

del Mercado de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), en colaboración con el Ministerio de Sanidad y Consumo, se instrumentarán los créditos necesarios para la realización, de forma coordinada con la Comunidad Autónoma de Galicia, de campañas de información, promoción de la calidad, seguridad y salubridad de los productos de la pesca, la acuicultura y el marisqueo procedentes de la indicada Comunidad Autónoma.»

Seis. El primer párrafo de la disposición adicional segunda queda redactado de la siguiente forma:

«La reparación de los daños en los bienes de titularidad estatal y el abono de las ayudas previstas en el artículo 7 del presente Real Decreto-ley se financiará con cargo a los presupuestos de los respectivos Departamentos ministeriales, a cuyos efectos se realizarán las transferencias de crédito que sean necesarias, sin que resulten de aplicación las limitaciones contenidas en el artículo 70 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por Real Decreto legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre.»

Disposición adicional cuarta. *Sorteo especial de Lotería Nacional a favor de los afectados por el accidente del buque «Prestige».*

Se autoriza al Ministerio de Hacienda, a través de la Entidad pública empresarial Loterías y Apuestas del Estado, a celebrar, el próximo día 11 de enero de 2003, un sorteo especial de Lotería Nacional cuyos beneficios se destinarán, de acuerdo con las normas que dicte al efecto el Ministerio de Hacienda, a sufragar los gastos producidos por el accidente del buque «Prestige».

Disposición final primera. *Facultades de desarrollo.*

El Gobierno y los distintos titulares de los Departamentos ministeriales, en el ámbito de sus competencias, dictarán las disposiciones necesarias y establecerán los plazos para la ejecución de lo establecido en el presente Real Decreto-ley.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 13 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno
en funciones,
MARIANO RAJOY BREY

24343 REAL DECRETO-LEY 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

España en un país marítimo, situado por su geografía en un cruce de caminos con rutas fundamentales que pasan por delante de Finisterre, por el estrecho de Gibraltar y el Archipiélago Canario. España siempre ha defendido en la Organización Marítima Internacional (OMI) y en el seno de la Unión Europea, la necesidad de convertir la seguridad marítima en una prioridad en sí misma,

lo cual significa entre otras cuestiones la realización de inspecciones serias y homogéneas en todos los puertos y la exclusión de los buques de casco simple para el transporte de productos petrolíferos. La defensa de estos principios por el Gobierno español ha sido hecha de forma constante en todos los foros internacionales y con respeto, naturalmente, a la legalidad internacional.

En relación con la retirada de buques petroleros monocasco, la realidad es que la propuesta de Reglamento que presentó la Comisión Europea en febrero de 2000 y que fue apoyada, entre otras, por la delegación española, en relación con la retirada de buques petroleros monocasco fue la siguiente:

«Los buques petroleros de crudos de 20.000 toneladas o más de peso muerto y aquellos buques de producto de 30.000 toneladas o más de peso muerto (...) no podrán operar cuando el buque tenga una antigüedad de 23 años o el 1 de junio de 2005 si esta fecha fuera anterior.»

Esta posición fue debatida también en el seno de la OMI en abril de 2001, pero no fue finalmente recogida en el texto del Reglamento 417/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco, que incorporó un calendario más dilatado para la sustitución de estos petroleros. De haberse aprobado la propuesta de la Comisión, apoyada por España, el buque «Prestige» hubiera dejado de navegar en 1999, fecha en que se cumplían los 23 años de antigüedad.

Recogiendo las iniciativas del Gobierno español, el Consejo de Ministros de Transportes, Telecomunicaciones y Energía de la Unión Europea, celebrado en Bruselas los días 5 y 6 de diciembre, acordó, por unanimidad, la adopción de una serie de medidas de trascendencia histórica para la seguridad del transporte marítimo y la prevención y combate de catástrofes ecológicas como las derivadas del hundimiento o varada de buques como el «Aegean Sea», «Erika» o más recientemente, el «Prestige». A este respecto ha acordado que, de forma inmediata, los petróleos pesados no deban transportarse más que en petroleros de doble casco, instando a los Estados miembros a comprometerse a no admitir en sus puertos, terminales o zonas de fondeo, petroleros de casco único que transporten esta mercancía. De otra parte, ha instado a los Estados miembros a que adopten medidas que, de conformidad con el Derecho Internacional del mar, permitan a los Estados costeros controlar, y en su caso limitar, el tráfico de buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes dentro del límite de 200 millas de sus costas.

Atendiendo a estas iniciativas el Gobierno procede a la aplicación de modo inmediato de tales previsiones y, por ello, aprueba el presente Real Decreto-ley en el que se establece la prohibición de entrada en puertos españoles, terminales o zonas de fondeo, de los petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarboles, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico y petróleo crudo pesado. Como complemento de ello se tipifica como infracción el incumplimiento de esta prohibición, estableciendo la sanción adecuada la gravedad de esta conducta. Finalmente, se habilita al Gobierno para aprobar las disposiciones y adoptar las medidas de carácter administrativo, organizativo y presupuestario necesarias para su eficaz aplicación. Asimismo, a fin de facilitar el tránsito a la nueva situación, se aplaza la aplicación de la prohibición hasta el próximo día 1 de enero de 2003, estableciendo, no obstante, la exigencia de notificación a la autoridad marítima con un mínimo de veinticuatro horas su intención de entrar

en puerto, terminales o zonas de fondeo, a los efectos de que ésta ejerza el control o tutela que corresponda desde la entrada en vigor de este Real Decreto-ley.

La inmediatez de las medidas acordadas justifican la extraordinaria y urgente necesidad que habilitan para el uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución para establecer estas medidas mediante Real Decreto-ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de diciembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Prohibición de entrada en puerto.*

Se prohíbe la entrada en puertos españoles, en terminales o en zonas de fondeo, de buques petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarboleden, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado.

Artículo 2. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de la prohibición a que se refiere el artículo 1 de este Real Decreto-ley constituye infracción muy grave, cuya sanción será de multa de hasta 3.000.000 de euros.

Será responsable de dicha infracción la persona física o jurídica que resulte de la aplicación del artículo 118.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El procedimiento sancionador se regirá por lo previsto en el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, por sus disposiciones de desarrollo y por lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. *Habilitación al Gobierno.*

El Gobierno aprobará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto-ley y adoptará las medidas de carácter administrativo, organizativo y presupuestario que resulten necesarias para su eficaz cumplimiento, así como para reforzar las medidas de control e inspección de buques que transporten mercancías peligrosas y contaminantes que realizan los órganos competentes de la Administración General del Estado de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

Lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley regirá en el ámbito de aplicación definido en la normativa comunitaria.

Disposición final segunda. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto-ley.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», si bien la prohibición contenida en el artículo 1 será efectiva a partir del 1 de enero de 2003. No obstante, los buques afectados por la prohibición anterior, desde la fecha de entrada en vigor y hasta la efectividad de la prohibición, deberán notificar a la autoridad marítima con un mínimo

de veinticuatro horas su intención de entrar en puerto, terminales o zonas de fondeo, a los efectos de que ésta ejerza el control o tutela que corresponda.

Dado en Madrid a 13 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Presidente del Gobierno
en funciones,
MARIANO RAJOY BREY

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

24344 *ENMIENDAS de 1998 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, en su forma enmendada (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 16 al 18 de junio y 3 de septiembre de 1980 y 17 de marzo de 1983), adoptadas el 18 de mayo de 1998 mediante Resolución MSC. 69 (69).*

RESOLUCIÓN MSC. 69 (69)

(Aprobada el 18 de mayo de 1998)

Aprobación de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado

El Comité de Seguridad Marítima,

Recordando el artículo 28.b) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité,

Recordando además el artículo VIII.b) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, en adelante llamado «el Convenio», relativo a los procedimientos de enmienda del anexo del Convenio, con excepción del capítulo I,

Habiendo examinado, en su 69.º período de sesiones, las enmiendas al Convenio propuestas y distribuidas de conformidad con el artículo VIII, b), i), del mismo,

1. Aprueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), iv), del Convenio, las enmiendas al Convenio cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. Decide, de conformidad con el artículo VIII, b), vi), 2), bb), del Convenio, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de enero de 2002, a menos que con anterioridad a esa fecha más de un tercio de los Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, hayan notificado objeciones a las enmiendas;

3. Invita a los Gobiernos Contratantes a que tomen nota de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), vii), 2), del Convenio, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de julio de 2002 previa aceptación de las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2 anterior;

4. Pide al Secretario general que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo VIII, b), v), del Convenio, remita copias certificadas de la presente resolución y