar la posibilidad de designar el mar Mediterráneo o partes del mismo como zona de control de emisiones de SO _x , en virtud del anexo VI de MARPOL, y aplicar de manera efectiva las medidas de eficiencia energética existentes.	<p>d) Que REMPEC haya prestado su apoyo a la preparación de un estudio realizado por el comité técnico, destinado a evaluar la viabilidad de las alternativas a las que se hace referencia en el párrafo a) de este objetivo específico;</p> <p>e) Que REPEC preste asistencia a Estados ribereños del Mediterráneo, ya sea individual o colectivamente, para preparar una entrega a la OMI en la que se proponga la designación como ZCE de SO_x de una zona o zonas del mar Mediterráneo;</p> <p>f) Que REMPEC haya proporcionado a las Partes Contratantes información relevante sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;</p> <p>g) Que REMPEC haya evaluado la recopilación de datos existentes y sistemas de notificación para el consumo de combustible de los buques en la región mediterránea y la realización de estudios piloto sobre la “recopilación y notificación de datos”; y</p> <p>h) Que REMPEC haya explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.</p>

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
16 Garantizar que hay disponible una capacidad adecuada de remolque de emergencia a lo largo del Mediterráneo para prestar asistencia a los buques en peligro, incluidos petroleros.	<ul style="list-style-type: none"> b) Que REMPEC haya prestado asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten para preparar y aplicar los acuerdos mencionados en el párrafo a) de este objetivo específico; y c) Que REMPEC haya evaluado la capacidad de los Estados ribereños del Mediterráneo en términos de equipo de remolque de emergencia y que haya prestado el apoyo solicitado.
17 Incrementar los niveles de equipos de respuesta ante vertidos instalados previamente bajo el control directo de Estados ribereños del Mediterráneo.	<ul style="list-style-type: none"> c) Que REMPEC haya prestado asistencia a los Estados que así lo soliciten en la identificación del nivel mínimo requerido de equipo de respuesta ante vertidos instalado previamente controlado por el Estado; d) Que REMPEC haya difundido a las Partes Contratantes la información relativa a las formas aplicables de financiar la adquisición de ese equipo y les haya ayudado en este tema, cuando ha sido necesario; e) Que REMPEC haya mantenido el SIR y que haya actualizado el inventario relacionado del equipo anterior; y f) Que REMPEC haya previsto posibles sinergias para interconectar el SIR con CECIS para facilitar la actualización de estas bases de datos a través de un sistema interconectado.
18 Fomentar la participación de las instituciones regionales científicas y técnicas en actividades de investigación y desarrollo y facilitar la transferencia de tecnología.	<ul style="list-style-type: none"> d) Que REMPEC haya prestado asistencia a las instituciones regionales y la industria en la identificación de campos de investigación en los que se necesite mejorar el estado de la técnica de las tecnologías y técnicas de preparación y respuesta ante vertidos; e) Que REMPEC haya prestado asistencia en la difusión y el intercambio de resultados de actividades y programas de I+D nacionales; f) Que REMPEC haya facilitado la participación de la industria e instituciones de investigación nacionales y regionales en los foros internacionales relevantes; y g) Que REMPEC haya cooperado con otros acuerdos regionales en la realización de las solicitudes anteriores.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
<p>19 Mejorar la calidad, rapidez y eficiencia del proceso de toma de decisiones en caso de incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo y la introducción de herramientas técnicas y de apoyo a la toma de decisiones.</p>	<ul style="list-style-type: none"> e) Que REMPEC haya revisado y actualizado las herramientas existentes de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI, y que haya desarrollado nuevas herramientas de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI y las haya puesto a disposición de las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes; f) Que REMPEC haya facilitado la coordinación y aplicación del programa de trabajo del Grupo de Trabajo Técnico del Mediterráneo; g) Que REMPEC haya explorado la posible interacción y capitalización de herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles a nivel europeo y mediterráneo; h) Que REMPEC haya prestado apoyo en el desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE; y i) Que REMPEC haya integrado cualquier desarrollo en herramientas de apoyo a la toma de decisiones de acuerdo con los objetivos específicos 20, 21 y 22.
<p>20 Aumentar tanto como se pueda el nivel de conocimiento en el campo de la preparación y respuesta ante la contaminación marina accidental por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> d) Que REMPEC haya prestado asistencia a las Partes Contratantes en el desarrollo y aplicación de su programa nacional de formación; e) Que REMPEC haya impartido cursos de “formación de capacitadores” basados específicamente en el trabajo desarrollado bajo los proyectos POSOW; f) Que REMPEC haya centrado cursos regionales de formación sobre temas específicos y muy especializados; g) Que REMPEC haya tenido en cuenta, a la hora de preparar y ayudar en la aplicación de programas nacionales de formación, los cursos modelo de formación relevantes actualizados por el Subcomité de la OMI sobre Prevención y Respuesta ante la Contaminación (PPR), otros acuerdos regionales y la AESM dentro de sus planes de acción relevantes; h) Que REMPEC haya promovido la organización de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta nacional y subregional; y i) Que REMPEC haya explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y haya movilizado otros medios y recursos externos.

Objetivo específico	Meta (criterios de buen resultado)
<p>21 Revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes y desarrollar otros nuevos con objeto de facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua dentro del marco del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002.</p>	<p>e) Que REMPEC haya recopilado un inventario de los procedimientos nacionales aplicables que regulen la entrada en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se pueda proporcionar como asistencia mutua en caso de emergencia, y que haya preparado recomendaciones para mejorar esos procedimientos nacionales que podrían dificultar seriamente la prestación de esa asistencia;</p> <p>f) Que REMPEC haya propuesto para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes textos revisados, actualizados y/o modificados de las recomendaciones, principios y directrices regionales relevantes;</p> <p>g) Que REMPEC haya propuesto para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes recomendaciones, principios y directrices nuevos, según el caso;</p> <p>h) Que REMPEC haya cooperado con la OMI, otros acuerdos regionales, la AESM de acuerdo con sus planes de acción relevantes y el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, teniendo en cuenta nuevos desarrollos sobre cooperación internacional y asistencia mutua; y</p> <p>i) Que REMPEC haya explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y que haya movilizado otros medios y recursos externos.</p>
<p>22 Reforzar la capacidad de los Estados ribereños individuales para responder de manera eficaz ante incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo de acuerdos operacionales y planes de emergencia subregionales.</p>	<p>c) Que REMPEC haya prestado asistencia a las Partes Contratantes que no han adoptado todavía sus planes nacionales de emergencia o que necesiten revisarlos para integrar las SNP y/o componentes de alta mar, en el desarrollo o actualización y aplicación de sistemas nacionales de preparación y respuesta;</p> <p>d) Que REMPEC haya facilitado la evaluación de planes nacionales de emergencia y sistemas nacionales de respuesta, mediante la autoevaluación o las revisiones por homólogos para adaptar sus capacidades nacionales de respuesta a los riesgos existentes de vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos y que haya evaluado las deficiencias entre los planes nacionales para definir medidas apropiadas para garantizar la compatibilidad de acuerdos operacionales con vistas a celebrar acuerdos bilaterales y/o subregionales;</p> <p>e) Que REMPEC haya prestado asistencia a las Partes Contratantes para preparar planes subregionales de emergencia y para redactar acuerdos sobre su aplicación;</p> <p>f) Que REMPEC se haya servido de asesoramiento y material que puedan poner a disposición otros acuerdos regionales; y</p> <p>g) Que REMPEC haya explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y que haya movilizado otros medios y recursos externos.</p>

Apéndice 2
Lista de convenios internacionales y legislación de la Unión Europea relevantes

LISTA DE CONVENIOS INTERNACIONALES Y LEGISLACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA RELEVANTES

CONVENIOS INTERNACIONALES Y OTROS INSTRUMENTOS OBLIGATORIOS

Nota: El estado de los Convenios y otros instrumentos obligatorios enumerados abajo corresponde a marzo de 2015. En la aplicación de la Estrategia Regional, las Partes Contratantes y REMPEC deberían comprometerse a aplicar los instrumentos relevantes modificados en el momento de la aplicación.

1. Convenios internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación de buques:

- el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966 (LL 1966);
- el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966;
- el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS 1974),
- el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 1973, modificado por los Protocolos de 1978 y 1997 relativos al mismo (MARPOL) y sus anexos;
- el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978, modificado en 1995 (STCW 1995);
- el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 1972 (COLREG 1972), modificado;
- el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969 (TONNAGE 1969);
- el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, de 2001;
- el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 2004;
- el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, de 2009;
- el Protocolo de Londres sobre la Prevención de la Contaminación por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, de 1996; y
- el Convenio sobre la Marina Mercante (Normas Mínimas) (nº 147), de 1976, y Protocolo relativo al mismo, de 1996.

2. Convenios internacionales sobre la lucha contra la contaminación:

- el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, de 1990 (OPRC);
- el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Sustancias Peligrosas y Nocivas, de 2000 (Protocolo OPRC-SNP);
- el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, de 1969 (INTERVENCIÓN 1969) y su Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, de 1973 (PROTOCOLO DE INTERVENCIÓN 1973);
- el Convenio Internacional sobre Salvamento, de 1989 (SALVAMENTO 1989); y
- el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, de 2007.

3. Convenios internacionales sobre responsabilidad y compensación por daños causados por la contaminación:

- el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, de 1992 (CRC 1992);

- el Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 1992 (FONDO 1992);
- el Protocolo sobre la Constitución de un Fondo Suplementario para Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, de 2003;
- el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad en las Reclamaciones Marítimas, de 1976;
- el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques, de 2001; y
- el Protocolo de 2010 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, de 1996.

LEGISLACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA RELEVANTE

Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (*DO L 191 de 22.7.2005*)

Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina) (*DO L 164 de 25.6.2008*)

Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (*DO L 131 de 28.5.2009*)

Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (*DO L 131 de 28.5.2009*) modificada por:

- *Directiva 2013/38/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013 (DO L 218 de 14.8.2013)*; y
- *Reglamento (UE) nº 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013 (DO L 330 de 10.12.2013)*.

Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de jueves, 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (*DO L 131 de 28.5.2009*)

Directiva 96/40/CE de la Comisión, de 25 de junio de 1996, por la que se establece un modelo común de tarjeta de identidad para los inspectores de control del Estado del puerto (*DO L 196 de 7.8.1996*)

Reglamento (CE) nº 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 3051/95 del Consejo (*DO L 64 de 4.3.2006*)

Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, que los Estados miembros de la UE deberían transponer hasta 2016 con vistas al establecimiento de sus planes de ordenación del espacio marítimo hasta 2021 (*DO L 257 de 28.8.2014*)

Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (*DO L 257 de 28.8.2014*)

Directiva 99/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad (*DO L 14 de 20.1.2000*)

Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (*DO L 332 de 28.12.2000*), modificada por:

- *Directiva 2002/84/CE de la Comisión, de 5 de noviembre de 2001 (DO L 324 de 29.11.2002);*
- *Directiva 2007/71/CE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2007 (DO L 329 de 14.12.2007); y*
- *Reglamento (CE) n° 1137/2008, de 22 de octubre de 2008 (DO L 311 de 21.11.2008).*

Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008 , relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida) (DO L 323, 3.12.2008)

Directiva 2001/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de diciembre de 2001, por la que se establecen requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros (DO L 13 de 16.1.2002), modificada por:

- *Directiva 2002/84/CE de la Comisión, de lunes, 05 de noviembre de 2001 (DO L 324 de 29.11.2002); y*
- *Reglamento (CE) n° 1137/2008, de 22 de octubre de 2008 (DO L 311 de 21.11.2008).*

Reglamento (UE) n° 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012 , relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único (DO L 172 de 30.6.2012)

Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002), modificada por:

- *Directiva 2009/17/CE de la Comisión, de 23 de abril de 2009 (DO L 131 de 28.5.2009);*
- *Directiva 2009/18/CE de la Comisión, de 23 de abril de 2009 (DO L 131 de 28.5.2009);*
- *Directiva 2011/15/UE de la Comisión, de 23 de febrero de 2011 (DO L 49 de 24.2.2011);*
- y
- *Directiva 2014/100/UE de la Comisión, de 28 de octubre de 2014 (DO L 308 de 29.10.2014).*

Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002), modificado por:

- *Reglamento (CE) n° 1644/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003 (DO L 245 de 29.9.2003);*
- *Reglamento (CE) n° 724/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1406/2002 (DO L 123 de 29.4.2004);*
- *Reglamento (CE) n° 1891/2006, de 18 de diciembre de 2006 (DO L 394 de 30.12.2006);*
- y
- *Reglamento (UE) n° 100/2013, de 15 de enero de 2013 (DO L 39 de 9.2.2013).*

Decisión 2002/762/CE del Consejo, de 19 de septiembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a firmar y ratificar, en interés de la Comunidad, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio “combustible de los buques”), o a adherirse a dicho Convenio (DO L 256 de 25.9.2002)

Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (DO L 324 de 29.11.2002), modificado por:

- *Reglamento (CE) n° 415/2004 de la Comisión, de 5 de marzo de 2004 (DO L 68 de 6.3.2004);*

- *Reglamento (CE) n° 93/2007 de la Comisión, de 30 de enero de 2007 (DO L 22 de 31.1.2007);*
- *Reglamento (CE) n° 596/2009, de jueves, 18 de junio de 2009 (DO L 188 de 18.7.2009);*
y
- *Reglamento (UE) n° 530/2012, de 13 de junio de 2012 (DO L 172 de 30.6.2012).*

Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifican las Directivas relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques (*DO L 324 de 29.11.2002*), modificada por:

- *Directiva 2008/106/CE de la Comisión, de miércoles, 19 de noviembre de 2008 (DO L 323 de 3.12.2008);*
- *Directiva 2009/45/CE de 6 de mayo de 2009 (DO L 163 de 25.6.2009);* y
- *Directiva 2014/90/CE de 23 de julio de 2014 (DO L 257 de 28.8.2014).*

Decisión 2002/971/CE del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o a ratificar, en interés de la Comunidad, el Convenio internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) (*DO L 337 de 13.12.2002*)

Reglamento (CE) n° 782/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, relativo a la prohibición de los compuestos organoestánicos en los buques (*DO L 115 de 9.5.2003*), modificado por:

- *Reglamento (CE) n° 536/2008 de la Comisión, de 13 de junio de 2008 (DO L 156 de 14.6.2008);* y
- *Reglamento (CE) n° 219/2009, de miércoles, 11 de marzo de 2009 (DO L 87 de 31.3.2009).*

Decisión 2004/246/CE del Consejo, de 2 de marzo de 2004, por la que se autoriza a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse, en interés de la Comunidad Europea, al Protocolo de 2003 del Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 1992, y por la que se autoriza a Austria y Luxemburgo a adherirse, en interés de la Comunidad Europea, a los instrumentos subyacentes (*DO L 78 de 16.3.2004*), modificada por:

- *Decisión 2004/664/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 2004 (DO L 303 de 30.9.2004)*

Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (*DO L 327 de 27.11.2012, p. 1*)

Apéndice 3
Coste estimado de aplicación de la Estrategia Regional

Coste estimado de aplicación de la Estrategia Regional

Notas:

1. El coste estimado que se indica en el cuadro de debajo se ha calculado sobre la base del borrador de estimación de medios requeridos para la aplicación del Plan de Acción del Protocolo “Offshore” del Mediterráneo y basándose en los datos e hipótesis realizados en el Estudio de 2005 relativo al coste estimado de aplicación de la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta ante la Contaminación Marina de Buques en el Mediterráneo. Los costes estimados representan estimaciones aproximadas y, por tanto, no deberían tomarse como representantes de un presupuesto de aplicación completo que, si fuera necesario, debería realizarse como un ejercicio aparte.
2. Los medios estimados requeridos por la Secretaría (REMPEC) presuponen que el Centro cuenta con personal adecuado. La aplicación de la Estrategia Regional debería necesitar personal adicional dedicado, preferentemente financiado a través de un proyecto o de donantes externos, o una sucesión de funcionarios respaldados por los Estados. El actual coste estimado de aplicación de la Estrategia Regional no incluye el coste relacionado con personal adicional.
3. Cuando la actividad en cuestión se considere que forma parte de las responsabilidades habituales de REMPEC o de la administración, una vez se haya contratado al personal adicional, el coste estimado se considerará igual a cero.
4. No se ha hecho ningún intento de cuantificar el coste de proporcionar instalaciones portuarias receptoras adecuadas puesto que esto variará enormemente de un país a otro y depende de muchas variables (se podrá hacer referencia al Estudio relativo al coste estimado de aplicación de la Estrategia Regional para la Prevención y Respuesta ante la Contaminación Marina de Buques en el Mediterráneo - REMPEC/WG.25/6).
5. Los servicios de consultores expertos externos y la celebración de seminarios y actividades de formación regionales se han considerado necesarios para la aplicación de forma profunda y oportuna de los objetivos específicos 3, 5, 6, 9, 12, 14, 15, 17, 19, 20 y 21.

OBJETIVO ESPECÍFICO	RESULTADO	MEDIOS NECESARIOS	COSTE INDICATIVO ADICIONAL ESTIMADO (EURO)
1. Ratificación de convenios marítimos internacionales relevantes relacionados con la protección del medio marino.	a) Se toman las medidas necesarias para ratificar e implementar, con una <i>prioridad alta</i> , el Convenio MARPOL y sus seis anexos, para garantizar su transposición a la legislación nacional, destacando especialmente el anexo V revisado (Disposiciones reglamentarias para prevenir la contaminación por basuras de los buques) y el anexo VI (Disposiciones reglamentarias para prevenir la contaminación atmosférica por los buques) modificado, y para cooperar a través de REMPEC para garantizar el cumplimiento total de sus disposiciones	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) La adopción de las medidas necesarias para ratificar y aplicar, con una prioridad alta, otros convenios internacionales relevantes de la OMI y garantizar su transposición a la legislación nacional en el mismo momento, así como el cumplimiento pleno de sus disposiciones	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	c) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten, para cumplir con las prioridades establecidas en los párrafos a) y b) anteriores	Tiempo del personal.	Cero
	d) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten en sus esfuerzos para ratificar y aplicar el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, de 2004, conjuntamente con la aplicación de la Estrategia Mediterránea BWM y el Proyecto de Asociaciones GloBallast en el Mediterráneo en colaboración con el RAC/SPA	Tiempo del personal	Cero
	e) La prestación de asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI.	Tiempo del personal	Cero
2. Controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras.	a) La aplicación de las Directrices de 2011 para controlar y gestionar la biocorrosión de los buques para minimizar la transferencia de especies acuáticas invasoras, con una <i>prioridad media</i> , a la hora de adoptar medidas para minimizar el riesgo de introducir dichas especies mediante la biocorrosión, y la	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima, con apoyo adicional	Cero

	notificación a la OMI de cualquier experiencia adquirida en su aplicación		
	b) La difusión de las Directrices a la industria del transporte marítimo y otras partes interesadas, a las que se exige que cooperen para minimizar los riesgos que implique	Ídem	Cero
	c) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para cumplir con los fines de los párrafos a) y b) anteriores	Tiempo del personal	Cero
3. Garantizar administraciones marítimas efectivas.	a) La preparación de PAN, con una <i>prioridad alta</i> , con la ayuda de REMPEC si procede, para permitir la evaluación de los progresos realizados y para guiar en la implementación plena de la Estrategia Regional de forma adaptada y llevar a cabo una evaluación nacional de las capacidades y definir la medida correctora necesaria	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima Seminario regional	Cero 75.000 ²²
	b) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo que no lo han hecho todavía, han mejorado con una prioridad alta, la actuación de las administraciones marítimas sobre la base del PAN mencionado arriba al realizar una autoevaluación de la actuación y las capacidades nacionales en la aplicación plena de MARPOL y otros convenios aplicables, utilizando la orientación establecida en la Resolución relevante de la OMI relativa a la autoevaluación de la actuación del Estado del pabellón y otras recomendaciones y directrices relevantes de la OMI	Ídem	Cero
	c) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo que no lo han hecho todavía, en sus esfuerzos para proteger el medio marino y una vez se ha realizado con éxito la autoevaluación mencionada en el párrafo a) anterior y se ha tomado cualquier medida correctora, se han acogido al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, 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, una vez	Ídem	Cero

²² Coste estimado de un seminario de dos días celebrado en Malta, con dos participantes por país y con la ayuda de un consultor experto externo.

	plenamente institucionalizado cuando dicho Código III sea obligatorio en virtud de MARPOL y otros convenios		
	d) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten en el desarrollo del PAN mencionado en el párrafo a) anterior, diseñado para permitirles evaluar los progresos realizados, orientarlos en la aplicación plena de la Estrategia Regional de forma adaptada y realizar una evaluación nacional de sus capacidades y definir las medidas correctoras necesarias	Viajes y tiempo del personal ²³ Asistencia de consultoría externa	Véase la nota al pie 2 210.000 ²⁴
	e) La prestación de asistencia continua a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para mejorar la actuación de sus administraciones marítimas de acuerdo con nuevos desarrollos de la OMI, en particular el IMSAS	Ídem	Ídem
	f) La prestación de apoyo a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para prepararse para acogerse al Plan de Auditorías de los Estados Miembros de la OMI, tras explorar la posible asistencia técnica a la que pueden tener derecho con arreglo al ITCP de la OMI y otras fuentes	Ídem	Ídem
	g) La mejora continua del conocimiento y la experiencia del personal de inspección del Estado del pabellón mediante el establecimiento, a través de REMPEC, de un programa de actividades de formación relacionadas con instrumentos internacionales relevantes, en particular MARPOL, que garantice una formación apropiada para los inspectores de buques	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa	Cero 15.000
4. Reforzar el Memorando de Entendimiento (MdE) sobre el Control por el Estado del Puerto (CEP) en la región mediterránea (MdE para la región mediterránea).	a) El mandato de REMPEC por el cual el Centro debería, si es posible, ofrecer su asistencia al MdE para la región mediterránea sobre el control por el estado del puerto para mejorar su efectividad y, si así se solicita, facilitar que se mantenga la cooperación entre el MdE de París y el MdE para la región mediterránea	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero

²³Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros para seis años (2016-2021), como se refleja al final de la tabla.

²⁴Se ha estimado un presupuesto de apoyo técnico de 10.000 euros por país.

	b) La puesta a disposición de los recursos y medios necesarios para permitir al MdE para la región mediterránea funcionar de manera eficaz, <i>con prioridad alta</i>	Ídem	Cero
	c) La participación en reuniones del Comité del MdE	Viajes y tiempo del personal ²⁵	Véase la nota al pie 4
	d) La Secretaría está asociada con las actividades de formación sobre el control por el Estado del puerto que abordan cuestiones medioambientales, incluyendo las relacionadas con sistemas antiincrustantes, gestión del agua de lastre y biocorrosión, cuando proceda, en colaboración con instituciones reconocidas de formación dentro de la región	Ídem	Ídem
	e) La Secretaría trabaja en asociación con los MdE sobre el control por el Estado del puerto, en particular con el MdE de París, sobre la organización y el análisis del seguimiento de campañas de inspección concentradas sobre deficiencias relacionadas con MARPOL	Ídem	Ídem
5. Disposición de instalaciones receptoras en puertos.	a) La disposición (incluyendo las actividades de b) a g)) de instalaciones receptoras en sus puertos, con <i>prioridad alta</i> , a menos que se especifique lo contrario y si no se han tomado las medidas adecuadas y se han considerado los procedimientos relacionados con el coste del uso de dichas instalaciones, permitir su uso en cuanto están disponibles a una tasa que sea razonable y que no desincentive su uso	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima, conjuntamente con otros organismos	Véase la nota 4 anterior
	h) El asesoramiento bien estructurado proporcionado a los Estados ribereños del Mediterráneo que lo soliciten puede incluir, pero no solo, una evaluación del tipo, especificaciones y capacidad del equipo necesario en los puertos principales para manipular de manera eficiente y efectiva residuos y mezclas de buques. Dicha asistencia	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa Seminario regional	Cero 15.000 ²⁶ 60.000 ²⁷

²⁵Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro.

²⁶Consultoría externa para preparar el asesoramiento necesario y ayudar en la organización del seminario regional.

²⁷ Coste estimado de un seminario de dos días celebrado en Malta, con dos participantes por país y con la ayuda de un consultor experto externo.

	<p>puede incluir también la preparación de directrices o modelos de formularios de planes de intervención. Todo esto debería basarse en trabajo previo realizado en esta materia y teniendo en cuenta la última edición del Manual general sobre instalaciones receptoras portuarias de la OMI, la Guía de Buenas Prácticas para los Proveedores y Usuarios de Instalaciones Portuarias Receptoras y los nuevos requisitos incorporados desde 2005 en los instrumentos obligatorios relevantes para ayudar a las Partes Contratantes en el cumplimiento de este objetivo</p>		
	<p>i) Contribución en la implementación del Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos, como se considere oportuno, en la preparación del asesoramiento mencionado en el párrafo h) anterior, en particular para la preparación de directrices específicas para determinar la aplicación de gastos a un coste razonable para el uso de las instalaciones portuarias receptoras o, si procede, la aplicación de un sistema de tasa no especial, tras consultar a varias instituciones e iniciativas regionales y mundiales relevantes</p>	<p>Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa</p>	<p>Cero 75.000²⁸</p>
<p>6. Descarga de desechos generados por buques.</p>	<p>a) El establecimiento, con <i>prioridad alta</i> y si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de un sistema de notificación al siguiente puerto de escala del buque sobre el estado de aguas de sentina, residuos de hidrocarburos, residuos de SNP, aguas residuales, basura, sustancias que agotan la capa de ozono y residuos procedentes de la depuración de gases de escape que este mantenga a bordo</p>	<p>Medidas apropiadas por parte de la administración marítima</p>	<p>Cero</p>
	<p>b) La aplicación, por parte de todos los Estados ribereños del Mediterráneo, con <i>prioridad alta</i>, de normativas nacionales que habiliten a las autoridades</p>	<p>Ídem</p>	<p>Cero</p>

²⁸Consultor externo para ayudar a preparar directrices específicas y dar apoyo técnico a hasta 10 puertos principales en la región.

	marítimas a exigir, si lo consideran necesario, a los capitanes de buques que descarguen desechos en las instalaciones portuarias receptoras designadas antes de navegar		
	c) Prestación de asesoramiento sobre el tema que soliciten las Partes Contratantes, posiblemente en asociación con el asesoramiento bien estructurado solicitado en virtud del objetivo específico sobre la disposición de instalaciones receptoras en puertos, teniendo en cuenta también, cuando proceda, el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos	Tiempo del personal y asistencia de consultoría externa en virtud de la actividad 5 h) anterior	Cero
7. Seguimiento mejorado de incidentes de contaminación, así como la supervisión y vigilancia de descargas ilícitas.	a) El establecimiento, con <i>prioridad alta</i> y si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de sistemas y procedimientos para la supervisión y vigilancia nacional y subregional, incluyendo, cuando sea posible, la vigilancia aérea supervisada coordinada o individual periódica en las aguas bajo la jurisdicción de las Partes Contratantes, si las Partes así lo acuerdan, y la notificación de los resultados a las reuniones periódicas de los puntos focales de REMPEC	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) El establecimiento, con <i>prioridad alta</i> , de sistemas subregionales, incluyendo procedimientos para sobrevolar las aguas bajo la jurisdicción de un Estado vecino si las Partes vecinas así lo acuerdan, para la vigilancia de zonas sensibles desde el punto de vista ambiental y/o de alto riesgo del mar Mediterráneo	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	c) Análisis, dentro de lo que resulte práctico, a través de la correspondencia directa con las Partes Contratantes, de los motivos del registro de mal cumplimiento con este objetivo por parte de muchas Partes Contratantes	Tiempo del personal	Cero
	d) La organización continua y la participación en la financiación	Viajes y tiempo del personal ²⁹	Véase la nota al pie 8

²⁹Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro.

	y los recursos humanos que permitan cualquier actividad nueva sobre esta cuestión en la que se solicite al Centro que desempeñe un papel basándose en la experiencia acumulada de las actividades realizadas sobre supervisión y vigilancia nacional		
	e) La facilitación de la organización de operaciones de supervisión y vigilancia aérea periódica coordinada o individual para las descargas ilícitas de contaminación de los buques	Tiempo del personal	Cero
	f) Se ha explorado la continuación de los servicios de CleanSeaNet ofrecidos por la AESM disponibles para todas las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona que no son Estados miembros de la UE, actualmente a través del Proyecto SAFEMED III, hasta 2021 y más adelante	Tiempo del personal	Cero
	g) La cooperación con otros acuerdos regionales en la realización de las solicitudes anteriores	Tiempo del personal	Cero
8. Mejorar el nivel de aplicación de la ley y el enjuiciamiento de los infractores de descargas.	a) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo han garantizado, con <i>prioridad alta</i> , la existencia de un marco legal nacional (reglamento) como base para el enjuiciamiento de los infractores de descargas del Convenio MARPOL o de cualquier marco jurídico nacional que lo aplique	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) La participación activa, con <i>prioridad alta</i> , en la MENELAS de acuerdo con su mandato	Ídem	Cero
	c) El apoyo continuo proporcionado a las Partes Contratantes, actuando como la Secretaría de MENELAS y la entrega de informes sobre sus actividades a las Partes Contratantes en todas sus reuniones ordinarias	Tiempo del personal	Cero
	d) El mantenimiento del sistema de información del MENELAS	Tiempo del personal y mantenimiento de TI	6.000 ³⁰

³⁰Se ha estimado un presupuesto para el mantenimiento de un sitio web de 2000 euros al bienio durante seis años (2016-2021).

	e) Colaboración con la Secretaría del PNUMA/PAM para seguir explotando posibles sinergias con el marco de mares regionales como NSN, ENPRO y AESM en el marco de MENELAS	Viajes y tiempo del personal ³¹	Véase la nota al pie 10
9. Reducir la contaminación generada por las actividades de las embarcaciones de recreo.	a) Aplicación, con <i>prioridad alta</i> , de las Directrices relativas a las Actividades de las Embarcaciones de Recreo y la Protección del Medio Marino en el Mediterráneo, conjuntamente con las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) Medidas tomadas para aplicar dichas Directrices notificadas a la Secretaría	Ídem	Cero
	c) La prestación de ayuda a los Estados ribereños del Mediterráneo en la aplicación de las Directrices mencionadas en el párrafo a) anterior, teniendo en cuenta las disposiciones relevantes del Convenio MARPOL y el Plan Regional sobre la Gestión de los Desechos Marinos	Tiempo del personal Seminario regional y consultoría externa	Cero 75.000 ³²
	d) El mantenimiento de un registro de los informes enviados a las Partes Contratantes de acuerdo con el párrafo b) anterior y la entrega de informes sintéticos periódicos a las reuniones relevantes de las Partes Contratantes	Tiempo del personal	Cero
10. Menor riesgo de abordajes mediante el establecimiento de sistemas de organización del tráfico de buques.	a) Se proponen a la OMI, cuando sea necesario, sistemas adicionales de organización del tráfico apropiados para su posible adopción de acuerdo con la legislación internacional	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) El establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo bajo jurisdicción nacional se considera, cuando y donde sea posible, y sin perjuicio del derecho soberano de los Estados, en estrecha colaboración con las autoridades competentes nacionales relevantes y en cooperación con otros Estados	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero

³¹Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro.

³² Coste estimado de un seminario de dos días celebrado en Malta, con dos participantes por país y con la ayuda de un consultor experto externo.

	ribereños del Mediterráneo que garantice que sus planes de ordenación del espacio marítimo sean coherentes y estén coordinadas a lo largo de la región del Mediterráneo		
	c) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten, ya sea individual o colectivamente, en la identificación de posibles zonas marítimas en las que un sistema de organización del tráfico se pueda considerar necesario y en la preparación de la documentación relevante para iniciar el proceso en la OMI	Tiempo del personal	Cero
	d) La prestación de apoyo, en estrecha colaboración con los componentes del PAM, a las Partes Contratantes que así lo soliciten en sus esfuerzos hacia el establecimiento de sus planes de ordenación del espacio marítimo	Viajes y tiempo del personal ³³	Véase la nota al pie 12
11. Control mejorado del tráfico marítimo.	a) Las zonas del Mediterráneo donde se podría mejorar el control del tráfico marítimo mediante el establecimiento de un régimen basado en el uso del SIA conjuntamente con los STM y sistemas obligatorios de notificación de buques están identificadas y posteriormente los procedimientos de aprobación se completan lo antes posible	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	a) La mejora continua de la cooperación técnica entre los Centros de VTS de países vecinos y, de acuerdo con la necesidad, el intercambio de información sobre buques mediante el uso del SIA y otros sistemas relacionados en la zona de vigilancia común	Ídem	Cero
	b) La asistencia financiera internacional requerida para establecer el régimen mencionado en el párrafo a) anterior, teniendo en cuenta también, cuando proceda, posibles sinergias con medidas tomadas sobre el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo a las que se hace referencia en el objetivo	Tiempo del personal	Cero

³³Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro.

	específico 10, se negocia, con <i>prioridad alta</i> , con organizaciones y organismos apropiados en nombre de las Partes Contratantes que así lo soliciten		
12. Identificación de zonas marinas especialmente sensibles (ZMES).	a) La determinación las zonas marítimas dentro de su jurisdicción que necesiten la protección proporcionada por su designación como ZMES, con <i>prioridad media</i> , y el apoyo de REMPEC y RAC/SPA y, si así se determinan, el inicio del proceso de solicitar a la OMI que permita dicha designación	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) El inicio, por solicitud de las Partes Contratantes y conjuntamente con RAC/SPA, del proceso de identificación de esas zonas que, tras el examen por parte de los puntos focales de REMPEC, se pueda proponer para su designación como ZMES teniendo en cuenta también, donde proceda, posibles sinergias con medidas tomadas sobre el establecimiento de planes de ordenación del espacio marítimo a las que se hace referencia en el objetivo específico 10	Tiempo del personal	Cero
	c) La prestación de asistencia, en cooperación con la OMI, a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para realizar los estudios necesarios y preparar las presentaciones relevantes a la OMI para la designación de ZMES, si las hubiera, en estricto cumplimiento de las Directrices de la OMI aplicables	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa	Cero 15.000
	d) Se ha explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI	Tiempo del personal	Cero
13. Reducción del ruido marino causado por los buques.	a) La sensibilización, con <i>prioridad media</i> , a través de la difusión de la recomendación contenida en las Directrices de la OMI para la reducción del ruido submarino procedente del transporte marítimo comercial para abordar los impactos negativos sobre la vida marina entre sus diseñadores y constructores de buques nacionales, así como entre los	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero

	operadores de buques que enarbolan su pabellón, instándolos a aplicar estrategias de mitigación del ruido a bordo en sus buques		
	b) La prestación de asesoramiento y asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten para cumplir con el objetivo del párrafo a) anterior	Tiempo del personal	Cero
14. Establecer procedimientos para la designación de zonas de refugio para minimizar los riesgos de contaminación generalizada.	a) La identificación, con <i>prioridad alta</i> , a nivel nacional, de procedimientos apropiados como se indica en las Directrices de la OMI relevantes y las directrices relevantes de la UE ampliadas por las Directrices y Principios preparados por REMPEC para facilitar la toma de decisiones a la hora de designar un lugar de refugio para buques que necesiten ayuda	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) Todos los Estados ribereños del Mediterráneo han elaborado planes para hacer frente a buques en peligro, incluyendo medios y equipo apropiados, como se requiera, y tener definidas las modalidades de la respuesta de acuerdo con su naturaleza y el riesgo en que se incurre	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	c) La prestación de ayuda continua a los países que así lo soliciten para definir procedimientos y elaborar planes como se especifica en los párrafos a) y b) anteriores, y obtener fondos, entre otros, del ITCP de la OMI	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa	Cero 15.000
15. Examinar la posibilidad de designar el mar Mediterráneo o partes del mismo como zona de control de emisiones de SO_x, en virtud del anexo VI de MARPOL, y aplicar de manera efectiva las medidas de eficiencia energética existentes.	a) Crear un comité técnico de expertos que trabaje mediante correspondencia y que lleve a cabo un estudio técnico y de viabilidad, para examinar si es adecuado, en la fase actual, poner en marcha una hoja de ruta para la presentación de una entrega a la Organización Marítima Internacional para designar como ZCE de SO _x determinadas zonas del mar Mediterráneo que requieran protección ambiental específica y analizar la posibilidad de adoptar más medidas	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima, con apoyo adicional	Cero
	b) Una vez se haya tomado una decisión y se haya ratificado el anexo VI de MARPOL, se entrega a la OMI una propuesta para designar	Ídem	Cero

	como ZCE de SOx la zona o zonas del mar Mediterráneo identificada(s) en el párrafo a) anterior, con <i>prioridad media</i>		
	c) La participación en debates relevantes en la OMI sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, en concreto el desarrollo de un sistema de recopilación de datos para el consumo de combustible de los buques, entre otros, informando a la Secretaría de la existencia de los sistemas de recopilación de datos y notificación para el consumo de combustible de los buques	Ídem	Cero
	d) La preparación, con <i>prioridad alta</i> , de un estudio basado en la aportación de las Partes Contratantes, destinado a evaluar la viabilidad de las alternativas a las que se hace referencia en el párrafo a) anterior	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa	Cero 15.000
	e) La prestación de asistencia a los Estados ribereños del Mediterráneo que así lo soliciten, ya sea individual o colectivamente, para preparar una entrega a la OMI en la que se proponga la designación como ZCE de SOx de la zona o zonas del mar Mediterráneo identificada en el párrafo a) anterior	Tiempo del personal Seminario regional	Cero 60.000 ³⁴
	f) La facilitación de información relevante a las Partes Contratantes que así lo soliciten sobre posibles medidas adicionales futuras para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional	Tiempo del personal	Cero
	g) La evaluación de la recopilación de datos existentes y sistemas de notificación para el consumo de combustible de los buques en la región mediterránea y la realización de estudios piloto sobre la “recopilación y notificación de datos”	Tiempo del personal	Cero
	h) Se ha explorado la posibilidad de obtener asistencia para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI	Tiempo del personal	Cero
16. Garantizar que hay disponible una capacidad adecuada de remolque de emergencia a lo largo del Mediterráneo para prestar asistencia a	a) La consideración de acuerdos con Estados ribereños vecinos, con <i>prioridad alta</i> , si no se han tomado ya las medidas apropiadas, para permitirles compartir equipo de remolque de emergencia y acuerdos para ayudar a buques en peligro en el Mediterráneo, utilizando como	Tiempo del personal	Cero

³⁴ Coste estimado de un seminario de dos días celebrado en Malta, con la asistencia de dos participantes por país.

los buques en peligro, incluidos petroleros.	proceda las directrices mediterráneas sobre remolque de emergencia		
	b) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten para preparar y aplicar los acuerdos mencionados en el párrafo a) anterior	Tiempo del personal	Cero
	c) La evaluación de la capacidad de los Estados ribereños del Mediterráneo en términos de equipo de remolque de emergencia y la prestación de apoyo a los Partes Contratantes que así lo soliciten	Tiempo del personal	Cero
17. Incrementar los niveles de equipos de respuesta ante vertidos instalados previamente bajo el control directo de Estados ribereños del Mediterráneo.	a) El intercambio o la posibilidad de compartir la información relativa a las prácticas nacionales para financiar la adquisición de equipo de respuesta ante vertidos, con <i>prioridad alta</i> , con vistas a ayudar a los Estados ribereños del Mediterráneo a determinar todos los métodos viables para financiar equipo de respuesta ante vertidos	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) El establecimiento, con <i>prioridad media</i> , de reservas nacionales de equipo de respuesta ante vertidos de SNP e hidrocarburos instalado previamente privado y controlado por el Estado y el mantenimiento actualizado a través de REMPEC del inventario relacionado a nivel nacional y regional	Ídem	Cero
	c) La prestación de asistencia a los Estados que así lo soliciten en la identificación del nivel mínimo requerido de equipo de respuesta ante vertidos controlado por el Estado instalado previamente	Tiempo del personal y consultoría externa	210.000 ³⁵
	d) La difusión a las Partes Contratantes de información relativa a las formas aplicables de financiar la adquisición de ese equipo y la prestación de asistencia continua al respecto, cuando proceda	Tiempo del personal	Cero
	e) El mantenimiento del sistema de información regional (SIR) y un inventario actualizado de equipo de respuesta ante vertidos instalado previamente	Mantenimiento de TI	6.000 ³⁶
	f) Se prevén posibles sinergias para interconectar el sistema de información regional (SIR) con CECIS para facilitar el acceso a la información en cualquier momento	Tiempo del personal	Cero

³⁵ Se ha estimado un presupuesto de apoyo técnico de 10.000 euros por país.

³⁶ Se ha estimado un presupuesto para el mantenimiento de un sitio web de 2000 euros al bienio durante seis años (2016-2021).

	y especialmente en caso de emergencia, y facilitar la actualización de estas bases de datos a través de un sistema interconectado		
18. Fomentar la participación de las instituciones regionales científicas y técnicas en actividades de investigación y desarrollo y facilitar la transferencia de tecnología.	a) La participación activa de instituciones científicas y técnicas, así como de la industria, en actividades y programas de I+D relacionados con la prevención, preparación y respuesta ante contaminación marina accidental	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) La presentación en foros internacionales de los resultados de programas y actividades de I+D de instituciones nacionales y la industria	Ídem	Cero
	c) La presentación de actividades de I+D nacionales a través de la página creada por REMPEC en el sitio web de perfiles de países	Ídem	Cero
	d) La prestación de asistencia continua proporcionada a las instituciones regionales y la industria en la identificación de campos de investigación en los que se necesite mejorar el estado de la técnica de las tecnologías y técnicas de preparación y respuesta ante vertidos	Tiempo del personal	Cero
	e) La prestación continua de asistencia en la difusión y el intercambio de resultados de actividades y programas de I+D nacionales dentro y fuera de la región mediterránea	Tiempo del personal	Cero
	f) La facilitación de la participación de la industria e instituciones de investigación nacionales y regionales en los foros internacionales relevantes con vistas a divulgar los resultados de actividades de I+D realizadas en la región mediterránea	Viajes y tiempo del personal ³⁷	Véase la nota al pie 16
	g) La cooperación con otros acuerdos regionales en la realización de las solicitudes anteriores.	Tiempo del personal	Cero
19. Mejorar la calidad, rapidez y eficiencia del proceso de toma de decisiones en caso de incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo y la introducción de herramientas técnicas y de apoyo a la toma de decisiones.	a) El desarrollo y la mejora de herramientas específicas regionales de apoyo a la toma de decisiones, que se estimula mediante la promoción de la participación activa de programas e instituciones científicas nacionales y mediante la proporción a REMPEC de conjuntos de datos relevantes y otra información que pueda estar disponible en los países respectivos	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero
	b) La participación activa, mediante un enfoque dirigido por el país, en la	Ídem	Cero

³⁷Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro.

	aplicación del programa de trabajo del GTTM, según la definición de las reuniones de puntos focales de REMPEC		
	c) La suma de institutos oceanometeorológicos nacionales a la MONGOOS y la contribución de estos al mantenimiento de las herramientas mediterráneas anteriores a través de la actualización periódica de datos	Ídem	Cero
	d) La contribución al desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE	Ídem	Cero
	e) La revisión y actualización continua de las herramientas existentes de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI y el desarrollo de nuevas herramientas de ayuda a la toma de decisiones basadas en las TI disponibles para las autoridades nacionales competentes de las Partes Contratantes, teniendo en cuenta las iniciativas nacionales o regionales en este campo	Tiempo del personal Seminario regional y consultoría externa Desarrollo de TI	Cero 75.000 ³⁸ 150.000 ³⁹
	f) La coordinación y aplicación del programa de trabajo del GTTM facilitado	Tiempo del personal	
	g) La exploración de la posible interacción y capitalización de herramientas de apoyo a la toma de decisiones disponibles a nivel europeo y mediterráneo, incluyendo las desarrolladas por otros acuerdos regionales o de acuerdo con otras iniciativas regionales en la realización de las solicitudes anteriores	Tiempo del personal	Cero
	h) La prestación de apoyo para el desarrollo de un programa de garantía de la calidad para la recogida y notificación de datos acorde con el Programa de Vigilancia de EE	Tiempo del personal en relación con la actividad e) anterior	Cero
	i) La integración de cualquier desarrollo sobre herramientas de apoyo a la toma de decisiones de acuerdo con los objetivos específicos 20, 21 y 22	Tiempo del personal	Cero
20. Aumentar todo lo posible el nivel de conocimiento en el campo de la preparación y respuesta ante la	a) El establecimiento, con <i>prioridad alta</i> , si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de programas de formación nacional para responder ante incidentes que abarquen hidrocarburos y otras SNP	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Cero

³⁸ Coste estimado de un seminario de dos días celebrado en Malta, con dos participantes por país y con la ayuda de un consultor experto externo.

³⁹ Coste estimado de desarrollos de TI

contaminación marina accidental por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.	basados, entre otros, en cursos de formación modelo de la OMI de niveles 1 y 2 para formar a personal de nivel operativo nacional y de supervisión, respectivamente, con vistas a garantizar una educación continua de dicho personal		
	b) La difusión del conocimiento adquirido a través de la formación, los cursos para capacitadores y la réplica de cursos de formación a nivel local y nacional	Ídem	Cero
	c) La realización de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta nacional en cooperación con todos los actores relevantes y, en la medida de lo posible, implicando a los Estados ribereños vecinos para mejorar la cooperación bilateral y subregional	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima	Coste de ejercicios periódicos ⁴⁰
	d) La prestación de asistencia a las Partes Contratantes que así lo soliciten en el desarrollo y aplicación de su programa nacional de formación	Tiempo del personal	Cero
	e) La impartición continua de cursos de “formación de capacitadores” basados concretamente en el trabajo desarrollado bajo los proyectos POSOW	Dos cursos regionales de formación más el apoyo de consultoría externa	150.000 ⁴¹
	f) Cursos regionales de formación sobre temas específicos y muy especializados identificados periódicamente por las reuniones de los puntos focales de REMPEC	Tres cursos regionales de formación	180.000 ⁴²
	g) A la hora de preparar y ayudar en la aplicación de programas nacionales de formación se tienen en cuenta los cursos de formación modelo relevantes actualizados por el Subcomité de la OMI sobre Prevención y Respuesta ante la Contaminación (PPR), otros acuerdos regionales y la AESM bajo sus planes de acción relevantes	Tiempo del personal	Cero
h) La promoción de la organización de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta nacional y subregional en cooperación con todos los actores relevantes	Viajes y tiempo del personal ⁴³	Véase la nota al pie 22	
i) Se explora la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en	Tiempo del personal	Cero	

⁴⁰ El coste de ejercicios periódicos para probar la capacidad de respuesta no se cuantificará, puesto que implican a varios departamentos y administraciones estatales.

⁴¹ Coste estimado de dos cursos de formación de dos días celebrados en Malta, con dos participantes por país y con la ayuda de un consultor experto externo.

⁴² Coste estimado de tres formaciones regionales de dos días celebradas en Malta, con la asistencia de dos participantes por país.

⁴³ Se ha estimado un presupuesto de viajes para la Secretaría de 15.000 euros al año para un plazo de seis años (2016-2021), como se refleja al final del cuadro

	virtud del ITCP de la OMI y se movilizan medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM		
21. Revisar las recomendaciones, principios y directrices existentes y desarrollar otros nuevos con objeto de facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua dentro del marco del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002.	a) La revisión, con <i>prioridad alta</i> , si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de las recomendaciones, principios y directrices existentes relativos a la preparación, respuesta y asistencia mutua ante contaminación marina accidental, así como a la prevención de la contaminación de los buques, que se adoptaron desde 1987, prestando una atención especial a los que pretenden eliminar posibles obstáculos que puedan dificultar la asistencia mutua	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima, con apoyo adicional	Cero
	b) La identificación, con <i>prioridad alta</i> si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de todas esas recomendaciones, principios y directrices que se necesite revisar, actualizar y/o modificar	Ídem	Cero
	c) La identificación, con prioridad alta si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de las recomendaciones, principios y directrices adicionales que deberían adoptarse a nivel regional con vistas a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 en el campo de la cooperación internacional y la asistencia mutua	Ídem	Cero
	d) La identificación, con prioridad alta si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de las recomendaciones, principios y directrices adicionales que deberían adoptarse a nivel regional con vistas a facilitar la aplicación del Protocolo de Prevención y Emergencias de 2002 en el campo de la cooperación internacional y la asistencia mutua	Ídem	Cero
	e) La consideración del uso de Contaminación Marina de CECIS para mejorar la coordinación de las solicitudes y ofertas de asistencia internacional	Tiempo del personal Recursos externos	Cero
	f) La recopilación, en cuanto esté disponible la información necesaria, de un inventario de los procedimientos nacionales aplicables que regulen la entrada en su territorio, el movimiento dentro del mismo y la salida de este de equipo y personal especializado que se pueda proporcionar como	Tiempo del personal Asistencia de consultoría externa para cubrir las actividades e), f), g) en dos misiones separadas pero relacionadas	Cero 30.000

	asistencia mutua en caso de emergencia, y la preparación de recomendaciones para mejorar esos procedimientos nacionales que podrían dificultar seriamente la prestación de esa asistencia		
	g) La preparación, con <i>prioridad alta</i> , en cooperación con los puntos focales nacionales de REMPEC de textos revisados, actualizados y/o modificados de las recomendaciones, principios y directrices regionales relevantes que se propongan para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes	Ídem	Véase más arriba
	h) El desarrollo, cuando surja la necesidad y en cooperación con los puntos focales nacionales de REMPEC, de recomendaciones, principios y directrices nuevos, según el caso, y que se vayan a proponer para su adopción a las reuniones de las Partes Contratantes	Ídem	Véase más arriba
	i) Al llevar a cabo las solicitudes anteriores, la cooperación con la OMI, otros acuerdos regionales, la AESM de acuerdo con sus planes de acción relevantes y el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, teniendo en cuenta cualquier nuevo desarrollo sobre cooperación internacional y asistencia mutua	Tiempo del personal	Cero
	j) La exploración de la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y la movilización de medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM	Tiempo del personal	Cero
22. Reforzar la capacidad de los Estados ribereños individuales para responder de manera eficaz ante incidentes de contaminación marina mediante el desarrollo de acuerdos operacionales y planes de emergencia subregionales.	a) La evaluación, preparación o revisión y la adopción, con <i>prioridad alta</i> , si no se han tomado ya las medidas apropiadas, de planes nacionales de emergencia y el establecimiento de sistemas nacionales de preparación y respuesta ante vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos, con vistas a crear las condiciones necesarias para el desarrollo de acuerdos subregionales	Medidas apropiadas por parte de la administración marítima, con apoyo adicional	Cero
	b) La negociación, celebración y aplicación de acuerdos subregionales que abarquen toda la región mediterránea, incluyendo los planes subregionales de emergencia relevantes	Ídem	Cero
	c) La prestación continua de asistencia a las Partes Contratantes que no han adoptado todavía sus planes	Tiempo del personal	Cero

	nacionales de emergencia o que necesiten revisar sus planes nacionales de emergencia para integrar las SNP y/o componentes de alta mar, en el desarrollo o actualización y aplicación de sistemas nacionales de preparación y respuesta		
	d) La evaluación de planes nacionales de emergencia y sistemas nacionales de respuesta, facilitada mediante la autoevaluación o las revisiones por homólogos para adaptar las capacidades nacionales de respuesta a los riesgos existentes de vertidos de hidrocarburos y SNP de buques, puertos marítimos e instalaciones de gestión de hidrocarburos y evaluar las deficiencias entre los planes nacionales para definir medidas apropiadas para garantizar la compatibilidad de acuerdos operacionales con vistas a celebrar acuerdos bilaterales y/o subregionales ⁴⁴	Viajes y tiempo del personal ⁴³	Véase la nota al pie 23
	e) La prestación de asistencia continua a las Partes Contratantes que así lo soliciten en la preparación o revisión de planes subregionales de emergencia y en la redacción de acuerdos sobre su aplicación	Ídem	Ídem
	f) Asesoramiento y material que puedan poner a disposición otros acuerdos regionales utilizado en la realización de las solicitudes anteriores	Tiempo del personal	Cero
	g) Se explora la posibilidad de obtener ayuda para los fines anteriores en virtud del ITCP de la OMI y se movilizan medios y recursos externos, entre otros, de donantes externos, el sector privado y el UCPM	Tiempo del personal	Cero

⁴⁴ La referencia a los planes de contingencias para el sudeste del Mediterráneo es aceptable para Turquía solo a condición de no incluya ninguna referencia a zonas de jurisdicción marítima y cuestiones de soberanía en el plan de contingencias correspondiente

RESUMEN DE LOS COSTES INDICATIVOS DE APLICAR LA ESTRATEGIA REGIONAL 2016-2021, COMPLEMENTARIO DEL COSTE DE CONTRATAR A UN FUNCIONARIO DEDICADO PARA CADA ADMINISTRACIÓN		
Presupuesto de viajes para la Secretaría 2016-2021	Se requiere viajar, entre otros, para las actividades 3 d) a f); 4 c) a e); 7 d); 8 e); 10 d); 18 f); 20 h) y 22 d) y e)	90.000
Apoyo de consultoría externa	Coste aproximado de consultores externos contratados en el marco de las actividades 3 d) a g); 5 h) e i); 6 c); 9 c); 12 c); 14 c); 15 d); 17 c) y e); 19 e); 20 e) y 21 e) a g)	600.000
Seminarios y actividades de formación	Coste aproximado de celebrar seminarios regionales y formación en el marco de las actividades 3 a) a c); 5 h); 9 c); 15 e); 19 e); y 20 a) y b) y e) a f), incluyendo apoyo externo cuando proceda	675.000
Mantenimiento de TI	Coste aproximado de desarrollo y mantenimiento de TI dentro de las actividades 8 d) y 19 e)	162.000
TOTAL		1.527.000