

## **DESARROLLO DE LA JORNADA del 9 de Julio de 2024: “El papel de la reducción de la velocidad de los barcos en la protección de las grandes ballenas en el Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo”**

D. Pablo Rodríguez, coordinador de Espacios Marinos Protegidos y Estrategia 30x30 de la Fundación Marilles, en nombre de las 10 ONG organizadoras, dio la bienvenida a todos los asistentes y participantes en el evento e introdujo al moderador, el reconocido periodista ambiental del periódico La Vanguardia, D. Antonio Cerrillo.

Acto seguido, intervino D. Hugo Morán, Secretario de Estado de Medio Ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, para hacer el discurso inaugural de la jornada, destacando la oportunidad de la misma en el marco del proceso participativo que tendrá lugar para la elaboración del plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos.

A continuación, intervino D. Rémi Parmentier, Director de Varda Group y Coordinador del movimiento Let's Be Nice to the Ocean, iniciativa desarrollada en el marco de la Conferencia de Naciones Unidas sobre los Océanos (UNOC) que se celebrará en junio de 2025 en Niza (Francia). Rémi Parmentier explicó que hay que ir más allá del enfoque de precaución y aplicar el Principio de Protección, que obligaría a las empresas a demostrar que sus iniciativas no dañan el medio ambiente. Señaló que la UNOC 2025 debería dar lugar a un cambio en la gobernanza de los océanos y lograr acuerdos jurídicamente vinculantes, para llegar a un Acuerdo de Niza, justo diez años después del Acuerdo de París.

Tras estas intervenciones, comenzó la primera mesa redonda compuesta por:

- D. Simone Panigada, Presidente del Comité Científico del Acuerdo sobre la conservación de los cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la zona atlántica contigua (ACCOBAMS), miembro del Grupo de Trabajo sobre Áreas Protegidas para Mamíferos Marinos de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) y Presidente del Instituto de Investigación Tethys.
- D<sup>a</sup>. Natacha Aguilar, investigadora científica del Centro Oceanográfico de Canarias (IEO/CSIC).
- D. Thomas Folegot, Presidente y CEO de Quiet Oceans, una empresa especializada en la evaluación de riesgos para la biodiversidad marina, especialmente el ruido submarino y las colisiones de barcos con cetáceos derivados de la actividad del tráfico marítimo. Quiet Oceans ha desarrollado el software OceanPlanner.
- D<sup>a</sup>. Valérie Pimentel, asesora legal de OceanCare, autora de un análisis jurídico sobre el marco legal para implementar medidas obligatorias de reducción de la velocidad de los barcos.

En esta mesa redonda se explicó la situación actual de las grandes ballenas (rorcuales comunes y cachalotes, ambas en peligro de extinción) en la Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) del Mediterráneo noroccidental de la que forma parte el Corredor de Migración de Cetáceos.

En concreto se disertó sobre los problemas a los que se enfrentan estas especies, especialmente los derivados de la actividad del tráfico marítimo (colisiones, ruido submarino); sobre la necesidad de reducir la velocidad de los barcos en la zona para reducir el riesgo de que estas ballenas sean embestidas mortalmente por los barcos y para disminuir el nivel de ruido submarino, dado que en esta zona es imposible desviar las rutas de los barcos para evitar las colisiones pues la presencia de cetáceos se extiende por todo el mar Mediterráneo noroccidental. También se mostraron los datos del análisis de tráfico marítimo en la ZMES, donde más del 80% de la distancia total recorrida por el conjunto de embarcaciones que navegan en dicha zona se hace a velocidades por encima de las consideradas seguras para las grandes ballenas (es decir, en el rango de 10-12 nudos).

También se analizó el amplio acervo de legislación internacional, europea y nacional que da cobertura legal a la introducción de una medida obligatoria de reducción de la velocidad de los barcos en el plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos.

En la segunda mesa redonda, se contó con las intervenciones de D. Simone Panigada, a quien ya hemos presentado más arriba, D<sup>a</sup>. Tania López-Piñeiro, Subdirectora Adjunta de Biodiversidad Terrestre y Marina de la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del MITECO, D<sup>a</sup>. Araiz Basurko, Subdirectora de la Asociación de Naveros Españoles (ANAVE) y D. Carlos Bravo, responsable de OceanCare en España.

En esta mesa redonda, OceanCare presentó en detalle la propuesta de la ONG para la introducción de una medida obligatoria de reducción de la velocidad de los buques en el plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos, que permitiría conciliar la actividad del tráfico marítimo con la protección eficaz de las ballenas, y ello dio pie a un interesante y apasionado debate en el que los representantes de ACCOBAMS, MITECO y ANAVE dieron también su perspectiva al respecto.

La clausura de la jornada estuvo a cargo de D<sup>a</sup>. Cristina Narbona, Presidenta de la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico del Congreso de los Diputados, quien, gracias a su dilatada experiencia en las cuestiones de política ambiental española, hizo un análisis de la jornada y expuso la necesidad de avanzar en la protección eficaz de las ballenas en el Corredor de Migración de Cetáceos en el marco de un proceso dialogado y constructivo teniendo en cuenta todas las partes interesadas.

## **CONCLUSIONES DEL EVENTO**

Tanto las subpoblaciones mediterráneas de rorcual común como las de cachalote están clasificadas como “en peligro de extinción” en la Lista Roja de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN).

Las colisiones con barcos son la principal causa de muerte inducida por el ser humano para estas ballenas, debido al intenso tráfico marítimo, en el noroeste del Mediterráneo, donde se ubica el Corredor de Migración de Cetáceos.

Los estudios científicos han concluido que la presencia de cetáceos se extiende por todo el mar Mediterráneo noroccidental. Es decir, en esta parte del Mediterráneo no se pueden predecir las zonas en las que estas grandes ballenas están presentes en un determinado momento, por lo que la opción de que los barcos pudieran desviar sus rutas para no colisionar con ellas no resulta viable. Por lo tanto, sólo queda una opción posible para evitar eficazmente colisiones mortales de barcos con estos cetáceos: que los buques reduzcan su velocidad.



Numerosos estudios científicos, incluido el Comité Científico de ACCOBAMS (Acuerdo sobre la Conservación de Cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y el Área Atlántica Contigua) han identificado la reducción de la velocidad de los buques como la única medida eficaz y de aplicación inmediata para proteger a estas grandes ballenas del noroeste del Mediterráneo de las colisiones con los buques, ya que modificar la ruta de éstos no es una opción viable en esa zona concreta.

En las zonas del mundo donde se han aplicado medidas de reducción de velocidad de los barcos, se ha comprobado que las medidas de carácter voluntario rara vez se cumplen o tienen éxito. Es decir, para que sean eficaces, las medidas de reducción de la velocidad deben ser obligatorias y extenderse a todos los buques, sin excepción. Además, la vigilancia estricta de los límites de velocidad obligatorios es esencial para garantizar su cumplimiento.

Una de las importantes ventajas de la reducción obligatoria de la velocidad de los buques es que crea unas condiciones equitativas para todas las compañías navieras, garantizando que todas ellas estén sujetas a las mismas restricciones y que su cumplimiento no suponga ninguna desventaja competitiva, algo que no se puede conseguir con meras recomendaciones o medidas voluntarias.

Aunque siempre será beneficioso disponer de más datos científicos, ya se dispone de suficiente información que permite tomar las decisiones necesarias para proteger a las ballenas de las colisiones con barcos.

Tras la declaración del Corredor de Migración de Cetáceos como Área Marina Protegida, AMP, por España en 2018 y como Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo, ZEPIM, por el Convenio de Barcelona de Naciones Unidas en 2019, el Gobierno español tiene ahora la obligación de elaborar un Plan de Gestión de este espacio marino protegido.

Es necesario, y legal y técnicamente viable introducir una medida de reducción obligatoria de la velocidad en dicho plan de gestión. Esta medida debe evaluarse científicamente y debe concretarse de forma dialogada con todas las partes interesadas en el marco de un proceso participativo que utilice herramientas como OceanPlanner o Netcobbams para encontrar las mejores soluciones de compromiso, pero ha de ser necesariamente de carácter obligatorio para ser realmente efectiva.