

COSTAS Y MEDIO AMBIENTE
MARINO**3) CONVENIOS INTERNACIONALES, NORMAS COMUNITARIAS Y ESPAÑOLAS Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA LA PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE MARINO**

La protección del medio marino constituye una preocupación creciente en el ámbito científico y político, que incumbe resolver a todos los países, puesto que, en última instancia, las consecuencias pueden tener un alcance global, en sus distintas facetas (repercusión sobre los sistemas acuáticos y la biodiversidad, efectos sobre el ciclo del agua y la climatología, etc.).

El litoral europeo tiene casi 90.000 kilómetros de costas, de los cuales, unos 8.000 corresponden a España. Todo este territorio y sus aguas circundantes se ven continuamente amenazados por diversos procesos contaminantes, figurando entre los más preocupantes, aunque no los únicos, las mareas negras, por vertidos de hidrocarburos.

Se han producido algunos **avances recientes** en relación con los principales Convenios Internacionales y determinada legislación comunitaria e interna, que se indican a continuación. También se exponen algunas **medidas** adoptadas para la protección del medio ambiente marino, y **organismos** para asegurar su aplicación.

A) Convenio MARPOL y disposiciones de la Unión Europea en materia de contaminación de buques

En esta materia, la principal normativa internacional es el **Convenio para prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78)**, hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973.

En sus seis anexos técnicos, el Convenio MARPOL regula la descarga al mar de los desechos generados por los buques como consecuencia de su propia actividad, de manera que todos aquéllos que por su naturaleza o cantidad no pueden ser arrojados al mar, deben ser entregados a instalaciones de recepción en los puertos, con la finalidad de que reciban el tratamiento adecuado para neutralizar su poder contaminante, o de que puedan ser reciclados para su posterior reutilización.

El **Protocolo** de 1978 relativo a este Convenio (publicado en el BOE números 249 y 250, de 17 y 18 de octubre de 1984, y número 56, de 6 de marzo de 1991), Plan de evaluación del estado del buque, adoptado el 27 de abril de 2001, mediante Resolución MEPC 94(46), ha sido publicado en el BOE del 16.07.2003.

En relación con **enmiendas** al mismo, se han publicado diversas normas en el BOE. Las más recientes pueden consultarse en los boletines de los días



22 de marzo, 11 de mayo, 14 de mayo, 12 de junio, 23 de diciembre de 2002, y 7 de febrero y 1 de marzo de 2003, respectivamente.

Las competencias para la aplicación de este Convenio en territorio español, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 27/1992 (BOE 28.11.1992), corresponden a la **Dirección General de la Marina Mercante** (que cuenta a tales efectos con una Subdirección General de Seguridad Marítima, Tráfico y Contaminación) y al **Ente Público Puertos del Estado**, ambos del **Ministerio de Fomento**.

En el ámbito comunitario, se han aprobado diversas normas en relación con el problema de la contaminación por buques. Así, un norma innovadora ha sido la **Directiva 2000/59/CE**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre **instalaciones portuarias receptoras de los desechos generados por los buques y de los residuos de carga**, que ha sido transpuesta a nuestro ordenamiento interno mediante **Real Decreto 1381/2002**, de 20 de diciembre (BOE núm. 305, de 21.12.2002).

En el DOCE L19, de 22.01.2002, se ha publicado la **Directiva 2001/106/CE**, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE, del Consejo, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los **buques que utilicen los puertos comunitarios** o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto). Ha sido transpuesta en España mediante el **Real Decreto 91/2003**, citado en el último epígrafe de este capítulo.

La Unión Europea está dispuesta a aportar cada vez más recursos y reforzar los mecanismos operativos que viene aplicando desde 1978, para incrementar la cooperación de los agentes afectados por la contaminación marina accidental en el ámbito comunitario, habiendo aprobado también una **Directiva contra la contaminación marina accidental**.

En relación con esta problemática de vertidos accidentales, la catástrofe del petrolero "Erika", ocurrida el 19 de diciembre de 1999, llevó a la **Comisión Europea**, en marzo de 2000, a adoptar una **Comunicación sobre la seguridad del transporte de petróleo**, solicitando a los Gobiernos de la UE, al Parlamento europeo y a la industria la aceptación de propuestas de gran envergadura dirigidas a reducir las posibilidades de accidentes y de contaminación de las aguas costeras europeas. Era un paso significativo que permitía augurar un reforzamiento de la legislación comunitaria sobre los controles estatales de los puertos y de las sociedades de clasificación (responsables, bajo la autoridad delegada del país del pabellón, de verificar la solidez de las estructuras de los buques), y para la prohibición progresiva de los petroleros de un solo casco en las aguas de la Unión Europea.

En diciembre de 2000, la Comisión Europea adoptó un segundo paquete de medidas, complementario de las anteriores, consistentes en: a) establecimiento de sistemas de control e información del tráfico marítimo más estrictos, que permitirán controlar los buques no incluidos en las primeras medidas puestas en marcha en marzo de 2000; b) aplicación de mayores compensaciones para los daños por contaminación del litoral, mediante la creación de un Fondo

europeo de compensación para los daños por contaminación, a financiar por las empresas europeas que importan petróleo; y c) establecimiento de una Agencia Marítima Europea de Seguridad, como órgano de apoyo para la aplicación de las normas de seguridad y la vigilancia efectiva, y para evaluar la efectividad de las medidas aprobadas en materia de seguridad marítima.

Abundando en esta problemática, se ha aprobado la **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 (DOCE L324/53, de 29.11.2002), y también el **Reglamento 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 la prevención de la contaminación por los buques (DOCE L324, de 29.11.2002).

Las medidas comunitarias y españolas de seguridad para el tráfico marítimo de barcos petroleros se han visto reforzadas a raíz del accidente del buque “Prestige”, ocurrida en noviembre de 2002 frente a las costas de Galicia (ver último epígrafe de este capítulo). Entre ellas, son de destacar las medidas acordadas por el **Consejo de Ministros de Transportes, Telecomunicaciones y Energía de la Unión Europea**, celebrado en Bruselas los días 5 y 6 de diciembre de 2002, acordando que, de forma inmediata, los petróleos pesados no deberán transportarse más que en petroleros de doble casco, lo que ha sido reglamentado en España mediante el **Real Decreto-ley 9/2002**, de 13 de diciembre, al que se hace referencia en el último epígrafe.

Posteriormente, en la reunión del Consejo de Administración del **Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)**, celebrada en Nairobi (Kenia) a comienzos de febrero de 2003, España ha liderado una iniciativa de la Unión Europea para reforzar la seguridad marítima y evitar catástrofes medioambientales como la del buque “Prestige”. Como primer paso, la propuesta ha apoyado el establecimiento de un vínculo estrecho de cooperación entre el PNUMA y la Organización Marítima Internacional (OMI). También se ha instado a la OMI a que revise la normativa relativa al transporte de hidrocarburos para evitar este tipo de accidentes. Para más información sobre la aprobación de esta iniciativa por el PNUMA, consultar el reportaje publicado en la revista “Ambienta”, número 21, abril 2003.

Otra norma comunitaria es el Reglamento 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** (DOCE L115/1, de 09.05.2003).

B) Convenio de Barcelona

La Asamblea General de Naciones Unidas convocó una Conferencia sobre el Medio Ambiente Humano, que se celebró en Estocolmo, en junio de 1972. Fruto de la misma fue la convocatoria por el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), de una **reunión intergubernamental** sobre la protección del Mediterráneo, que tuvo lugar en Barcelona del 28 de enero al

4 de febrero de **1975**, y a la que asistieron dieciséis Estados ribereños del Mediterráneo y la Comunidad Económica Europea.

En dicha reunión se aprobó un **Plan de Acción del Mediterráneo (PAM)**, coordinado desde su creación por el PNUMA, y también se acordó preparar los proyectos de un **Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación** y de dos **Protocolos** conexos: uno sobre cooperación en caso de accidente marítimo (Protocolo sobre cooperación para combatir en situaciones de emergencia la contaminación del Mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales) y otro sobre vertido desde buques (Protocolo para la prevención y eliminación de la contaminación por vertido desde buques y aeronaves).

Un año después, el PNUMA convocó una **Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados ribereños**, que se volvió a celebrar en Barcelona del 2 al 16 de febrero de **1976**, y que aprobó los textos de los tres instrumentos jurídicos mencionados, que fueron firmados en Barcelona por catorce Estados y la CEE, y que entraron en vigor el 12 de febrero de 1978.

El Convenio designó al PNUMA para que desempeñe las funciones de Secretaría del Convenio y de sus Protocolos, siendo el Gobierno de España el depositario de ambos instrumentos.

En España, el texto del Convenio originario fue publicado en el B.O.E. núm. 44, de 21 de febrero de 1978.

Más recientemente, la **Conferencia de Plenipotenciarios sobre el Convenio**, celebrada también en Barcelona los días 9 y 10 de junio de **1995**, tomó los siguientes acuerdos:

- Adopción de enmiendas al Convenio, incorporando al mismo la Agenda 21 y los Principios de Río (desarrollo sostenible y necesidad de proteger la flora y la fauna).
- Adopción de enmiendas al Protocolo sobre prevención por vertidos desde buques y aeronaves.
- Aprobación del nuevo Protocolo sobre zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo.
- Adopción de la **Resolución de Barcelona** sobre el medio ambiente y el desarrollo sostenible en la cuenca mediterránea, con sus dos Anexos: *Plan de Acción para la Protección del Medio Marino y el Desarrollo Sostenible de las Zonas Costeras del Mediterráneo* (PAM-Fase II), y *Sectores de actividades prioritarias relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo en la cuenca mediterránea - 1996-2005*.

Como consecuencia de estas modificaciones, el convenio se rebautizó bajo la denominación **Convenio de Barcelona para la protección del medio marino y la zona costera del Mediterráneo**.

Por otra parte, como consecuencia del citado Protocolo sobre zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo,

ratificado por España en noviembre de 1998 y publicado el instrumento de ratificación en el B.O.E. de 18.12.1999, nació una nueva figura de protección internacional para las áreas costeras y marinas mediterráneas: las llamadas **Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM)**, a las que luego se hace referencia.

La **XI Reunión Ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio** tuvo lugar a finales de octubre de **1999**, en la isla de **Malta**. En la misma se plantearon diversas acciones y plazos concretos para la aplicación del Plan de Acción del Mediterráneo (PAM), instrumento en gran parte constituido por los diferentes Protocolos para la prevención y el control de la contaminación, y la delegación española presentó una recomendación para el turismo sostenible en la cuenca mediterránea.

España es el país que cuenta con mayor número de ZEPIM. En noviembre de 2001, se celebró en **Mónaco** la **XII Reunión Ordinaria** del Convenio de Barcelona, y en ella fueron aprobadas las siete ZEPIM propuestas por España, todas ellas dentro de aguas jurisdiccionales españolas, áreas que en su momento podrían integrarse en la Red Natura 2000:

- Isla de Alborán
- Fondos marinos del Levante de Almería
- Cabo de Gata-Níjar (Almería)
- Islas Medas (Girona)
- Cabo de Creus (Girona)
- Islas Columbretes (Castellón)
- Mar Menor y costa oriental mediterránea de la Región de Murcia.

Posteriormente, en la **XIII reunión de las partes** del Convenio, celebrada en **Catania** (Sicilia, Italia) en noviembre de 2003, son declaradas también como ZEPIM dos nuevas áreas, con lo que en la actualidad asciende a nueve el total de estos enclaves en España:

- Parque Nacional Marítimo-Terrestre del Archipiélago de Cabrera
- Acantilados de Maro-Cerro Gordo (Málaga).

Las otras Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo son: Port-Cross, en Francia; Kneiss, La Galite y Zembra, en Túnez; y un santuario para la conservación de mamíferos marinos entre Francia, Italia y Mónaco. Así pues, el número total de ZEPIM es de 14 áreas protegidas.

En el marco de la **Unión Europea** hay que tener en cuenta tres Decisiones del Consejo, de fecha 22 de octubre de **1999** (D.O.C.E. Serie L 322, de 14.12.99). por las que se toman las siguientes medidas en relación con este Convenio:

- Aprobación en nombre de la Comunidad del **Protocolo** sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo, así como sus anexos (Decisión 1999/800/CE). Este Protocolo ya había sido ratificado por España el 23 de diciembre de 1998 (B.O.E. 18.12.1999).

- Aceptación de las enmiendas al **Protocolo** revisado sobre protección del Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre (Decisión 1999/801/CE).
- Aceptación de las enmiendas al Convenio de Barcelona y a su Protocolo sobre la prevención de la contaminación causada por vertidos desde buques y aeronaves (Decisión 1999/802/CE).

En España, el **Ministerio de Asuntos Exteriores** ha comenzado los procedimientos de ratificación, por parte de nuestro país, de los dos **Protocolos** aún pendientes, a saber: el Protocolo sobre la exploración y explotación de la plataforma continental, fondo y subsuelo, y el Protocolo sobre los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos.

Actuando según las directrices fijadas por las reuniones de las partes del Convenio, en 1995 se creó, también en Barcelona, la **Comisión Mediterránea de Desarrollo Sostenible (CMDS)**, cuyos objetivos, en términos generales, son:

- Identificar, evaluar y examinar los grandes problemas económicos, ecológicos y sociales, enmarcados en el Programa de Acción MED 21, formular propuestas en las reuniones de las Partes y evaluar la aplicación de sus decisiones.
- Reforzar la cooperación regional.

En la actualidad, la CMDS está elaborando la **Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible**, prevista para el año 2003, que persigue la aplicación en el Mediterráneo de las propuestas de acción de los principales convenios internacionales, proponiendo la realización de evaluaciones periódicas del estado del medio ambiente marino y del litoral mediterráneo mediante observatorios nacionales.

La **sexta reunión plenaria de la CMDS** se reunió en noviembre de 2000 en Túnez, cumbre en la se adoptó la “**Declaración de Túnez**”, que resalta la importancia del Mediterráneo como región ecológica de especial personalidad y como espacio de solidaridad tradicional entre las civilizaciones que lo componen, siendo urgente implantar medidas de protección ambiental e instrumentos de ayuda al desarrollo.

La representación española en Túnez, presidida por el ministro de Medio Ambiente, solicitó la elaboración de un instrumento jurídico sobre Gestión Integral de la Zona Costera, que permita una protección más eficaz del litoral mediterráneo. También defendió la necesidad de elaborar diagnósticos ambientales a partir de estudios de calidad ambiental en los diferentes países, para evaluar la efectividad de las medidas adoptadas en la Declaración de Túnez, y solicitó el adelanto de la elaboración de la Estrategia Mediterránea de Desarrollo Sostenible al año 2002, con el fin de aprovechar la oportunidad de su presentación en la Conferencia Río+10.

Una publicación útil, con los textos del Convenio de Barcelona y sus Protocolos, es “**Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo**”. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Ministerio de Medio Ambiente. Serie “Monografías”. Madrid, 1996.



I.S.B.N. 84-498-0246-6. Hay otra edición posterior, del año 2000, I.S.B.N. 84-8320-115-1.

Además, el Ministerio de Medio Ambiente ha publicado la monografía **“Estrategias para la prevención de la contaminación marina: el Convenio OSPAR y el Convenio de Barcelona”**, que presenta información de interés sobre el Convenio de Barcelona y sus Protocolos conexos.

El citado Departamento ha publicado también **“Situación y presiones del medio ambiente marino y del litoral mediterráneo”**, informe preparado por la Agencia Europa de Medio Ambiente y su Centro Temático Europeo sobre el Medio Ambiente Marino y Litoral (CTE/ML), en cooperación con el PNUMA/PAM. Este documento, editado en el año 2001 como Número 5 de la Serie cuestiones medioambientales (I.S.B.N. 84-8320-182-8), constituye una base de información importante para abordar el problema del desarrollo sostenible en la región mediterránea, amenazado por desafiantes cuestiones: altas tasas de urbanización, incremento del turismo, creciente desarrollo y degradación del turismo de las zonas litorales, escasez de agua, comercio, etc.

Por último, en la revista “Ambienta”, número 7, febrero de 2002, figura un interesante artículo dedicado a las **Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM)**.

C) Convenio OSPAR

También es menester hacer referencia al **Convenio relativo a la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nororiental (OSPAR)**, suscrito en París el 22 de septiembre de 1992 y ratificado por España mediante Instrumento de 25 de enero de 1994 (publicado en B.O.E. núm. 150, de 24-6-1998). El Convenio ha refundido los anteriores Convenios de **Oslo**, para la Prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves (firmado el 15-2-1972), y de **París**, para la Prevención de la Contaminación Marina de Origen Terrestre (4-6-1974).

El Convenio OSPAR entró en vigor en marzo de **1998**, por lo que, a partir de esa fecha, su articulado es de obligado cumplimiento para las Partes Contratantes: Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Irlanda, Islandia, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Portugal, **España**, Suecia, Suiza, Reino Unido y la **Comunidad Europea**.

Las Partes Contratantes de este Convenio se reúnen regularmente cada año, y cada cinco años tiene lugar una reunión ministerial de las Partes. La primera reunión Ministerial de las Partes Contratantes de esta Convención, se celebró en julio de **1998**, en la localidad portuguesa de **Sintra**, y la segunda tendrá lugar en Dresde (Alemania) en el año 2003.

En Sintra, los ministros de los 15 países miembros de la Convención, incluido España, acordaron prohibir el desmantelamiento en el mar de las plataformas petrolíferas fuera de uso, así como el establecimiento del año 2020 como límite para la progresiva eliminación de los vertidos de sustancias peligrosas, con el fin de proteger el medio ambiente marino y garantizar su

biodiversidad, recuperando para el Océano la situación previa a la contaminación antrópica.

Los Ministros adoptaron también un nuevo Anexo al Convenio para la Protección de la Diversidad Biológica y los Ecosistemas, incluyendo de esta manera la protección de la componente biológica y del sustrato físico del medio marino.

En el B.O.E. de 09.06.2000 se publicaron las Decisiones adoptadas en Sintra, el 24 de julio de 1998. Asimismo, en el B.O.E. de 21.02.2001, se ha publicado el Instrumento de aceptación por parte de España del anexo V (Sobre la Protección y la Conservación de los Ecosistemas y la Diversidad Biológica de la Zona Marítima) y apéndice 3 (Criterios para la determinación de las actividades humanas a los efectos del anexo V) del Convenio, adoptados en Sintra el 23 de julio de 1998, que entraron en vigor de forma general y para España el 30 de agosto de 2000.

Las dificultades para la aplicación de los acuerdos de Sintra fueron analizadas con posterioridad, en la segunda reunión de las Partes Contratantes del Convenio celebrada en la ciudad inglesa de **Hull**, en junio de **1999**, determinando la creación de seis grupos de trabajo para abordar las distintas estrategias: sustancias peligrosas, sustancias radiactivas, eutrofización, hidrocarburos, naturaleza y evaluación. Además, la citada reunión dio el visto bueno, con la reserva de Noruega, a un **documento de líneas directrices sobre la construcción e instalación de arrecifes artificiales**, en el que España ha participado con destacado papel, junto a Alemania y el Reino Unido. Con esta iniciativa se pretende proteger y regenerar los recursos marinos vivos, pero también impedir que estas infraestructuras se conviertan en un modo de eliminación de residuos, obligando a emplear componentes inertes y evitando la utilización de instalaciones obsoletas, como las plataformas de extracción de hidrocarburos fuera de uso.

La tercera reunión de las Partes tuvo lugar en junio de **2000** en **Copenhague**. En ella se adoptaron las siguientes Decisiones de OSPAR:

- Decisión 200/1, relativa a las reducciones sustanciales y supresión de descargas, emisiones y pérdidas de sustancias radiactivas, con especial énfasis en el reproceso nuclear. Hace referencia a la necesidad de revisar con carácter prioritario las autorizaciones de descargas o emisiones de sustancias radiactivas.
- Decisión 2000/2, relativa a un sistema obligatorio y armonizado de control de la utilización y reducción de las descargas de productos químicos mar adentro. Pretende la utilización de sustancias menos peligrosas y, preferiblemente, de las no peligrosas.
- Decisión 2000/3, relativa a la utilización de fluidos de perforación de fase orgánica (OPF) y a la descarga de fragmentos de perforación contaminados por OPF. Afecta a la utilización de todo fluido orgánico de origen animal, vegetal o mineral no mezclable con el agua.

En nuestro país, el Consejo de Ministros aprobó en noviembre de 2000 un Acuerdo por el que se ha tomado conocimiento de las Decisiones



mencionadas, cuya entrada en vigor ha tenido lugar de forma general y para España el 16 de enero de 2001 (B.O.E. 20 de diciembre de 2000).

La cuarta reunión de las Partes Contratantes del Convenio OSPAR se celebró del 25 al 29 de junio de **2001**, en **Valencia**. Durante la misma, las medidas aprobadas fueron una Recomendación sobre la gestión de las aguas producidas en las instalaciones de exploración y explotación de hidrocarburos mar adentro, y una Decisión sobre la Autorización de las descargas o emisiones de sustancias radiactivas en las actividades de reproceso nuclear.

Además, en Valencia se han dado los primeros pasos para tratar de asegurar que exista una consistencia entre las actuaciones de los estados Partes de OSPAR en otras Organizaciones Internacionales, siendo particularmente necesaria una estrecha coordinación con la Unión Europea, aspecto por el que se preocupa la propia Comisión.

En la reunión del Convenio OSPAR celebrada en **Bremen** (Alemania), del 23 al 27 de junio de **2003**, el secretario general de Medio Ambiente ((MMA), en representación de España, ha impulsado la creación de una *Estrategia Europea para la protección del medio marino*, en especial de las zonas costeras mediterráneas, en la misma línea que la existente para proteger el mar Atlántico Nororiental (el propio Convenio OSPAR) o el Báltico (Convenio HELCON).

La problemática actual de la aplicación de OSPAR en el marco de la Unión Europea, que de manera especial afecta a las Directivas IPPC y Marco de Aguas, y el futuro del propio Convenio, se analizan en un artículo monográfico del boletín "Información de Medio Ambiente", número 98, septiembre de 2001.

Dentro del Comité ASMO -Assesment and Monitoring- (Evaluación y Seguimiento) del Convenio OSPAR, existe un grupo de trabajo para la aplicación del **Programa RID, sobre control de emisiones a través de los ríos y descargas directas al mar**, en cuyas reuniones participa la Subdirección General de Tratamiento y Control de la Calidad de las Aguas (MMA).

La necesidad de protección de los ecosistemas marinos frente a la contaminación originada por actividades terrestres fue también uno de los grandes temas debatidos, a nivel internacional, en la **VII Sesión de la Comisión de Desarrollo Sostenible, de Naciones Unidas**, celebrada en abril de **1999** en Nueva York (Boletín "Información de Medio Ambiente" del MMA, número 73, mayo 1999).

En el apartado anterior ya se ha hecho referencia a la monografía "**Estrategias para la prevención de la contaminación marina: el Convenio OSPAR y el Convenio de Barcelona**", que también contiene información detallada sobre los contenidos y alcance del Convenio OSPAR.

Puede consultarse más información relativa a este Convenio en Internet en Enlaces de nuestra página Web.



D) El Acuerdo ACCOBAMS y otras medidas para la conservación de especies amenazadas

En el marco del **Convenio de Bonn** sobre Especies Migratorias de Animales Silvestres (1979), se inscribe el **Acuerdo para la Conservación de los Cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y la Zona Atlántica Contigua, ACCOBAMS** (Mónaco, 24 noviembre 1996), que prevé la elaboración de otros regionales para las especies incluidas en su Apéndice II.

España, que firmó el Acuerdo de Mónaco el mismo día de su adopción, lo ratificó el 7 de enero de 1999, publicándose el correspondiente Instrumento de Ratificación en el B.O.E. núm. 150, de 23.06.2001. La entrada en vigor del Acuerdo, de forma general y para España, ha tenido lugar el día 1 de junio de 2001.

A comienzos de 1998, declarado por la Organización de Naciones Unidas como “Año Internacional de los Océanos”, España presentó el **Inventario Nacional de Cetáceos**, financiado por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, del Ministerio de Medio Ambiente. El Inventario es el primero en su género, realizado en la Unión Europea. El trabajo pone de manifiesto que la población de cetáceos en nuestras costas es rica y abundante, con 27 especies, de las cuales, sin embargo, un tercio se ven amenazadas por problemas tales como la contaminación marina, las redes de deriva, ilegalmente utilizadas, actividades de ecoturismo, etc. Entre los cetáceos amenazados figuran el delfín listado, común y mular, la marsopa y el rourcal común o ballena de aleta.

Entre las medidas encaminadas a la conservación de las especies marinas amenazadas (delfines, cetáceos, etc.), hay que destacar también la promovida por los Ministros de Pesca de la Unión Europea en junio de 1998, consiguiendo un acuerdo para suprimir las **redes de deriva o volantas** en la pesca (ya prohibidas en España desde 1994), a partir de enero del año 2002, con un período de transición desde la firma del acuerdo.

E) Otros Acuerdos y mecanismos internacionales relacionados con la seguridad de la navegación y la contaminación marina

Entre los restantes acuerdos, puede destacarse el **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974**, hecho en **Londres** el 1 de noviembre de 1974, y publicado en el BOE del 16 al 18 de junio de 1980, 3 de septiembre de 1980 y 17 de marzo de 1983.

Las Enmiendas de 1998 a este Convenio, en su forma enmendada, adoptadas el 18 de mayo de 1998 mediante Resolución MSC.69 (69), se han publicado en el BOE núm. 299, de 14.12.2002.

En el BOE del 14 de septiembre de 2001 (corrección de erratas BOE 26 de octubre) se publicaron las Enmiendas de 1999, Resolución MSC.87(71) y Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo los buques (código CNI) -Resolución MSC.88 (71).



Las Enmiendas de 2000, adoptadas el 5 de diciembre de 2000 mediante Resolución MSC 99 (73), se han publicado en el BOE de 18.12.2002.

También se ha publicado, en el BOE de 6 de junio de 2002, una corrección de erratas del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), conforme al capítulo VII del Convenio, que afecta a la enmienda 30-00, aplicable a partir del 1 de enero de 2001, adoptada en Londres el 26 de mayo de 2000.

El citado convenio cuenta también con un **Protocolo de 1988**, publicado en el BOE de 30 de septiembre de 1999 y 9 de diciembre de 1999. Recientes Enmiendas al mismo fueron adoptadas mediante Resolución MSC.92(72), el 26 de mayo de 2000 (BOE 10.04.2002), y mediante Resolución MSC100 (73), el 5 de diciembre de 2000 (BOE 16.12.2002).

De conformidad con lo dispuesto en el **Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, OMI**, y en su caso en el marco del citado Convenio SOLAS, el **Comité de Seguridad Marítima** ha adoptado diversas e importantes resoluciones, como las Enmiendas de 2000 a las directrices sobre el programa mejorado de **inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros** (Resolución A 744 (18), enmendada), adoptadas el 5 de diciembre de 2000 mediante Resolución MSC.105 (73), publicadas en el BOE de 14.12.2002, corrección de errores de las enmiendas, BOE 14.02.2003.

Como muestra de otras resoluciones recientes, pueden citarse las Enmiendas de 2000 al **Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG)**, adoptadas el 5 de diciembre de 2000 mediante Resolución MSC. 103(73), publicadas en el BOE del 16.12.2002, corrección de errores BOE 14.02.2003; asimismo, ha adoptado las Enmiendas de 2000 al **Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ)**, adoptadas el 5 de diciembre de 2000 por Resolución MSC.102(73), publicadas en el BOE de 16.12.2002, corrección de erratas BOE 04.04.2003.

Otro acuerdo esencial es el **Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969** (publicado en el BOE número 225, de 20 de septiembre de 1995).

Recientemente, se han publicado las enmiendas a las cuantías de limitación que figuran en el **Protocolo de 1992**, que enmienda este Convenio, aprobadas el 18 de octubre de 2000 mediante Resolución LEG.1(82). (BOE 03.10.2002; corrección de errores de las Enmiendas BOE 12.11.2002).

Muy importante también es el **Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971** (publicado en el BOE número 244, de 11 de octubre de 1997).

En este marco, también recientemente, España ha suscrito un Acuerdo con dicha institución, en Londres, el 2 de junio de 2000, cuya aplicación

provisional fue publicada en el BOE núm. 174, de 21 de julio de 2000, y cuya entrada en vigor, hecha pública en el BOE núm. 224, de 18 de septiembre de 2001, tuvo lugar el 4 de mayo de 2001, fecha de notificación al Fondo del cumplimiento de los trámites requeridos por el Derecho español.

En relación con este mecanismo se han aprobado otras normas como:

-Enmiendas a los límites de indemnización que figuran en el **Protocolo de 1992** que enmienda el Convenio de 1971, aprobadas el 18 de octubre de 2000, mediante Resolución LEG.2(82). (BOE 02.10.2002; corrección de errores de las Enmiendas en BOE 12.11.2002).

-Real Decreto-ley 6/2002, de 4 de octubre, por el que se autoriza al Ministro de Hacienda a celebrar acuerdos transaccionales entre el Estado español, el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971 y los perjudicados por el siniestro del buque "Mar Egeo", y se concede un crédito extraordinario por importe de 63.625.721,36 euros (BOE 05.10.2002).

También hay que tener en cuenta 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)**, en relación con el cual, la UE ha aprobado la Decisión 2002/971/CE del Consejo, de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse al mismo o a ratificarlo, en interés de la Comunidad (DOCE Serie L 337, de 12.12.2002).

Otro instrumento jurídico internacional es la **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (BOE núm. 39, de 14.02.1997). En el marco de la misma, España ha publicado el Instrumento de Ratificación del Protocolo sobre los Privilegios e Inmidades de la Autoridad Internacional de los **Fondos Marinos**, hecho en Kingston (Jamaica) el 27 de marzo de 1998, cuya entrada en vigor ha tenido lugar el 31 de mayo de 2003 (BOE núm. 138, de 10.06.2003). En relación con este Convenio, también se han publicado determinadas Declaraciones formuladas por España sobre la admisión de la Jurisdicción del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (BOE núm. 170, de 17.07.2003).

F) Medidas de la Administración Española para hacer frente a la contaminación marina. Especial referencia a algunas actuaciones relacionadas con la catástrofe del buque "Prestige"

La seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina son materias reguladas por abundante normativa, a la que se ha hecho mención a lo largo de este capítulo (ver primer epígrafe: convenio MARPOL y medidas de la Unión Europea en materia de contaminación de buques) y en el epígrafe dedicado al Transporte y el Medio Ambiente, del capítulo 9 de este documento.

En España, en el campo de la lucha contra la contaminación marina, un importante instrumento a destacar es el **Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha**



contra la Contaminación del Medio Marino, 2002-2005, que ha sucedido al anterior, 1998-2001.

La aplicación de dicho instrumento corre a cargo de la **Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)**, que, adscrita a la **Dirección General de Marina Mercante**, del Ministerio de Fomento, cuenta con material y tecnología avanzados para la extracción de combustible y minimización de posibles vertidos, disponiendo también del apoyo meteorológico que le presta para sus fines el Instituto Nacional de Meteorología (MMA).

El Ministerio de Fomento también ha promovido también el **Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental**, aprobado por Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001.

En el campo normativo de la navegación, el Ministerio de Fomento ha aprobado la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y **prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo** (BOE 12.05.2003).

Las labores de policía administrativa en el mar territorial y la vigilancia de las aguas continentales son prestadas por el **Servicio Marítimo de la Guardia Civil**, dentro de las competencias que tiene asignadas dicho Instituto en materia de conservación de la naturaleza y medio ambiente (Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero y Orden de 6 de junio de 1997 y Orden de 6 de junio de 1997).

Resulta imprescindible no cerrar este capítulo sin hacer referencia al accidente sufrido por el **buque "Prestige"**, suceso ocurrido el día 13 de noviembre de 2002, junto al litoral de Galicia, que ha dado lugar a que se pongan en marcha actuaciones excepcionales y urgentes, dirigidas a disminuir el impacto medioambiental en las zonas afectadas por la **contaminación de hidrocarburos** producida, y a hacer frente a la situación socio-económica causada.

Para intentar paliar esta situación, el Consejo de Ministros ha aprobado el **Real Decreto-ley 7/2002**, de 22 de noviembre, sobre **medidas reparadoras** en relación con el accidente del buque "Prestige" (BOE núm. 281, de 23.11.2002), y el **Real Decreto 1220/2002**, de 22 de noviembre, por el que se crea la **Comisión interministerial para el seguimiento de los daños** ocasionados por el buque "Prestige" (BOE núm. 281, de 23.11.2002).

Posteriormente, se ha aprobado el **Real Decreto-ley 8/2002**, de 13 de diciembre, **por el que se amplían las medidas reparadoras** (inicialmente de aplicación en la Comunidad Autónoma de Galicia) a las Comunidades Autónomas del Principado de Asturias, Cantabria y el País Vasco, y se modifica el Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre (con objeto de ampliar las ayudas directas y modificar el régimen relativo a los beneficios tributarios) (BOE núm. 299, de 14.12.2002).

La aplicación del Real Decreto-ley 7/2002, de medidas reparadoras, y en su caso, del Real Decreto-ley 8/2002, por las que aquéllas se amplían, ha hecho



necesaria, a su vez, la aprobación de otras normas de menor rango, entre las que, en orden cronológico, figuran las siguientes:

- **Orden PRE/3044/2002** (Ministerio de la Presidencia), de 3 de diciembre, por la que se determinan los términos municipales y núcleos de población en donde resultan de aplicación las medidas previstas en el Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige" (BOE núm. 290, de 04.12.2002).
- **Orden TAS/3043/2002** (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), de 3 de diciembre, por la que se dictan normas para la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige", en lo que se refiere a bonificaciones en el pago de cuotas a la Seguridad Social (BOE núm. 290, de 04.12.2002).
- **Orden PRE/3108/2002**, de 9 de diciembre, por la que se amplían los términos municipales y núcleos de población en donde resultan de aplicación las medidas previstas en el Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige" (BOE núm. 296, de 11.12.2002).
- **Orden HAC/7/2003** (Ministerio de Hacienda), de 22 de enero, por la que se desarrollan los artículos 3 y 4 del Real Decreto-ley 7/2002, de 22 de noviembre (BOE núm. 22, de 25.01.2003).
- **Orden PRE/88/2003**, de 27 de enero, por la que, a los efectos de los Reales Decretos-leyes 7/2002, de 22 de noviembre, y 8/2002, de 13 de diciembre, se amplían los términos municipales y núcleos de población de la Comunidad Autónoma de Galicia y se determinan los correspondientes al Principado de Asturias y la Comunidad Autónoma de Cantabria (BOE núm. 24, de 28.01.2003).
- **Orden PRE/2139/2003**, de 28 de julio, por la que a los efectos de los Reales Decretos-leyes 7/2002 y 8/2002, se determinan los términos municipales y núcleos de población correspondientes a la Comunidad Autónoma del País Vasco en donde resultan de aplicación las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige" (BOE núm. 180, de 29.07.2003).
- **Orden PRE/2490/2003**, de 3 de septiembre, por la que a los efectos de Reales Decretos-leyes 7/2002 y 8/2002, se amplían los términos municipales y núcleos de población correspondientes a la Comunidad Autónoma del País Vasco en donde resultan de aplicación las medidas reparadoras en relación con el accidente del buque "Prestige" (BOE núm. 220, de 13.09.2003).

Como complemento de las anteriores medidas, también se ha aprobado el **Real Decreto 1/2003**, de 3 de enero, por el que se crea el **Comisionado para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque "Prestige"** (BOE



núm. 4, de 04.01.2003; corrección de errores en BOE núm. 9, de 10.01.2003). El nuevo órgano, constituido con carácter extraordinario, responde al objetivo de llevar a cabo la coordinación de las medidas que se adopten por la Administración General del Estado, con ocasión de la citada catástrofe, y desarrollar las relaciones de colaboración con las Administraciones territoriales afectadas. En este Real Decreto se constituía el referido Comisionado con rango de Secretario de Estado, dependiendo directamente del Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia.

Para adecuar a esta nueva norma la Comisión Interministerial creada en su día, se hizo necesario, a su vez, aprobar el **Real Decreto 4/2003**, de 3 de enero, **por el que se modifica el Real Decreto 1220/2002**, de creación de la citada Comisión (BOE núm. 4, de 04.01.2003; corrección de errores en BOE núm. 9, de 10.01.2003), y la propia Comisión fue reforzada mediante el **Real Decreto 102/2003**, de 24 de enero, **por el que se dictan disposiciones complementarias para el funcionamiento de la Comisión Interministerial** de referencia (BOE núm. 24, de 28.01.2003).

Además, con el fin de asegurar la comentada coordinación y colaboración, se aprueba el **Real Decreto 101/2003**, de 24 de enero, por el que se crean los **Comisionados de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente y el Coordinador del Ministerio de Defensa** para las actuaciones de los respectivos Departamentos derivadas de la catástrofe del buque "Prestige" (BOE núm. 24, de 28.01.2003).

Con posterioridad, dado que la experiencia de la tramitación de las indemnizaciones derivadas de la catástrofe del "Mar Egeo" ha aconsejado la aproximación del Comisionado del Gobierno a las unidades administrativas competentes para la tramitación de los expedientes de indemnización, dotando de una mayor agilidad y capacidad de gestión a aquél, se aprueba el **Real Decreto 1341/2003**, de 31 de octubre, **se modifica el Real Decreto 1/2003**, de 3 de enero, por el que se crea el Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque "Prestige" (BOE núm. 262, de 01.11.2003). Según la nueva normativa, **las funciones del Comisionado pasan a ser desempeñadas por el Subsecretario de Hacienda**, dependiendo dicho Comisionado funcionalmente del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de la Presidencia. Asimismo, **se crea la Oficina del Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque "Prestige"**, que contará con el necesario apoyo administrativo y material de los departamentos ministeriales y de las Delegaciones del Gobierno afectadas. Dicha Oficina también depende orgánicamente del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de la Presidencia, y el *Director de la Oficina* tiene rango de Director General.

Paralelamente a estas iniciativas en materia de organización, el Gobierno, para agilizar propiamente el abono de las indemnizaciones por los daños derivados del accidente del "Prestige", también ha aprobado el **Real Decreto Ley 4/2003**, de 20 de junio, sobre actuaciones para el **abono de indemnizaciones** en relación con los daños ocasionados por el accidente del buque "Prestige" (BOE 21.06.2003). En desarrollo de este real decreto ley se ha promulgado el **Real Decreto 1053/2003**, de 1 de agosto (BOE núm.184, de 02.08.2003), regulando un sistema excepcional, ajeno a cualquier vía procedimental administrativa ordinaria, orientado a determinar las cantidades



con las cuales el Ministerio de Hacienda podría llegar a firmar acuerdos transaccionales con los perjudicados por el siniestro que voluntariamente lo acepten. A su vez, el Real Decreto 1053/2003 ha sido modificado en su artículo 3, sobre “actuaciones para la valoración de daños susceptibles de estimación objetiva”, por el **Real Decreto 1699/2003**, de 12 de diciembre (BOE núm. 298, de 13.12.2003).

Por lo que respecta al Ministerio de Medio Ambiente ha puesto en marcha, en fecha 21 de marzo de 2003, el **Plan de Actuaciones en el Litoral de Galicia**, para activar los trabajos de limpieza de la costa. El plan incluye el empleo de hidrolimpiadoras de agua a presión y de mantas absorbentes y barreras anticontaminantes que recogen los residuos derivados de la actuación.

Desde el mes de marzo hasta septiembre de 2003 se ha desarrollado este plan de limpieza de tramos rocosos mediante el uso de hidrolimpiadoras, habiéndose actuado sobre más de 1.265.000 m² de rocas impregnadas de fuel, suspendiéndose esta actividad con la llegada del otoño y el comienzo de los temporales, aunque se sigue trabajando puntualmente de forma manual en la limpieza de algunas playas de cantos y boleiras.

Para la **restauración de zonas sensibles**, el Ministerio de Medio Ambiente ha redactado **diversos proyectos de restauración ambiental** que se acometerán como última fase de la actuación en la costa.

En la Web del Ministerio de Medio Ambiente se puede seguir la situación de todas las playas del litoral afectado por el vertido del “Prestige”, tanto sobre lo que se recoge diariamente como sobre el personal que trabaja en el contingente de vigilancia, limpieza y restauración ambiental, y sobre la cantidad de residuos retirados en la costa.

Por otra parte, en la revista “Ambienta” se han publicado diversos reportajes sobre las medidas puestas en marcha por el Ministerio de Medio Ambiente, para la limpieza y regeneración de las costas y playas afectadas por el vertido del “Prestige” (número 18, enero 2003, y correspondiente separata; número 20, marzo 2003; número 23, junio 2003). También pueden consultarse las numerosas notas de prensa de “El Gobierno Informa” a partir de la fecha del accidente, que han sido elaboradas por los distintos Departamentos ministeriales afectados.

El MMA, en noviembre de 2003, también ha adjudicado un **estudio de investigación, vigilancia y seguimiento de los ecosistemas, la fauna y la flora afectados por el vertido del buque “Prestige”**. Científicos de dieciséis universidades, institutos y ONGs participarán en el control de los hidrocarburos en estos ámbitos, para reparar, en cada caso, los daños ambientales. El Parque Nacional de las Islas Atlánticas, la costa atlántica y cantábrica y los fondos marinos contarán con un **plan de seguimiento** establecido en diez años. La inversión asciende a más de 1,2 millones de euros.

El Gobierno también ha impulsado la elaboración de un **plan de actuaciones en relación a la solución definitiva del buque “Prestige”**, que fue presentado en Santiago de Compostela, el día 4 de abril de 2003, por el vicepresidente primero del Gobierno y ministro de la Presidencia, acompañado



por el presidente de la Xunta de Galicia. Dicho plan es resultado de las recomendaciones presentadas en su día por el Comité Científico adscrito al Consejo Superior de Investigaciones Científicas y de los estudios y propuestas del Comité Técnico Internacional coordinado por *Repsol YPF*.

Este proyecto propone tres posibles soluciones definitivas al problema del pecio hundido, no excluyentes entre sí, e incluye el desarrollo tecnológico de robots que puedan trabajar a una profundidad de 4.000 metros. Por orden de prioridad, en primer lugar figura la extracción por gravedad del fuel, seguida de otras dos soluciones como son el confinamiento y la extracción dinámica del fuel.

Por su parte, para reforzar las **medidas sobre la navegación**, el Ministerio de Fomento ha propuesto una norma de gran trascendencia en materia de *seguridad del transporte marítimo*, que ha sido aprobada mediante el **Real Decreto-ley 9/2002**, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes (BOE núm. 299, de 14.12.2002). Su finalidad consiste en la prohibición de la entrada en puertos españoles, en terminales o en zonas de fondeo, de buques petroleros de **casco único**, cualquiera que sea la bandera que enarboles, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado.

El citado Ministerio también ha aprobado normas importantes en materia de *inspección y control de buques*, como el **Real Decreto 90/2003**, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima (BOE 04.02.2003), que traspone la Directiva 2001/105/CE, de 19 de diciembre; y el **Real Decreto 91/2003**, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, que incorpora la Directiva 2001/106/CE, citada (mismo BOE).

Asimismo, a iniciativa del Ministerio de Fomento, España, conjuntamente con Francia, Portugal, Reino Unido, Irlanda y Bélgica, y con el apoyo de la Unión Europea alcanzado tras el Consejo de Ministros de Transportes, ha presentado el 11 de abril de 2003 **diversas iniciativas en la Organización Marítima Internacional (OMI)**, entre las que se incluyen el establecimiento de “zonas marítimas especialmente sensibles”, en las que se pretende restringir la navegación de buques como el “Prestige”, y la retirada acelerada de servicio a nivel mundial de petroleros monocasco. En relación con este segundo punto también se ha presentado la correspondiente **propuesta de enmienda del Convenio MARPOL**.