

LUCES Y SOMBRAS SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN EL MEDITERRÁNEO

*Gabriella Cangelosi**

Sommario: 1. Un nuevo modelo mediterráneo de sostenibilidad. – 2. La región del Mediterráneo sobre “objetivos” motivos. – 3. Desde la Convención de Barcelona. – 4. La política europea de vecindad. – 5. Una respuesta a los objetivos estratégicos de la seguridad marítima, prevención y protección del medio ambiente: el proyecto Safemed. – 6. La sostenibilidad del sistema y la integración mundial en la región mediterránea.

1. Busqué palabras aludiendo al concepto de “sostenible”, tales como “activos” y “factores protectores”, entonces buscando conceptos que describen los procesos dentro de la perspectiva sostenible, tales como “nuevo modelo mediterráneo”. También busqué reflejar términos de sostenibilidad específicos para el área mediterránea, como “apoyo político”, “estructura económica”, “creación de sentido” y “asociación coordinada”. Amplié mi búsqueda de estas maneras.

Primero de todo, quiero dar un primer informe para comparar los niveles de comercio con el Mediterráneo e ilustrar las principales rutas de el transporte marítimo y la búsqueda de asociación; el estudio de caso Proyecto SAFEMED; la seguridad en el transporte, la seguridad y los aspectos ambientales en la zona euro-mediterránea; las acciones europeas en materia de seguridad y protección del medio ambiente; y por un transporte sostenible, la gestión eficaz de la seguridad en el transporte marítimo. Y sin embargo mi contribución quiere ofrecer predicciones con respecto a la reactivación de la Asociación Euro-Med entre los estados miembros de la UE y los países ribereños del Mar Mediterráneo.

* Doctorada en “Derecho de Economía, Transportes y Medio Ambiente” en la Universidad de Palermo, estudiosa del derecho público y derecho administrativo, Jefe del Observatorio Euro-Mediterráneo.

2. El transporte es una parte integral del proceso de producción y tiene una incidencia directa en la economía de un país. Envío y transporte marítimo es una industria muy regulada mundial.

Con una mayor conciencia pública de los costes ambientales y humanos de los accidentes marítimos, y el endurecimiento de la legislación de los gobiernos y organismos internacionales en los buques y operaciones de transporte marítimo, la operación segura y eficiente de los buques es una prioridad para todos los constructores de barcos, los propietarios y operadores.

Hay varias dimensiones del tráfico marítimo en la zona euro-mediterránea: una "ruta marítima" que, como tal, es una de las rutas de comercio del mundo más importantes, a través de las cuales casi un tercio del comercio mundial pasa, desde la desembocadura del Canal de Suez hasta el estrecho de Gibraltar o el Bósforo, desde el Atlántico hasta el Mar Negro; una "encrucijada" de los continentes – Europa, Asia y África – cuyo comercio está creciendo con la globalización; un "mar interior" a través del cual los países costeros desarrollan su comercio.

En términos de volumen, en el año 2018, la flota mundial podría contar con unos 100.000 buques (500 TPM o más) en funcionamiento (77.500 buques en 2008). En términos de volumen, el aumento sería aún más espectacular: su capacidad total se espera que llegue a más de 2.100 millones (en toneladas de peso muerto) en 2018 (frente a 1.156 millones de toneladas de peso muerto en 2008).

Europa desempeña un papel importante en el transporte marítimo en el mundo de hoy, las empresas europeas poseen el 41% de la flota total mundial (en toneladas de peso muerto). La adaptación del transporte marítimo europeo a las necesidades de la economía global ha ocasionado importantes cambios estructurales en el sector¹.

En general, los envíos en contenedores de productos que entran y salen por los puertos del norte de Europa, como se muestra en el mapa, en general, tomar una ruta más larga pero también resultan menos costosos.

El Mediterráneo es también una de las principales rutas marítimas del petróleo, por lo que el objetivo es evitar el transporte marítimo de petróleo

¹ Usted ve la OPTIMAR estudio, evaluación comparativa de las opciones estratégicas para la industria europea y para el sistema europeo de transporte marítimo.

en el Mediterráneo desde la creación de otro Erika o el accidente de la Prestige en un mar cerrado y ecológicamente frágil. El accidente del Erika en 1999 naval provocó un cambio de mentalidad hacia una mejor protección de las costas europeas. Las nuevas propuestas contenidas en el "Erika I", "Erika II" y "Erika III" paquetes tienen que ampliarse para cubrir la zona euromediterránea. Las medidas de prevención principales a este respecto se concentrarán en un nuevo proyecto regional en el marco del programa MEDA.

El Área Mediterránea "objetivos" motivos es un caso particularmente difícil para regionbuilding: un mar semicerrado rodeado por 22 estados que han transferido algunos de sus derechos exclusivos en los océanos a la Comunidad Europea. En particular, la Comunidad Europea tiene competencia exclusiva en lo que respecta a la pesca, mientras que su competencia con respecto a la protección del medio ambiente (que incluye el medio ambiente marino) es compartida con los Estados miembros. La UE ha llevado a cabo el proyecto regionalista, formalizando una serie de vínculos institucionales entre la UE y sus socios del Sur. Pero es difícil justificar la idea de una región del Mediterráneo sobre "objetivos" motivos.

3. Los estados del Mediterráneo se dividen en diferentes grupos políticos y económicos. Hay casos en que las relaciones entre algunos de estos estados no son, o no han sido en el pasado reciente, muy cálidas. Vale la pena destacar, sin embargo, que los estados del Mediterráneo también han demostrado una gran voluntad de cooperar, en la protección del medio marino, un campo que ha visto la adopción del Convenio de Barcelona. El presente Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación (el denominado *Convenio de Barcelona*), aprobada el 16 de febrero de 1976, estaba en vigor desde el 12 de febrero de 1978. La Convención fue enmendada en 1995 y rebautizada como el Convenio para la Protección del Medio Marino y la Región Costera del Mediterráneo, adoptado el 10 de junio de 1995, en vigor desde el 9 de julio de 2004 y sus Protocolos, el primer acuerdo marco y el líder del Programa de las Naciones Unidas Environment (PNUMA) Programa de Mares Regionales.

Estos son tiempos interesantes para los analistas de la política exterior de la Unión Europea. La política de la Unión Europea hacia los países de la

zona del Mediterráneo, que fue conocida tanto como el Proceso de Barcelona y como el plan de gestión ambiental, que hoy se conoce como el Espacio Euro-Mediterráneo de Vecindario.

4. En 2003, el Proceso de Barcelona se dice que estuvo reforzado por su absorción en la Política Europea de Vecindad (PEV), los nuevos programas de la UE destinados a construir relaciones fuertes y viables con todos los países de las zonas que rodean las fronteras de la UE. En realidad, la puesta en marcha de la PEV causó descontento en los gobiernos y sectores sociales de los socios mediterráneos, porque cambió aspectos importantes del plan de gestión ambiental, tales como la dimensión multidimensional y multilateral, en favor del modelo asimétrico que había marcado las relaciones del pasado entre la UE y sus socios del Sur.

Existe un creciente problema para el sector del transporte para mitigar sus efectos negativos sobre el medio ambiente. "El objetivo de la plataforma tecnológica europea (política europea de transportes), es establecer un sistema de transporte sostenible que satisfaga las necesidades de la sociedad económica, social y ambiental y es conducente a una sociedad incluyente y un sistema plenamente integrado y competitivo de Europa".

Para responder a este objetivo, la COM (2009) n. 279 propone siete objetivos generales de política: "la calidad del transporte que es seguro y seguro, un buen mantenimiento y una red totalmente integrada, transporte ambientalmente más sostenible, manteniendo a la UE a la vanguardia de los servicios de transporte y tecnologías, los precios de lista como las señales de tráfico, la planificación con vistas al transporte: mejora de la accesibilidad"².

El sistema de transporte Marimé convertido en una compleja interacción entre factores políticos, económicos, sociales y técnicos depende de factores diferentes, incluyendo el patrón de los asentamientos humanos y el consumo, la organización de la producción y la disponibilidad de infraestructura, por lo tanto, el desarrollo sostenible.

² Véase el COM (2009) 279, Un futuro sostenible para el transporte: Hacia un sistema integrado, favorables a la tecnología LED y los usuarios, que ha sido adoptado por la Comisión el 17 de junio de 2009, define una visión para el futuro del transporte y la movilidad hasta 2020.

5. El proyecto SAFEMED es una respuesta a los intereses de la Unión Europea para desarrollar la Euro-mediterránea de cooperación en el ámbito de la seguridad marítima y la seguridad, la prevención de la contaminación por los buques y marinos cuestiones del medio ambiente proporcionando asesoramiento técnico y apoyo a los no comunitarios países mediterráneos identificados en el Proceso de Barcelona. El objetivo es mitigar el desequilibrio existente en la aplicación de la legislación marítima en la región entre los Estados miembros de la UE y los países socios del Mediterráneo mediante la promoción de una aplicación coherente, eficaz y uniforme de los convenios internacionales y normas destinadas a proteger mejor el medio marino en la región mediterránea mediante la prevención de la contaminación por los buques.

Con la intención de abordar el problema, un primer proyecto SAFEMED (SAFEMED I), desarrollado en cooperación con el Foro Euromediterráneo de Transportes (Euromed), corrió desde 2006 hasta 2008.

A la vista de los logros de SAFEMED I, de la Comisión Europea Oficina de Cooperación EuropeAid y los países socios mediterráneos acordaron en la idea de poner en marcha un segundo proyecto SAFEMED (SAFEMED II), que abarca los años 2009-2011.

Como fue el caso de SAFEMED I, el proyecto es ejecutado por regional de la OMI, la contaminación marina en casos de emergencia del Centro para el Mar Mediterráneo (REMPEC), que opera en el marco del Plan de Acción para el Mediterráneo (MAP) del Programa de Mares Regionales del PNUMA.

El proyecto SAFEMED II ayuda a los países mediterráneos asociados a la ejecución ulterior del 2007, aprobada el RTAP para el período 2007-2013 Mediterráneo.

¿Cómo estos instrumentos, como SAFEMED, se puede considerar instrumentos jurídicos y cuáles son sus capacidades, función y naturaleza jurídica?

El objetivo de la Comisión Europea es: proteger a Europa con las normas de seguridad muy estrictas prevenir el envío de calidad inferior; reducir el riesgo de accidentes marítimos graves y minimizar el impacto del transporte marítimo del medio ambiente.

La Comisión también trabaja activamente contra la piratería y las amenazas terroristas. Otra actividad importante de la dimensión social, el cuidado de las condiciones de trabajo, la salud y cuestiones de seguridad y la cualificación profesional de los marinos. Por último, la Comisión trabaja para la protección de los ciudadanos como usuarios de servicios de transporte marítimo, las condiciones de seguridad y seguro, el cuidado de sus derechos como pasajeros y examen de la adecuación de las conexiones de servicio público de transporte marítimo propuesto por los Estados miembros.

Cuando se utiliza el término "seguridad", que incluirá: la seguridad y la salud de las personas, la seguridad del buque y los aspectos medioambientales.

La Comisión ha actualizado recientemente sus objetivos. Se apoya activamente los esfuerzos de los Estados de la UE y de la calidad que ofrece el transporte marítimo europeo del sector servicios de transporte marítimo en Europa y en todo el mundo³.

6. "Un sistema de transporte marítimo moderno debe ser sostenible desde una perspectiva económica y social, así como un punto de vista ambiental". Las administraciones marítimas y de transporte han invertido fuertemente en las medidas y los requisitos para una efectiva reducción de los impactos medioambientales del transporte marítimo.

La seguridad en el transporte, la seguridad y los aspectos medioambientales en la zona euro-mediterránea tienen como objetivo intercambiar puntos de vista entre todos los elementos de la sostenibilidad.

La oportunidad de comparar la diferente situación en la zona Euro-Mediterránea (y las capacidades disponibles en la UE, los países socios del Magreb y de los interesados diversos) formará una base para construir el futuro de las iniciativas de investigación colaborativa y el desarrollo sostenible.

³ En la COM (2009) 8 presenta los principales objetivos estratégicos para el sistema europeo de transporte marítimo hasta 2018 e identifica las áreas clave para que la acción de la UE refuerce la competitividad del sector al tiempo que mejora su rendimiento medioambiental. "Las administraciones europeas de transporte marítimo y la industria del transporte marítimo europeo han hecho importantes esfuerzos para mejorar el historial medioambiental del transporte marítimo".

Los gobiernos locales y regionales deben estar preparados para involucrarse más en la consecución de los objetivos de la Asociación Euro-Mediterránea en el marco de sus competencias constitucionales.

El Mediterráneo es un mar que une, no separa, su gente. También es una autopista para el comercio. Acceso fácil y seguro y el flujo de bienes y personas, en tierra y mar, es esencial para mantener las relaciones y fomentar el comercio regional. El desarrollo de las autopistas del mar, incluyendo la conexión de los puertos a lo largo de toda la cuenca mediterránea así como la creación de autopistas costeras y la modernización del tren trans-Magreb, aumentará el flujo y la libertad de circulación de personas y mercancías. Se debe prestar especial atención a la cooperación en el ámbito de la seguridad marítima y la seguridad, en una perspectiva de integración global en la región mediterránea.