



**Programa de las
Naciones Unidas
para el Medio Ambiente**



UNEP(OCA)/MED IG.11/6
6 de octubre de 1997
ESPAÑOL

Original: INGLÉS

PLAN DE ACCIÓN PARA EL MEDITERRÁNEO

Décima Reunión Ordinaria de las Partes
Contratantes en el Convenio para la
protección del mar Mediterráneo contra
la contaminación y sus Protocolos

Túnez, 18 a 21 de noviembre de 1997

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE LA REUNIÓN DE
LAS PARTES CONTRATANTES
SOBRE LA ESTRATEGIA REGIONAL RELATIVA A
LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO
POR LOS BUQUES**

INTRODUCCIÓN

La reunión de los centros de coordinación del Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina del Mar Mediterráneo (CERSEC), celebrada en Malta del 22 al 26 de octubre de 1996, examinó la cuestión de la cooperación regional en la esfera de la prevención y respuesta a la contaminación del medio marino causada por actividades efectuadas en los fondos marinos de conformidad con la petición formulada por la Reunión Extraordinaria de las Partes Contratantes (Montpellier, 1 a 4 de julio de 1996).

Después de examinar el tema, la reunión de los centros de coordinación del CERSEC:

- a) preparó una propuesta de estrategia regional de prevención de la contaminación del medio marino por los buques (apéndice I del proyecto de resolución);
- b) propuso que el Protocolo sobre Situaciones de Emergencia se modificara para incluir las disposiciones necesarias para aplicar esta estrategia;
- c) propuso que esas modificaciones se aprobaran con ocasión de la Reunión de las Partes Contratantes que se celebrará en 1999;
- d) pidió al director del CERSEC que preparara un proyecto de revisión del anexo a la Resolución 7 relativa a los objetivos y funciones del CERSEC teniendo en cuenta la estrategia regional propuesta;
- e) invitó al CERSEC a iniciar la aplicación de esta estrategia sin esperar a la aprobación y entrada en vigor de las modificaciones del Protocolo.

Estas propuestas de la reunión de los centros de coordinación del CERSEC se reflejan en un proyecto de resolución que se somete a la aprobación de la Reunión de las Partes Contratantes.

En su última reunión (Atenas, 7 a 9 de julio de 1997), los centros nacionales de coordinación del PAM revisaron el proyecto de resolución propuesto relativo a la estrategia regional y recomendaron su aprobación a la presente reunión.

El proyecto de resolución contenido en este documento incluye la estrategia regional propuesta (apéndice I).

MODIFICACIÓN DEL PROTOCOLO DEL CONVENIO DE BARCELONA SOBRE COOPERACIÓN PARA COMBATIR EN SITUACIONES DE EMERGENCIA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR MEDITERRÁNEO CAUSADA POR HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS PERJUDICIALES EN EL MARCO DEL NUEVO CONTEXTO DE LA FASE II DEL PAM

(Nota del CERSEC)

1. En la Reunión Extraordinaria de las Partes Contratantes en el Convenio de Barcelona que se celebró en Montpellier del 1º al 4 de julio de 1996, el representante de la OMI recomendó que el Protocolo sobre Situaciones de Emergencia se examinara en la próxima reunión de los centros de coordinación del CERSEC, y la reunión accedió a ello.

2. La fase II del PAM preconiza la adopción de un enfoque global de los problemas de protección del medio ambiente y hace hincapié en la prevención de la contaminación y en la intervención en caso de contaminación. La prevención de la contaminación del medio marino por los buques es un elemento importante de la fase II del PAM y debe evaluarse teniendo en cuenta el artículo 6 del Convenio de Barcelona relativo a la contaminación causada por buques.
3. La reunión de los centros de coordinación del CERSEC (Malta, 22 a 26 de octubre de 1996) ha examinado el asunto de la revisión del Protocolo sobre cooperación para combatir la contaminación en situaciones de emergencia teniendo en cuenta el nuevo contexto creado por la adopción de la fase II del PAM, sobre la base de los documentos preparados por el Centro. La reunión de los centros de coordinación del CERSEC consideró, por un lado, la posibilidad de extensión del Protocolo a la esfera de la prevención de la contaminación causada por buques y, por el otro, el perfeccionamiento del presente Protocolo.
4. Se insistió en que el Protocolo sobre Situaciones de Emergencia se había establecido con arreglo al artículo 9 del Convenio de Barcelona. El artículo 6 del Convenio de Barcelona, relativo a la contaminación causada por buques estipula que: «Las Partes Contratantes tomarán todas las medidas conformes con el derecho internacional para prevenir, reducir y combatir la contaminación de la Zona del Mar Mediterráneo causada por descargas desde buques y para asegurar la aplicación efectiva, en dicha Zona, de las normas generalmente reconocidas en el ámbito internacional relativas a la lucha contra ese tipo de contaminación». La reunión de los centros de coordinación del CERSEC consideró que es ahora oportuno examinar la manera de introducir y adoptar disposiciones jurídicas concretas para dar efecto al artículo 6, como ya se ha hecho con los artículos 5, 7, 8, 9 y 10 del Convenio. La reunión opinó que para que se lleven a cabo actividades relacionadas con la prevención de la contaminación causada por buques con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del Convenio, esto se tiene que reflejar en un Protocolo, mediante la modificación del Protocolo sobre Situaciones de Emergencia más que mediante la aprobación de un nuevo protocolo. El Protocolo modificado se ocuparía en ese caso de la cooperación regional en las esferas de la prevención de la contaminación causada por buques, la preparación y la intervención en caso de contaminación marina accidental.
5. Con respecto al perfeccionamiento del actual Protocolo relativo a la cooperación en situaciones de emergencia se manifestó cierta preocupación en cuanto a la extensión de las modificaciones que había que introducir, teniendo en cuenta por ejemplo la posición de algunos Estados mediterráneos con respecto a determinados instrumentos internacionales. En consecuencia, debido a la postura de las delegaciones que no eran partidarias de la revisión del presente Protocolo, la reunión opinó que, más allá de la extensión a la esfera de la prevención de la contaminación causada por buques, era prematuro adoptar decisiones sobre las modificaciones que había que efectuar.
6. Después de examinar la cuestión de la cooperación regional en la esfera de la prevención y respuesta a la contaminación causada por buques, la reunión de los centros de coordinación del CERSEC preparó una propuesta relativa a una estrategia regional sobre la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques. Se estimó esencial elaborar la estrategia regional propuesta sobre una sólida base jurídica. Por esa razón, la reunión consideró unánimemente necesario modificar el Protocolo sobre Situaciones de Emergencia para introducir en él las disposiciones necesarias para aplicar

la estrategia regional, teniendo presente las restricciones mencionadas con respecto al alcance de la revisión.

7. En lo que se refiere a la introducción en el Protocolo de disposiciones relativas a la cooperación regional para prevenir la contaminación causada por buques, la reunión de los centros de coordinación hizo hincapié en que era importante tener presente a la Organización Marítima Internacional (OMI) y el objetivo de la cooperación regional para garantizar su aplicación eficaz, en armonía con varias resoluciones aprobadas por la Organización sobre este tema. Por otro lado, el carácter normativo de las posibles modificaciones estaría limitado ya que no se puede imponer ninguna norma regional a la construcción y el equipo de los buques, puesto que estas cuestiones tienen un carácter internacional y son la responsabilidad exclusiva de la OMI. No deberían incorporarse restricciones adicionales de seguridad específicas para los buques que navegan por el mar Mediterráneo además de las convenidas en el marco de la OMI, puesto que el transporte marítimo es una actividad mundial y las normas han de ser mundiales; con todo, esto no debe impedir una acción concertada por parte de los Estados mediterráneos en la OMI cuando tengan intereses comunes que defender ante esta Organización.
8. La reunión de los centros de coordinación debatió sobre el posible calendario relativo a la revisión una vez que las Partes Contratantes hayan adoptado una decisión sobre esta cuestión durante su reunión de noviembre de 1997. Para reducir los gastos, sería preferible que la adopción de las modificaciones se efectuara en la reunión de las Partes Contratantes que se llevará a cabo en 1999 y que alguna de las reuniones de expertos necesarias coincida con la reunión de 1998 de los centros de coordinación, que debería celebrarse, de preferencia, durante el primer trimestre del año. Para reducir aún más los costos, Francia se ofreció a facilitar servicios de consultoría gratuitamente. La reunión aceptó esta oferta.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

«LA ESTRATEGIA REGIONAL RELATIVA A LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO CAUSADA POR BUQUES»

(se someterá a la aprobación de las Partes Contratantes)

Las Partes Contratantes, en su reunión de ...

Considerando la conveniencia de vincular la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques a la preparación y respuesta a esa contaminación con el fin de contribuir al desarrollo sostenible del mar Mediterráneo y de aplicar el Programa 21,

Teniendo en cuenta la parte pertinente del «Plan de acción para la protección del medio marino y el desarrollo sostenible de las zonas costeras del Mediterráneo» (fase II del PAM) aprobado por la Conferencia de Plenipotenciarios celebrada en Barcelona el 10 de junio de 1995,

Haciendo suyas las conclusiones de su Reunión Extraordinaria celebrada en Montpellier del 1º al 4 de julio de 1996, en la que se decidió pedir a la reunión de centros de coordinación del CERSEC que estudiara la cuestión de la cooperación regional en la esfera de la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques,

Habiendo tomado nota de las conclusiones de la presente reunión, celebrada en Malta del 22 al 26 de octubre de 1996,

.....

.....

- I. **Adoptan** la estrategia regional sobre la prevención de la contaminación del medio marino causada por buques, que figura como apéndice de la presente resolución;
- II. **Deciden** que, como consecuencia de ello, el Protocolo sobre situaciones de emergencia se modificará para introducir en él la disposiciones necesarias para aplicar esta estrategia y manifiestan el deseo de que las modificaciones correspondientes se aprueben con ocasión de su reunión de 1999;
- III. **Deciden** que, en espera de la aprobación y entrada en vigor de estas modificaciones, se encomiende al CERSEC la aplicación de esta estrategia en lo que respecta a la cooperación entre los Estados mediterráneos, complementando de esta manera su actuación en lo que se refiere a la preparación y respuesta a una contaminación marina accidental;
- IV. **Deciden** que se modifique el anexo a la Resolución 7 relativa a los objetivos y funciones del CERSEC.

APÉNDICE I

ESTRATEGIA REGIONAL SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO CAUSADA POR BUQUES

Más del 90% del comercio mundial se transporta por mar. Aproximadamente el 30% del comercio marítimo mundial transita a través del mar Mediterráneo directamente o sale de los 300 puertos distribuidos a lo largo de la costa de la cuenca mediterránea o está dirigido a ellos. Existen 58 puertos importantes de carga y descarga de petróleo en el Mediterráneo. El transporte marítimo comercial en el Mediterráneo es tan denso que representa un alto riesgo de provocar una contaminación masiva por hidrocarburos u otras sustancias peligrosas, en particular debido a la aplicación insuficiente o inadecuada de las normas internacionales. Las descargas debidas al funcionamiento normal de los buques (residuos de petróleo, sustancias líquidas nocivas, aguas residuales y basuras) constituyen también una importante fuente de contaminación.

El desarrollo económico y social de los países litorales del Mediterráneo está en particular vinculado a la seguridad marítima y a la calidad del medio marino. En consecuencia, en la perspectiva de un desarrollo sostenible, **es más importante prevenir los accidentes que combatir la contaminación del medio marino que podrían provocar.**

Teniendo en cuenta estas consideraciones, la fase II del PAM había decidido realizar varias actividades con la asistencia del Centro Regional y con la cooperación de la Organización Marítima Internacional.

Por consiguiente, la cooperación regional debe orientarse hacia una aplicación eficaz de los instrumentos internacionales y en particular de los aprobados bajo la égira de la OMI, sin añadir disposiciones normativas a las que figuran en dichos instrumentos.

Esta cooperación regional debe tener en cuenta el marco regional de cooperación establecido por la Asociación Euromediterránea así como, dentro de este contexto, los compromisos mutuos que vinculan a la Unión Europea a sus socios mediterráneos.

Esta estrategia tiene por finalidad:

- a) reforzar la capacidad nacional
 - i) mediante el mejoramiento de la capacidad de las administraciones (encargadas de transporte marítimo y el medio ambiente) para establecer y aplicar políticas preventivas mediante:
 - programas de capacitación
 - suministro de información y conocimientos especializados, con inclusión del acceso a la tecnología
 - realización de programas experimentales
 - ii) la producción de equipo y recursos de infraestructura mediante:
 - la realización de estudios técnicos y de preinversión
 - la realización de proyectos experimentales

- b) la promoción de la cooperación regional
 - i) mediante la organización de un diálogo con miras a realizar actividades coordinadas a todos los niveles: nacional, regional y mundial (en el marco de la OMI)
 - ii) la realización de programas que requieran actividades y medidas concertadas en el plano regional
 - iii) la realización de estudios sobre temas de interés regional.

Esta estrategia se concentrará principalmente en las actividades prioritarias siguientes:

- a) la vigilancia de la aplicación efectiva de los convenios pertinentes de la OMI por el Estado del pabellón, el Estado del puerto y el Estado ribereño;
- b) la creación de instalaciones de recepción portuarias;
- c) la seguridad de la navegación;
- d) la vigilancia de las descargas y el procesamiento de los infractores;
- e) el remolque de emergencia.