

## RESUMEN

Al final del siglo XVII, se construyen en Suecia los primeros buques especializados para el transporte de crudo. Después de la Segunda Guerra Mundial, y para dar una respuesta a la creciente demanda de productos derivados del petróleo, el tamaño de los buques tanque aumentó, así como el número de buques que se dedicaban a esta actividad.

Como consecuencia del aumento de tráfico de este tipo de buques, se empiezan a producir accidentes en el mar, y quedó claro para la comunidad internacional que había que hacer algo para prevenir la contaminación del mar por los buques.

El primer intento de ello, fue el Convenio OILPOL 54, que fue desarrollado con la idea de prevenir la contaminación del mar por hidrocarburos. Sin embargo, pronto se reconoció que este Convenio era insuficiente.

En 1967, con el desastre del buque Torrey Canyon, el sistema existente de prevención quedó en tela de juicio. Así pues, con objeto de prevenir la contaminación de los buques en cualquiera de sus formas, en 1973, y bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, se firma en Londres el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. Más tarde, este Convenio sería enmendado por los Protocolos de 1978, y de 1997.

Este trabajo, trata los procesos de negociación, firma, adopción, ratificación y entrada en vigor del Convenio MARPOL y sus enmiendas, mostrando un interés especial en la realidad española. Está dividido en cuatro áreas principales:

La primera (Capítulo I), está dedicada a establecer el objeto y alcance de este trabajo; la segunda (Capítulo II y III), es un acercamiento rápido al Derecho Internacional sobre contaminación marina; la tercera (Capítulos IV a IX), analiza el texto del Convenio, y también sus seis anexos técnicos; la última (Capítulo X), presenta las conclusiones generales. Aunque hay conclusiones específicas incluidas en cada capítulo, se pensó que sería de interés incluir este último capítulo con conclusiones generales, para tratar diferentes aspectos generales del Convenio, y no sólo los relacionados con una fuente de contaminación en concreto.

## ABSTRACT

At the end of the seventeenth century, the first specialized vessels for transportation of crude oil by sea were built in Sweden. After the Second World War, and in order to give an answer to the increasing demand of oil products, the size of crude oil tankers increased, as well as the number of them.

As a direct consequence of the increase in the traffic of this type of vessels, accidents began to occur, and it was clear to the international community that something had to be done to prevent pollution of the sea from ships.

The first attempt to do so, was the OILPOL 54 Convention, which was developed with the idea of preventing the pollution of the sea by oil. However, it was soon recognized that this Convention was insufficient.

In 1967, with the disaster of the ship Torrey Canyon, the existent system for the prevention of pollution was questioned. With the purpose of preventing pollution from ships in any form, in 1973 under the auspices of the International Maritime Organization (IMO), the International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL) was signed in London. Later on, this Convention was amended by the 1978, and 1997 Protocols.

This work discusses the negotiation, signature, adoption, ratification, entry into force processes and current state of the MARPOL Convention and its amendments, taking special interest to the Spanish reality. It is divided in four main areas:

The first one (Chapter I), is set to establishing the aim and scope of this work; the second one (Chapters II and III), is a fast approach to the International Law regarding pollution in the maritime field; the third one (Chapters IV to IX), analyzes the text of the Convention, and also its six technical annexes; the last one (Chapter X), presents the main general conclusions. Although there are specific conclusions included in each chapter, a general conclusion section was thought of interest in order to deal with general aspects of the Convention, and not only with a specific source of pollution.