

ANEXO 12

RESOLUCIÓN MEPC.283(70) (Adoptada el 28 de octubre de 2016)

DESIGNACIÓN DE JOMARD ENTRANCE COMO ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de protección del medio marino conferidas por los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

CONSCIENTE de los criterios ecológicos, en particular los criterios relacionados con la singularidad o rareza, hábitat crítico y diversidad, y las características sociales y económicas de la región que rodea a Jomard Entrance¹ y de su vulnerabilidad a los daños que puedan ocasionar las actividades del transporte marítimo internacional y las medidas tomadas por Papua Nueva Guinea para hacer frente a dicha vulnerabilidad,

TOMANDO NOTA de las "Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles" adoptadas mediante la resolución A.982(24) y enmendadas por la resolución MEPC.267(68), (en adelante las "Directrices revisadas sobre las ZMES") y el "Documento de orientación revisado para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI" (MEPC.1/Circ.510).

HABIENDO ACORDADO que los criterios para la identificación y la designación de ZMES que figuran en las Directrices revisadas sobre las ZMES se cumplen para Jomard Entrance,

HABIENDO TOMADO NOTA de que Jomard Entrance incluye sistemas de organización del tráfico marítimo recientemente establecidos (cuatro derrotas de dos direcciones y una zona de precaución) adoptados por el Comité de seguridad marítima en su 94^o periodo de sesiones como medidas de protección correspondientes para incrementar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino, y que estos sistemas de organización del tráfico marítimo entraron en vigor el 1 de junio de 2015,

1 DESIGNA a la región que rodea Jomard Entrance como zona marina especialmente sensible, según se define en el anexo 1 de esta resolución;

2 INVITA a los Gobiernos Miembros a que reconozcan las características ecológicas, sociales, culturales, económicas y científicas de la zona de Jomard Entrance, que se exponen en el anexo 2 de la presente resolución, así como su vulnerabilidad a los daños causados por las actividades del transporte marítimo internacional, que se describen en el anexo 3 de la presente resolución;

3 INVITA ASIMISMO a los Gobiernos Miembros a que tomen nota de las medidas de protección correspondientes establecidas para contrarrestar la vulnerabilidad de la zona, cuyos detalles figuran en el anexo 4 de la presente resolución.

¹ Parte del archipiélago de Louisiade situado en el extremo sureste de la provincia de Milne Bay (Papua Nueva Guinea).

ANEXO 1

DESCRIPCIÓN DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE JOMARD ENTRANCE*

Descripción de la zona marina especialmente sensible

A fin de reducir al mínimo el riesgo de daños causados por las varadas de los buques y la contaminación resultante de las actividades del transporte marítimo internacional y para proteger las especies amenazadas y únicas de la zona y para preservar en la medida de lo posible su hábitat crítico y diversidad, los navegantes deberían extremar las precauciones al navegar en la zona limitada por una línea que une las siguientes posiciones geográficas de la zona marina especialmente sensible que se presentan a continuación y cumplir las medidas de protección correspondientes estipuladas en el anexo 4.

Todas las posiciones geográficas se basan en el dátum del WGS 84. Los números citados se refieren a la figura 1.

Nº	Latitud	Longitud
1	11°10,00' S	151°53,00' E
2	11°26,00' S	151°59,90' E
3	11°26,00' S	152°08,24' E
4	11°23,00' S	152°13,00' E
5	11°10,00' S	152°13,00' E

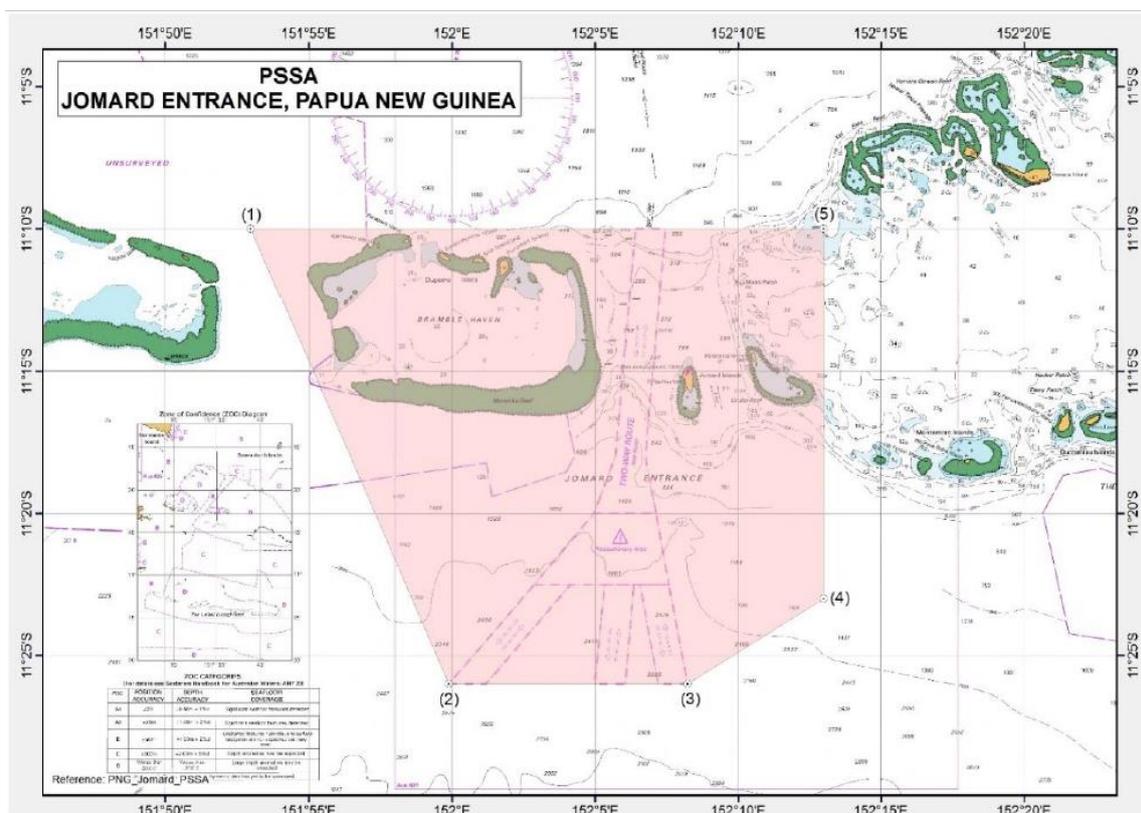


Figura 1: Mapa en el que se muestra la ZMES propuesta y los sistemas de organización del tráfico recientemente establecidos por la OMI

* El texto de este anexo procede de la solicitud de Papua Nueva Guinea presentada en el documento MEPC 70/8. Todas las referencias en esta resolución corresponden al anexo 2 del documento MEPC 70/8.

ANEXO 2

CRITERIOS ECOLÓGICOS, SOCIOECONÓMICOS Y CIENTÍFICOS DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE JOMARD ENTRANCE*

1 INTRODUCCIÓN – EL ECOSISTEMA DE JOMARD ENTRANCE

1.1 Las islas de Jomard están formadas por dos pequeñas islas inhabitadas de cayos de coral: la isla de Jomard (también llamada isla de Panuwaiyayapuna, que significa "isla grande") y la isla de Panarairai (también llamada isla de Panadaludalu, que significa "isla de los delfines"). Las islas se encuentran en planicies de arrecifes elevados y están flanqueadas por arrecifes de coral de un tamaño considerable. La morfología de las coronas de arrecifes varía de un emplazamiento a otro debido a los diferentes procesos físicos que se producen en las diferentes partes de la isla (por ejemplo, el viento y las olas). Sin la protección actual que se da a las coronas de arrecifes de la isla de Jomard, los evidentes procesos físicos acabarían por erosionar las islas. Las coronas de arrecifes de la isla de Jomard también son el hábitat de especies marinas tales como peces, crustáceos, corales, bivalvos y otros organismos marinos. La fauna marina que rodea la isla de Jomard es de una naturaleza extremadamente diversa.

1.2 Las playas de la isla de Jomard están compuestas de arena fina y escombros de coral. La vegetación del fondo marino se alinea en los límites superiores de la playa y proporciona estabilidad y protección de los procesos de erosión, mientras que la zona del litoral (zona intermareal) es el hábitat de corales que se han adaptado para resistir la intensa radiación ultravioleta, la desecación y la salinidad alta. Los corales que rodean la isla de Jomard proporcionan un excelente refugio para la búsqueda de comida y el apareamiento de las tortugas. Asimismo, estas formaciones coralinas variadas sirven de ayuda a otras especies marinas como peces, rayas, almejas y pepinos marinos que buscan comida, refugio y crecen en este ecosistema saludable. Las playas de la isla de Jomard y sus coronas de coral alojan una gran variedad de especies mundialmente en peligro.

1.3 El medio terrestre proporciona refugio a varias especies de pájaros, como las palomas, los cuervos y las águilas marinas. La isla de Jomard se ha destacado por tener el mayor emplazamiento de anidamiento y cría de tortugas del sur de la provincia de Milne Bay. Las seis especies de tortugas que se han encontrado en la zona se han incluido en el apéndice I de la Convención sobre el Comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES) como especies en peligro de extinción, y también se han incluido en el apéndice I y/o en el apéndice II de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres. Actualmente, la Lista Roja de Especies Amenazadas de la Unión internacional para la conservación de la naturaleza (UICN) enumera la tortuga boba, la tortuga laúd y la tortuga olivácea como vulnerables; la tortuga verde como en peligro; y la tortuga carey como en grave peligro.

1.4 Bramble Haven se encuentra en el noroeste de las islas de Jomard y consta de un total de cinco islas de cayos de coral, llamadas respectivamente isla Punawan, Siva, Pananimunimu, Panapwa y Awanagamwana. Estas islas son un hábitat importante para la fauna y la flora marinas y se sitúan en una plataforma de arrecifes de aproximadamente una profundidad que oscila entre los 2 y los 25 metros. La parte sur de este grupo de islas está formada por coronas y lagunas de coral moderadamente expuestas con arena y montículos de corales en agua. Las especies marinas del puerto de las islas que figuran en la Lista Roja de Especies Amenazadas de la UICN son: las tortugas, la almeja gigante, el *Bolbometopon*

* El texto de este procede sale de la solicitud de Papua Nueva Guinea presentada en el documento MEPC 70/8.

muricatum y el napoleón (*Cheilinus undulatus*). Las tortugas verdes y las tortugas de carey a menudo utilizan estas zonas para anidar, reproducirse y buscar alimentos, mientras que las tortugas bobas se desplazan por la región. Esta zona se explota comercialmente a un nivel muy bajo. Los factores que contribuyen a ello son la ubicación de estas islas en relación con los asentamientos humanos.

1.5 Dado que la ZMES propuesta forma parte del archipiélago de Louisiade, en la provincia de Milne Bay, y también se encuentra en el triángulo de coral, el hábitat crítico, la diversidad y los criterios de la importancia biogeográfica son aplicables en toda la ZMES propuesta. Los criterios de singularidad o rareza y vulnerabilidad se aplican concretamente en las inmediaciones de las islas de Jomard, con el criterio de naturalidad concretamente aplicable en Bramble Haven. La dependencia social o económica y los criterios de dependencia humana también se aplican tanto en Bramble Haven como en las islas de Jomard. Se incluye información adicional a continuación.

2 CRITERIOS ECOLÓGICOS

Singularidad o rareza

2.1 De las siete especies de tortugas marinas del mundo, seis se pueden encontrar en aguas frente a las costas de Papua Nueva Guinea, a saber, las tortugas carey, verde, laúd, plana de Australia, tortuga boba y olivácea. (Kinch, J., 2003). De ellas, las tres primeras suelen encontrarse en las proximidades de Jomard Entrance. De acuerdo con los estudios científicos y las observaciones realizadas, Papua Nueva Guinea es uno de los países que cuenta con algunas de las poblaciones más grandes del mundo de estas tres especies de tortugas. En las islas de Jomard se lleva a cabo un programa informal de marcado con el objetivo de supervisar y conservar las tortugas, ya que durante generaciones han estado anidando todos los años en la zona.

2.2 En términos de rareza, las seis especies de tortugas que se pueden encontrar en la región están actualmente incluidas en el apéndice I de la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES) como especies en peligro de extinción y también están incluidas en el apéndice I y/o en el apéndice II de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres. En la Lista Roja de Especies Amenazadas de la UICN (<http://iucn-mtsg.org/>) actualmente se enumera a la tortuga boba, la tortuga laúd y la tortuga olivácea como vulnerables; la tortuga verde como en peligro; y la tortuga carey como en grave peligro (véase a continuación).

Especie de tortuga	Carácter en la lista de la UICN
Tortuga boba (<i>Caretta caretta</i>)	Vulnerable
Tortuga verde (<i>Chelonia mydas</i>)	En peligro
Tortuga laúd (<i>Dermochelys coriacea</i>)	Vulnerable
Tortuga carey (<i>Eretmochelys imbricata</i>)	En grave peligro
Tortuga plana (<i>Natator depressus</i>)	No se dispone de suficientes datos
Tortuga olivácea (<i>Lepidochelys olivacea</i>)	Vulnerable

Hábitat crítico

2.3 Los buques insignia oceanográficos de la *Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation* (CSIRO) (Organización de investigación científica e industrial de Australia) identificaron 15 subregiones marítimas en la provincia de Milne Bay. Entre éstas el

archipiélago de Louisiade es la que tiene la mayor superficie de arrecifes o de hábitat de arrecifes coralinos (laguna profunda), con aproximadamente 800 000 ha, lo que representa el 58 % del archipiélago (Skewes et al., 2003 y Skewes et al., 2011).

2.4 Como se indica en el párrafo anterior, la zona constituye un hábitat crítico para la tortuga carey, la tortuga verde y la tortuga laúd. De acuerdo con la UICN, la disminución mundial de la tortuga carey en concreto ha aumentado un 80 % (Mortimer and Donnelly, 2008). Además de estas especies de tortugas, tanto Bramble Haven como la isla de Jomard son el hábitat de especies marinas migratorias y el lugar de anidamiento de aves costeras, así como el hábitat de especies de almejas gigantes (Allen et al., 2003).

2.5 Las coronas de coral de la isla de Jomard son un hábitat importante para especies marinas como peces, crustáceos, corales, bivalvos y otros organismos marinos (UNESCO, 2016). La fauna marina que rodea la isla de Jomard es extremadamente distinta en esencia. Estos hábitats son sensibles a cualquier efecto causado por el tráfico marítimo (por ejemplo, los derrames de hidrocarburos, la introducción de especies marinas perjudiciales, los detritos marinos y los daños físicos ocasionados por encalladuras). La isla de Jomard se ha destacado por tener el mayor emplazamiento de anidamiento y cría de tortugas del sur de la provincia de Milne Bay (UNESCO, 2016).

Representatividad

2.6 En el ecosistema de Jomard Entrance se encuentran arrecifes impolutos con un alto endemismo de las especies que están relativamente intactos o que sólo se han explotado comercialmente a un nivel muy bajo (véase el valor del índice del estado del arrecife en el párrafo 16).

Diversidad

2.7 Papua Nueva Guinea está situada en el "triángulo de coral", foco de una gran biodiversidad marina (véase la figura 1) y es el hábitat del 76 % de todas las especies coralinas conocidas, del 37 % de todas las especies de peces de arrecifes coralinos conocidos y del 53 % de los arrecifes coralinos del mundo. Se trata de una zona de importancia ecológica y científica de gran belleza y diversidad naturales, como puede verse en sus prístinas islas y arrecifes. Sus aguas albergan más de 500 especies de coral duro, 44 especies de manglares y 14 especies de zosteras. El cuarto informe nacional de Papua Nueva Guinea para el Convenio sobre la Diversidad Biológica (PNUMA GEF 2016) señala que:

"Papua Nueva Guinea ofrece una de las últimas oportunidades para la conservación de importantes zonas de arrecifes coralinos en la región del Pacífico occidental de máxima biodiversidad marina. Son pocos los lugares que presentan una combinación de grandes superficies con mucha diversidad de arrecifes, gran parte de los cuales no han sido dañados por la actividad humana; una densidad de población relativamente baja en la mayoría de las zonas costeras; una comunidad científica y de gestión que está comprometida a hacer un uso sostenible de los recursos marinos y un sistema ancestral de asignación de tierras que se puede usar para mejorar los esfuerzos de conservación."

2.8 En la evaluación breve de 2000 sobre la biodiversidad marina de Conservación Internacional (Allen et al., 2003) que se llevó a cabo en la provincia de Milne Bay se enumeró la isla de Punawan, en Bramble Haven, como el quinto emplazamiento con mayor diversidad coralina de los 57 que se evaluaron, con 107 especies de coral observadas. En la evaluación también se enumeraron tanto la isla de Punawan como las islas de Jomard entre los mejores

lugares de Milne Bay con una combinación rica en coral y una gran diversidad de peces, así como los que están relativamente libres de daños y enfermedades.

2.9 La evaluación 2000 también analizó el estado en el que se encuentran los arrecifes en 57 lugares en la provincia de Milne Bay. El estado en el que se encuentran los arrecifes es una expresión que pertenece a la "salud" general de un lugar en concreto y se determina mediante el análisis de variables clave entre las que se encuentran los daños naturales y los causados por la acción humana, y la biodiversidad en términos generales, entendida como un indicador fundamental de los grupos (corales y peces). Se calcula el valor del índice del estado del arrecife (RCI) para cada lugar (se deriva de tres componentes: la diversidad de corales, la diversidad de peces y el daño relativo atribuido a causas humanas y naturales). Los resultados de estos análisis indicaron que el archipiélago de Louisiade se encuentra clasificado como la zona con mayor índice del estado en el que se encuentran los arrecifes. En general, el RCI de la provincia de Milne Bay fue considerablemente mejor que los valores que se obtuvieron en evaluaciones de arrecifes anteriores en otras partes del triángulo de coral.

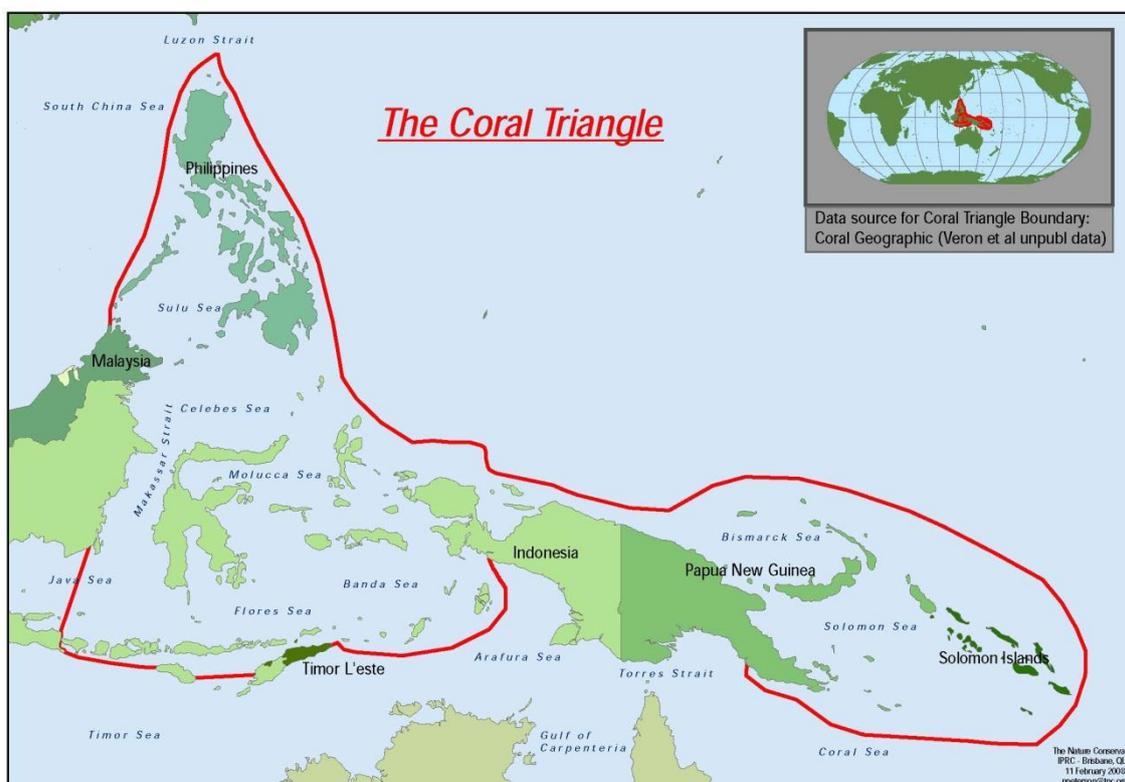


Figura 1: Mapa en el que se muestra el triángulo de coral

Naturalidad

2.10 En la evaluación breve de 2000 sobre la biodiversidad marina (Allen et al., 2003) que se llevó a cabo en la provincia de Milne Bay se concluyó que la isla de Panawan en Bramble Haven era uno de los seis lugares en la provincia (de un total de 57 lugares analizados) que obtuvo calificaciones elevadas desde un punto de vista estético (buena diversidad, perfecto estado, cobertura amplia y buena visibilidad). La mayoría de los indicadores muestran que los arrecifes de Milne Bay están en condiciones extremadamente buenas, especialmente si se comparan con otras zonas del triángulo de coral. Pese a que la decoloración de los corales se ha producido varias veces en determinadas zonas de Milne Bay, se ha limitado mayormente a las zonas del norte a menos de 10 grados del sur.

Fragilidad

2.11 La isla de Jomard es una pequeña isla de cayos de coral creada sobre plataformas de arrecifes, que alcanzaron el nivel del mar durante el Holoceno. La isla está enmarcada por un arrecife de coral de un tamaño considerable. La morfología de la barrera de coral varía según el lugar debido a diferentes procesos físicos que se producen en diferentes partes de la isla (por ejemplo, el viento y las olas). Sin la protección actual que ofrece la barrera de coral, los evidentes procesos físicos finalmente erosionarían la isla (UNESCO, 2016).

2.12 En una evaluación de 2011 sobre los recursos del litoral y de los ecosistemas marinos de Milne Bay se descubrió que el archipiélago de Louisiade sería una de las regiones más afectadas, teniendo en cuenta la sensibilidad, la exposición y el peso de los recursos de los ecosistemas, el cambio climático y la presión humana (Skewes et al., 2001).

Importancia biogeográfica

2.13 Milne Bay, al ser parte de un conjunto de cadenas de islas cambiantes cerca de la gran isla de Nueva Guinea, ha conducido a niveles muy altos de endemismo en prácticamente todos los taxones. Estas islas forman parte de Woodlark y Pocklington Rises, que están separadas por una capa activa de lecho marino que se ensancha. Las islas abarcan desde cordilleras volcánicas hasta cayos coralinos, makateas, atolones y cayos arenosos, y sus respectivos montes y placas marinos; arrecifes sumergidos y coronas y barreras de coral. Milne Bay tiene una riqueza en biodiversidad y endemismos desproporcionada para su tamaño (Andréfouët et al., 2006).

3 CRITERIOS SOCIOECONÓMICOS Y CULTURALES

Dependencia social o económica

3.1 Los habitantes de Papua Nueva Guinea (~10 millones de habitantes, 2016) tienen fuertes vínculos económicos, sociales y culturales con el mar. Los recursos marinos del país son una fuente importante de sustento económico en las grandes partes rurales de las islas del país y en las zonas costeras. Respaldan a un sector privado pesquero que es una fuente importante de los ingresos del Gobierno (Banco Asiático de Desarrollo, 2016).

3.2 El atún y las gambas son los principales productos de las pesquerías comerciales de Papua Nueva Guinea. En 2010 se pescó un total de 799 000 toneladas de atún, mientras que la pesca de gambas ha promediado 10,5 millones de dólares estadounidenses en los últimos años. En la ZMES propuesta, tanto la isla de Panuwaiyapuna como la de Panarairai son lugares significativos para la subsistencia de la pesca artesanal y el buceo con fines comerciales, mientras que la isla de Punaman es un lugar significativo para capturar pepinos de mar, *beche-de-mer* y *trochus*.

Dependencia humana

3.3 Las aguas de Papua Nueva Guinea son vitales para la subsistencia de sus habitantes y para la economía del país, ya que el mar actúa como un "supermercado" para los habitantes de las comunidades costeras. El pescado es una gran fuente de proteína dietética, especialmente en las islas y en las zonas costeras, lo que se evidencia en el consumo de pescado anual per cápita relativamente alto de los residentes de las comunidades costeras, que se estima que es de 53,3 kilogramos (Banco Asiático de Desarrollo, 2016).

3.4 Los recursos marinos de las islas de Louisiade se utilizan de forma artesanal para cubrir las necesidades de subsistencia, así como para la producción comercial a pequeña escala. Debido a la falta de transporte de carga regular y de instalaciones frigoríficas, la explotación comercial se centra principalmente en productos no perecederos e invertebrados de gran valor. Los habitantes de algunas de las islas más pequeñas dependen especialmente de los ingresos obtenidos con la explotación de los recursos, tales como los pepinos de mar y *beche-de-mer*.

Patrimonio cultural

3.5 El "dinero" tradicional de conchas, conocido localmente como "bagi" y hecho de la concha del *Spondylus* también se extrae en gran parte y se manufactura en las islas Louisiade. Estos bagi circulan por todo el archipiélago de Louisiade y finalmente se modifican y se transforman en Kula Ring.

3.6 Se han relacionado muchas leyendas tradicionales, bailes e himnos con la importancia de los recursos marinos para el bienestar de los isleños. Muchos todavía surcan las aguas de estas islas, ya sea en canoas de vela tradicionales o en botes que mantienen sus habilidades marineras y de navegación al hacerlo (Smaalders and Kinch, 2003).

4 CRITERIOS CIENTÍFICOS Y PEDAGÓGICOS

Investigación

4.1 La División de Investigación Marina de CSIRO, la Autoridad Pesquera Nacional de Papua Nueva Guinea y Conservación Internacional dirigieron una evaluación conjunta de los recursos marinos sobre la abundancia de recursos de los arrecifes y el uso sostenible de los recursos de *beche-de-mer* para Milne Bay en 2001. Esta evaluación incluyó las islas de Jomard Passage (Skewes et al., 2002).

Referencias para los estudios de vigilancia

4.2 Los lugares geográficos referenciados por Conservación Internacional Marina RAP 2000, la evaluación de los recursos marinos mencionada en el párrafo 28, la supervisión en curso de tortugas y los datos que pueda recuperar la SPREP (Secretaría del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico) y Queensland National Parks y el Servicio de Fauna Terrestre, así como la Autoridad Nacional de Seguridad Marítima 2015 son condiciones de referencia actuales. Se necesita crear secciones transversales permanentes para establecer condiciones de referencia estandarizadas.

ANEXO 3

VULNERABILIDAD A LAS REPERCUSIONES DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS INTERNACIONALES

1 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Factores operacionales

1.1 Es posible encontrar buques pesqueros, buques de comercio local, canoas locales y embarcaciones de turismo y de recreo en toda la zona de Jomard Entrance.

1.2 En la actualidad no hay actividades de exploración y explotación mar adentro del fondo marino ni se prevén proyectos al respecto. Nautilus Mining tuvo permisos de exploración en el mar de Salomón; no obstante, expiraron. Tampoco existen estructuras mar adentro que no sean las que facilitan ayudas a la navegación en la región.

Tipos de buques

1.3 Por la zona navegan una gran variedad de buques, entre los que figuran grandes graneleros, buques madereros, buques tanque de transporte de GNL, petroleros y quimiqueros, buques de pasaje, buques de crucero y buques portacontenedores de tercera generación.

1.4 Desde julio de 2014 el GNL se ha convertido en uno de los productos primarios exportados por Papua Nueva Guinea. Se ha previsto que en los tres primeros años unos 110 buques de transporte de GNL harán escala anualmente en sus puertos, número que se calcula que se duplicará en 2020. Todos estos buques utilizarán Jomard Entrance como su ruta principal hacia y desde Japón, que va a importar alrededor del 85 % del GNL producido por el país. Existe un segundo proyecto del GNL con Papua Nueva Guinea que se espera que se lleve a cabo en el futuro próximo.

1.5 Papua Nueva Guinea está experimentando un aumento considerable de su turismo marítimo. Fuentes del sector de buques de crucero informan de que se prevé que en los cinco próximos años hasta 100 buques harán escala anualmente en los puertos del país, tras lo cual en los cinco años siguientes se experimentará un crecimiento adicional del 34 %.

Características del tráfico

1.6 Papua Nueva Guinea está experimentando un marcado aumento del movimiento del tráfico marítimo internacional que pasa por sus aguas. Se calcula que en 2013 unos 9 200 buques transitaron por sus aguas. Muchos buques en lastre se mantienen cerca de sus accesos meridionales, esperando turno para cargar en puertos australianos. Un 90 % aproximadamente de los buques que transportan productos exportados a través de puertos de la costa oriental de Australia con destino a mercados del norte de Asia (incluidos los mercados de China, Japón y la República de Corea) utilizan esta ruta tan directa a través de aguas de Papua Nueva Guinea.

1.7 En los 15 últimos años la exportación de materias primas ha sido un impulsor clave de la actividad económica de Australia, que se ha caracterizado por un fuerte crecimiento de la demanda de productos de parte de las economías emergentes de Asia. El considerable volumen de las exportaciones de recursos (especialmente de carbón y de gas natural licuado (GNL)) por los puertos australianos ha contribuido al aumento del tráfico por las aguas del país. Se prevé que esta tendencia continúe durante un cierto tiempo.

1.8 La exportación de carbón desde el estado de Queensland (Australia) será el factor que más contribuirá al aumento del tráfico marítimo por Jomard Entrance, pues por aquí transitarán buques con rumbo al norte cargados de carbón desde los puertos de Hay Point, Abbot Point y Gladstone. El puerto carbonero de Newcastle, en la costa central de Nueva Gales del Sur, también contribuye al considerable movimiento de buques por Jomard Entrance.

1.9 A título de ejemplo, se prevé que el número de buques que hacen escala anualmente en Abbot Point, puerto de exportación de carbón de Australia, aumentará de 172 en 2012 a 1 640 en 2032, un incremento de casi 10 veces. Por otra parte, se calcula que en el mismo periodo el número de buques que anualmente pasan por Hay Point, en la región central de Queensland, aumentará de 809 a 2 380.

1.10 Al mismo tiempo, el gran aumento experimentado por el sector minero y de productos básicos de Papua Nueva Guinea ha convertido al país en una de las economías de crecimiento más rápido del mundo. Tal y como se ha mencionado anteriormente, diversos tipos de buques transitan por las aguas claras y sembradas de arrecifes del país, la mayor parte siguiendo derrotas con mucho tránsito (véase la figura 1).

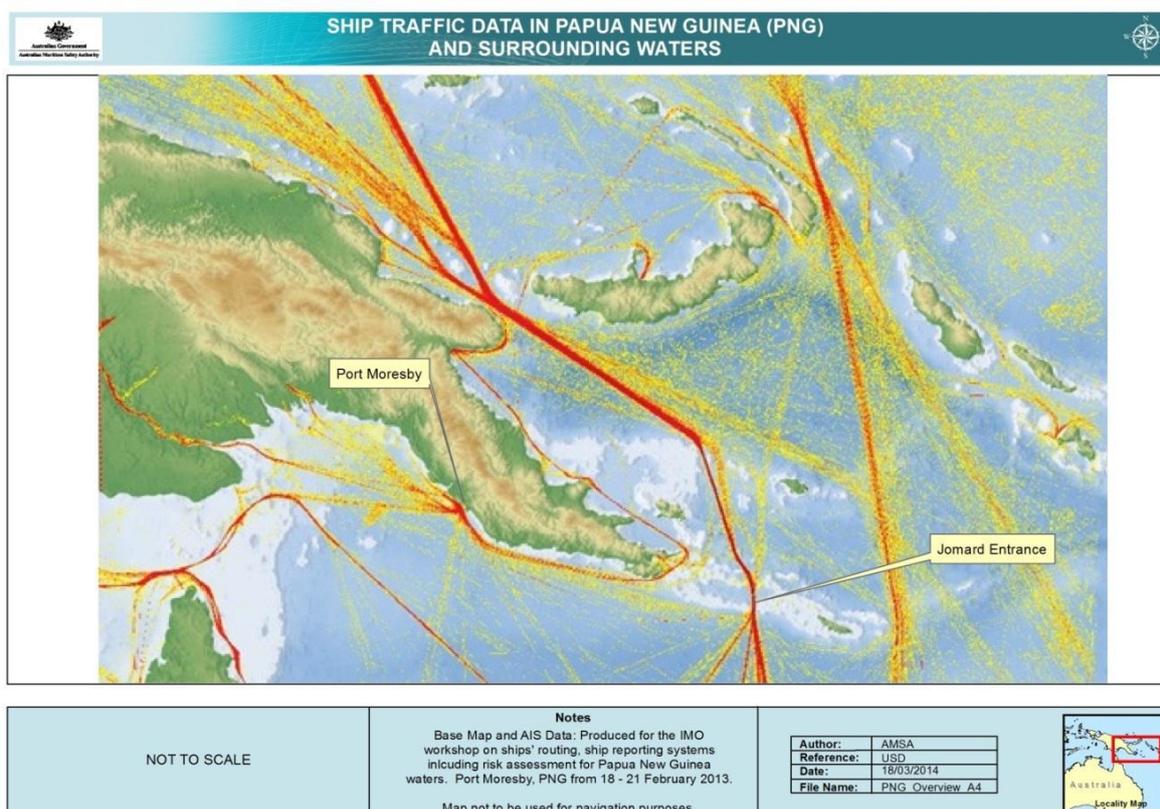


Figura 1: Características del tráfico marítimo en aguas de Papua Nueva Guinea y en sus proximidades

1.11 Teniendo en cuenta la situación actual y las proyecciones del tráfico marítimo internacional, mediante una evaluación de los riesgos realizada en febrero de 2013 utilizando el Programa de evaluación de riesgos para vías de navegación Mk2 de la IALA, se determinó que el establecimiento de nuevas derrotas de dos direcciones podría reducir la frecuencia de los abordajes potenciales desde la cifra actual de uno cada 7 años a uno cada 14 años, una disminución del 50 %.

Sustancias perjudiciales transportadas

1.12 Los buques que transitan por Jomard Entrance son principalmente buques graneleros, sin embargo, también existe un número importante de petroleros, buques para el transporte de productos químicos y buques para el transporte de GNL.

2 FACTORES NATURALES

Hidrográficos

2.1 Los levantamientos hidrográficos de la zona inmediatamente próxima a las derrotas de dos direcciones se ajustan a la norma de la zona de confianza (ZOC) B. Estos levantamientos confirman las profundidades que figuran en las cartas y la representación de los bordes de los arrecifes y se incorporarán en una nueva carta a gran escala de 1:75 000 en 2014-2015. Las zonas fuera de los límites de estos levantamientos se ajustan a la norma ZOC C. En particular, los arrecifes que definen Jomard Entrance tienen enfrente aguas cuya profundidad excede considerablemente el calado máximo de cualquier buque de superficie imaginable que pueda utilizar las derrotas.

2.2 Vale la pena señalar que se ha demostrado, mediante su amplio uso por buques mercantes durante un largo tiempo, que los levantamientos batimétricos en la región de la derrota de dos direcciones contribuyen a la seguridad de la navegación.

2.3 La cobertura de las cartas náuticas electrónicas (CNE) de la zona se facilita en la CNE AU412152, edición 2, a una escala nominal de 1:90 000. Esta carta se actualizó a fin de proporcionar una cobertura a escala mayor hasta los límites que se muestran en el gráfico (véase el anexo 4), antes del establecimiento de la derrota de dos direcciones. En la carta AU220150, edición 3, se suministra una cobertura de los accesos a menor escala de los mares de Coral y de Salomón. Además, también se dispone de CNE a menor escala para fines de planificación. Todas las CNE están en el sistema métrico y se basan en el dátum WGS 84 y en la marea astronómica más baja.

2.4 Las cartas que abarcan Jomard Entrance están disponibles en una nueva edición a una escala de 1:75 000 con los límites y la extensión que se muestran en el gráfico 1 en el anexo 4. Jomard Entrance también se reproduce en cartas a escala menor, que comprenden desde escalas de 1:150 000 para navegación hasta escalas menores para fines de planificación. Todas las cartas están en el sistema métrico y se basan en el dátum WGS 84 y en la marea astronómica más baja.

Meteorológicos

2.5 Jomard Passage se encuentra en una zona propensa a sufrir ciclones tropicales. Pese a que se espera que la frecuencia de dichos ciclones disminuya con las proyecciones del cambio climático, se espera que cuando éstos se produzcan la intensidad sea mayor. Las principales rutas marítimas están muy expuestas a los vientos alisios reinantes del sudeste, que tienen un alcance de cientos de millas marinas.

Oceanográficos

2.6 Las investigaciones previas han mostrado pruebas de la existencia de corrientes superficiales y limítrofes que fluyen en el extremo sur del archipiélago de Louisiade, con fugas de las aguas superficiales del mar de Coral a través del archipiélago de Louisiade.

3 OTRA INFORMACIÓN

Historial de varadas, abordajes o derrames

Varadas

3.1 La carta Aus 510 muestra cuatro naufragios (visibles en la carta) en los arrecifes inmediatamente próximos a Jomard Entrance y en sus alrededores. En la primera década del siglo XXI, varios palangreros quedaron varados en las zonas de Jomard y de Bramble Haven, produciéndose tres varadas en 2000. En 2006 un granelero encalló en Long Reef, cerca de Jomard Entrance, y derramó hidrocarburos y azúcar sin refinar. En 2011, debido a la pérdida total de máquinas de un buque portacontenedores en la misma zona, la Real Armada Australiana prestó asistencia con una patrullera (que en ese momento participaba en ejercicios navales en Papua Nueva Guinea). El buque sin gobierno hubo de tomar remolque para evitar que encallara en los arrecifes vecinos y que pudiera dañarlos y contaminar la zona.

Desechos marinos

3.2 En una evaluación sobre desechos marinos que se llevó a cabo en 2012 en cuatro islas en la zona de la ZMES propuesta (Jomard, Panarairai, Punawan y Siva) se informó de que se están acumulando cantidades importantes de desechos marinos en las islas (Raaymakers et al., 2012). Aunque sería necesario seguir trabajando para determinar con certeza la cantidad de desechos procedentes de la navegación, se espera que el Anexo V revisado del Convenio MARPOL, que entró en vigor el 1 de enero de 2013, produzca una reducción de los desechos marinos procedentes del transporte marítimo en la zona de la ZMES propuesta.

Intervención y respuesta

3.3 La longitud y ubicación tan remota de las costas de Papua Nueva Guinea constituyen una de las grandes dificultades para responder a un accidente y contener cualquier contaminación resultante. Estas dificultades además se ven complicadas por la escasez de medios de lucha en la región. Tal y como se ha señalado anteriormente, las principales rutas marítimas están muy expuestas a los vientos alisios dominantes del sudeste. Un accidente marítimo en tales circunstancias dificultaría las tareas de salvamento y recuperación. Los remolcadores y equipo de lucha contra derrames de hidrocarburos más cercanos se encuentran en Port Moresby (véase la figura 1), a unas 330 millas marinas de distancia. Es por tanto esencial tratar de evitar que ocurran siniestros en esta región.

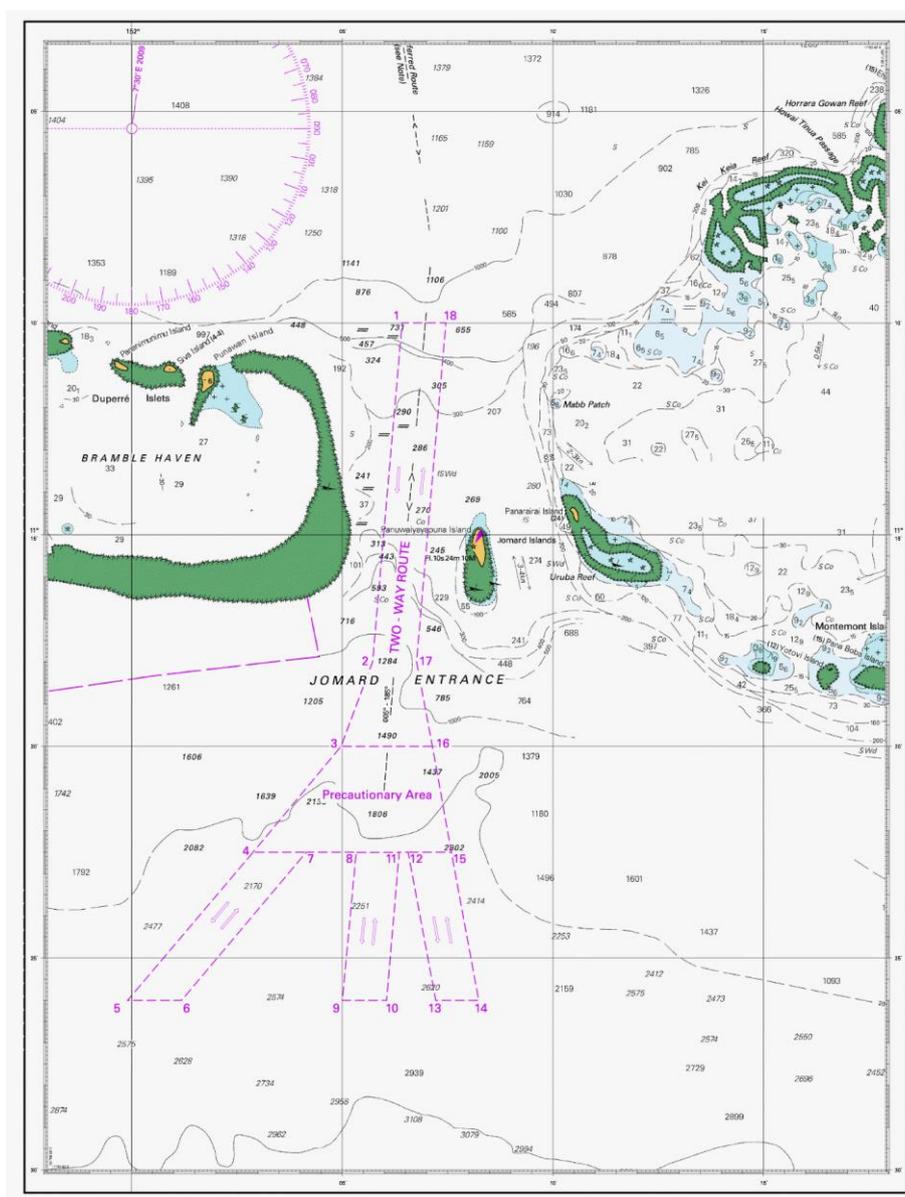


Gráfico 2: Las cuatro derrotas de dos direcciones y la zona de precaución en Jomard Entrance, aprobadas por el MSC 94
