



ClientEarth®



GREENPEACE



OCEANA ocean care



## Petición al Gobierno de España por medio del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para que incluya un límite de velocidad obligatorio a los barcos en el Plan de Gestión del Área Marina Protegida y ZEPIM “Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo”

### 1. Justificación ambiental

**Estado de conservación del rorcual común y el cachalote:** En las últimas décadas, las poblaciones de rorcual común (*Balaenoptera physalus*) y cachalote (*Physeter macrocephalus*) en el mar Mediterráneo han seguido una preocupante tendencia a la baja. Si en los años 90 se estimaba que había 3.500 rorcuales comunes en la región, el número se había reducido a 1.800 entre 2018 y 2019, según los resultados del último Accobams Survey Initiative (ASI), impulsada por el Acuerdo sobre la Conservación de los Cetáceos del Mar Negro, el Mar Mediterráneo y el Área Atlántica Contigua (ACCOBAMS).<sup>1</sup> Según los estudios disponibles, se estima que el número de cachalotes presente en el Mediterráneo se sitúa entre 500 y 5.000 ejemplares, estando entre 250 y 2.500 el número de individuos maduros.<sup>2</sup>

La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), en su última evaluación de diciembre de 2021, mantuvo en su Lista Roja al cachalote en la categoría de “en peligro de extinción”, mientras que el rorcual común pasó de la categoría de “vulnerable” a la de “en peligro de extinción”.<sup>3</sup>

Para estas dos especies, las colisiones con embarcaciones son la principal causa de muerte inducida por el hombre en el Mediterráneo noroccidental, una zona con una intensidad alta y creciente de tráfico marítimo.<sup>4</sup> El movimiento de buques aquí es de unos 220.000 al año, con velocidades medias de entre 14 y 20 nudos en el caso de los buques mercantes o incluso de hasta 35 nudos en el caso de los ferris.<sup>5</sup> Según el análisis de los datos de navegación (AIS), aproximadamente el 75% de la distancia total recorrida por los buques comerciales que navegan en esta zona se realiza a velocidades medias superiores a los 10 nudos.

<sup>1</sup> ACCOBAMS Survey Initiative (2021). Estimates of abundance and distribution of cetaceans, marine mega-fauna and marine litter in the Mediterranean Sea from 2018-2019 surveys. Disponible en: <https://accobams.org/wp-content/uploads/2021/11/ASI-Med-Report-updated.pdf> .

<sup>2</sup> E Pirota, E Carpinelli, A Frantzis, P Gauffier, C Lanfredi, D.S Pace, L.E Rendell (2021). *Physeter macrocephalus* (Mediterranean subpopulation). The IUCN Red List of Threatened Species 2021: e.T16370739A50285671. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.2305/IUCN.UK.2021-3.RLTS.T16370739A50285671.en> .

<sup>3</sup> S Panigada, P Gauffier, G Notarbartolo di Sciara (2021). *Balaenoptera physalus* (Mediterranean subpopulation). The IUCN Red List of Threatened Species 2021: e.T16208224A50387979. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.2305/IUCN.UK.2021-3.RLTS.T16208224A50387979.en> .

<sup>4</sup> S Panigada & R Leaper (2009). Ship strikes in the Mediterranean Sea: assessment and identification of conservation and mitigation measures. Journal of Cetacean Research and Management.

<sup>5</sup> OMI (2023). Designación del mar Mediterráneo Noroccidental como zona marina especialmente sensible. Resolución MEPC.380(80), adoptada 7 de julio de 2023.

Las colisiones de barcos con cachalotes y rorcuales contribuyen de forma significativa a la continua disminución del número de individuos de estas dos especies. Éstas, dado su lento crecimiento y baja tasa reproductiva, no pueden reponer ejemplares con la suficiente rapidez para compensar esas pérdidas, por lo que se corre el riesgo de que las colisiones terminen siendo el factor determinante que haga desaparecer sus poblaciones en el Mediterráneo.

**El Corredor de Migración de Cetáceos:** En aguas españolas del Mediterráneo noroccidental se encuentra el “Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo”, con una superficie de 46.385 km<sup>2</sup> localizados entre las regiones de Valencia, Cataluña y las Islas Baleares, declarado por España, mediante el Real Decreto 699/2018, como Área Marina Protegida (AMP) en 2018 y poco después, en 2019, como Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) por el Convenio de Barcelona (UNEP/MAP).

El Corredor de Migración de Cetáceos es un área de crucial importancia para la supervivencia de los cetáceos en el Mediterráneo Occidental. Así lo reconoce el citado Real Decreto 699/2018. Además del rorcual, especie que mantiene pautas migratorias, ésta norma también reconoce la importancia de esta área para la conservación de otras especies de cetáceos como el cachalote, el delfín mular (*Tursiops truncatus*), el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*), el delfín común (*Delphinus delphis*), el calderón común (*Globicephala melas*), el calderón gris (*Grampus griseus*) y el zifio de Cuvier (*Ziphius cavirostris*); así como de tortugas marinas como la tortuga boba (*Caretta caretta*), tiburones y aves marinas. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) de España está elaborando actualmente el plan de gestión de este espacio marino de elevado valor ecológico.

En 2021, el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) realizó un estudio para analizar el riesgo de colisión potencial entre ballenas y el tráfico marítimo en el Corredor de Migración de Cetáceos. Este estudio concluyó que: las ballenas sufren colisiones con buques en la región y que por lo tanto su población se encuentra en riesgo; que sin medidas de protección eficaces para mitigar el riesgo de colisión cabe esperar que declinen las poblaciones de cetáceos medianos y grandes; y que la implantación de una estrategia de reducción de la velocidad daría lugar a una disminución considerable de la probabilidad de que se produzcan colisiones y lesiones mortales en el ámbito de la fauna marina.<sup>6</sup>

**Zona Marina Particularmente Sensible:** El riesgo de colisiones con grandes ballenas en el Mediterráneo noroccidental ha sido reconocido por la Organización Marítima Internacional (OMI) al adoptarlo como Zona Marina Particularmente Sensible (ZMES) con el fin de proteger las especies amenazadas y únicas de la zona de los impactos del tráfico marítimo y preservar en la medida de lo posible su hábitat crítico y establecer una recomendación de reducir la velocidad de los barcos a 10-13 nudos.<sup>7</sup>

## 2. Respaldo por las instituciones internacionales

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

De acuerdo con la Resolución 7.12 (2019)<sup>8</sup> de ACCOBAMS: *“la velocidad, más que la forma o el desplazamiento, de los buques es el factor más significativo de las colisiones de barcos con ballenas”*

---

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> ACCOBAMS (2019). Resolution 7.12 on Ship strikes. ACCOBAMS-MOP7/2019/Doc38/Annex15/Res.7.12.

y afirma que *“las únicas medidas eficaces para evitar lesiones graves y la muerte de cetáceos por colisiones con buques en la actualidad son (a) evitar por parte de los buques las zonas o épocas con alta densidad de ballenas, incluido el establecimiento de corredores de navegación o zonas de no navegación, y (b) reducciones de velocidad en dichas zonas o épocas, disminuyendo la velocidad de los buques a velocidades inferiores a 10-12 nudos”*. En la misma línea se reafirma la Resolución 8.18 (2022)<sup>9</sup> de ACCOBAMS: *“cuando no es posible establecer rutas para mantener separadas a ballenas y embarcaciones, la única medida demostrada para reducir las colisiones mortales con la mayoría de los grandes cetáceos es la reducción de la velocidad”*. En ese sentido, los mejores datos científicos disponibles indican que la probabilidad de que una colisión tenga un efecto letal en una ballena es muy reducida cuando la velocidad del buque no supera los 10 nudos.<sup>10</sup>

La reducción de velocidad ha sido planteada además en el marco de la OMI,<sup>11</sup> el Convenio de Diversidad Biológica,<sup>12</sup> la Comisión Ballenera Internacional (CBI),<sup>13</sup> por la Unión Europea,<sup>14</sup> en el marco nacional<sup>15</sup> y particularmente el límite de 10-12 nudos por ACCOBAMS, la UICN y la CBI.<sup>16</sup>

**Así pues, si realmente se quiere proteger eficazmente a las poblaciones de cetáceos en esta zona del Mediterráneo y evitar el declive de sus poblaciones, resulta necesario limitar la velocidad de los barcos que navegan por ella.**

**Obligatoriedad de la medida:** En las zonas del mundo donde se han aplicado medidas de reducción de velocidad de los barcos, se ha comprobado que las medidas de carácter voluntario rara vez se cumplen o tienen éxito.<sup>17</sup> **Es decir, para que sean realmente eficaces, las medidas de reducción de la velocidad deben ser obligatorias, y deben extenderse a todos los buques, sin excepción.**<sup>18</sup> Además, la vigilancia estricta de los límites de velocidad obligatorios es esencial para garantizar su cumplimiento.

Una de las ventajas de la reducción obligatoria de la velocidad de los buques es que crea unas condiciones equitativas para todas las compañías navieras, garantizando que todas ellas estén sujetas a las mismas restricciones y que su cumplimiento no suponga ninguna desventaja

---

<sup>9</sup> ACCOBAMS (2022). Resolution 8.18 on ship strikes. ACCOBAMS-MOP8/2022/Doc31/Annex13/Res8.18.

<sup>10</sup> Vanderlaan, A. S. and Taggart, C. T. 2007. Vessel collisions with whales: the probability of lethal injury based on vessel speed. *Marine Mammal Science* 23:144-156; D Laist, A Knowlton, D Pendleton D (2014). Effectiveness of mandatory vessel speed limits for protected North Atlantic right whales. *Endangered Species Research*. Vol. 23. Doi: 10.3354/esr00586; R Constantine, M Johnson, L Riekkola, S Jervis, L Kozmian-Ledward, T Dennis, L Torres, N Aguilar de Soto (2015). Mitigation of vessel-strike mortality of endangered Bryde’s whales in the Hauraki Gulf, New Zealand. *Biological Conservation*. Vol 186. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.biocon.2015.03.008> .

<sup>11</sup> OMI (2023). Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo con el fin de abordar sus efectos en la fauna marina. MEPC.1/Circ.906. apdos. 6.23-6.25; IMO (2009). Documento guía para reducir al mínimo el riesgo de colisión entre buques y cetáceos. MEPC.1/Circ.674. apdo. 12.1.

<sup>12</sup> S Harding, N Cousins (2022). Review of the Impacts of Anthropogenic Underwater Noise on Marine Biodiversity and Approaches to Manage and Mitigate them. Technical Series No. 99. Secretariat of the Convention on Biological Diversity. CBD Technical Series No. 99. Disponible en: <https://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-99-en.pdf> .

<sup>13</sup> CBI (Marzo 2022). Strategic Plan to Mitigate the Impacts of Ship Strikes on Cetacean Populations: 2022-2032’ 19858 IWC.

<sup>14</sup> Comisión Europea (UE). «Documento de orientación sobre la protección rigurosa de las especies animales de interés comunitario con arreglo a la Directiva sobre los hábitats» (12 de octubre de 2021) COM (2021) 7301 final. apdo (2-80).

<sup>15</sup> Real Decreto 150/2023, de 28 de febrero, por el que se aprueban los planes de ordenación del espacio marítimo de las cinco demarcaciones marinas españolas. Tabla 28, OEM5.

<sup>16</sup> ACCOBAMS (2019). Recommendations from the joint IWC-IUCN-ACCOBAMS workshop to evaluate how the data and process used to identify important marine mammal areas (IMMAS) can assist in identifying areas of high risk for ship strikes. ACCOBAMS-MOP7/2019/Doc38/Annex15/Res.7.12.

<sup>17</sup> J Morten, R Freedman, J Adams et al. (2022). Evaluating adherence with voluntary slow speed initiatives to protect endangered whales. *Frontiers in Marine Science*. Vol. 9.

<sup>18</sup> Vid. Oceana (2023). Go slow, Whales below: Vessel strikes continue to threaten north atlantic right whales. Disponible en: <https://oceana.org/reports/go-slow-whales-below-vessel-strikes-continue-to-threaten-north-atlantic-right-whales/> .

competitiva, algo que no se puede conseguir con meras recomendaciones o medidas voluntarias, lo cual ha sido confirmado en el marco de la Resolución 8.17 (2022) ACCOBAMS<sup>19</sup>, la cual declara que: "... la aplicación de medidas obligatorias proporciona igualdad de condiciones al sector privado".

**Múltiples beneficios ambientales:** La disminución de velocidad de los buques produce múltiples beneficios ambientales. Está demostrado que, entre las diversas medidas operativas disponibles, la reducción de la velocidad de los buques es la forma más rentable de reducir el impacto medioambiental del transporte marítimo. De hecho, esta medida permite reducir, de forma muy significativa y con efecto inmediato, las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos como los óxidos de azufre (SOx), los óxidos de nitrógeno (NOx) y el carbono negro, así como el ruido submarino y el riesgo de colisión con la fauna marina. A este respecto, la ya citada Resolución 8.17 (2022)<sup>20</sup> de ACCOBAMS alienta a las partes contratantes a promover: "... la aplicación de reducciones de velocidad de los buques (por ejemplo, la navegación lenta) como medida operativa que produce múltiples beneficios ambientales, incluida la reducción del ruido submarino y de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como del riesgo de colisión con los buques, y promover tales medidas en el contexto de la propuesta de Zona Marítima Especialmente Sensible en el Mediterráneo Noroccidental".

### 3. Justificación legal

La implementación de una medida de reducción obligatoria de la velocidad de los barcos en el plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos garantizaría el cumplimiento por parte de España de diversos compromisos internacionales y regionales para salvaguardar su biodiversidad y, en concreto, el hábitat de las especies migratorias amenazadas. Estos compromisos incluyen los de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) (arts. 192 y 194), el Convenio sobre la Diversidad Biológica (art. 8 y 22.1), la Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres (art. 3.4), ACCOBAMS (art. 2) y el Protocolo ZEPIM del Convenio de Barcelona (arts. 6 y 11). Además, España cumpliría las obligaciones que le impone el marco europeo, tal y como se recoge en la Directiva de Hábitats (art. 12) y la Directiva Marco sobre la Estrategia Marina (descriptores 1,4 y 11). Adicionalmente sería una contribución importante a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) de Naciones Unidas, sobre todo el 14.2.

Pero, sobre todo, la medida daría efecto a la normativa española para la protección de la biodiversidad y el medio marino la cual es aplicable a su Zona Económica Exclusiva (ZEE).<sup>21</sup> Ponemos énfasis en que España además cuenta con el Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos. Esta normativa se aplica al tráfico marítimo en general (salvo las actividades de protección civil, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, seguridad pública marítima y aérea y defensa nacional, que se regirán por su normativa específica, según recoge el art. 3.6), estableciendo que los derechos de libre navegación y de paso inocente se ejercerán en los términos previstos en el derecho internacional, si bien los buques extranjeros deberán cumplir con las medidas decretadas de protección de los cetáceos (art 3.7). Las disposiciones de este real decreto son aplicables en las aguas sometidas a soberanía, derechos soberanos o jurisdicción española, que comprenden las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la ZEE (art 3.1). Por lo tanto, es importante considerar que las colisiones con cetáceos y, en ciertos supuestos, la emisión de ruido submarino, pueden suponer una violación de las medidas establecidas en este real decreto.

Además de ser una medida ambientalmente necesaria para salvaguardar las poblaciones de cachalotes y rorcuales en peligro de extinción en el marco de la jurisdicción ambiental de España sobre el Corredor de Migración de Cetáceos, la obligación de reducción de la velocidad no interfiere

<sup>19</sup> ACCOBAMS (2022). Resolution 8.17 Underwater noise. ACCOBAMS-MOP8/2022/Doc31/Annex13/Res8.17.

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

en el objetivo de la libre navegación en la ZEE, pero tiene como propósito conciliar la actividad con el objetivo de conservación del AMP/ZEPIM. La medida se podría presentar a la OMI a través del procedimiento del artículo 211 (6) de CONVEMAR.

En conclusión, el intenso tráfico de buques a velocidades de más de 10 nudos en las aguas del Corredor de Migración de Cetáceos compromete el buen estado de este espacio y sus especies, por lo cual esta actividad no es compatible, tal y como se está desarrollando actualmente, con los objetivos de conservación y protección del Área Marina Protegida. En consecuencia, el tráfico marítimo debe ser regulado por España, fundamentalmente, a través de un límite de velocidad obligatorio, para lograr así una adecuada conciliación de esta actividad con la necesaria protección de la biodiversidad en la zona y poder hacer frente eficazmente al declive de la población de rorcuales comunes y cachalotes a causa de las colisiones con barcos.

El plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo, actualmente en elaboración por el MITECO, es el instrumento indicado para introducir un límite de velocidad vinculante como medida de gestión eficaz, ya que permite responder a la presión, y mitigarla, en esta Área Marina Protegida y ZEPIM dónde la mayor amenaza para la biodiversidad es el transporte marítimo a velocidades de más de 10 nudos. Con esta medida se asegura la compatibilidad de la actividad de la navegación con el objetivo de proteger las especies de cetáceos amenazados, no existiendo a fecha de hoy otra medida menos limitante para los navegantes con la misma efectividad y eficiencia sobre todo a corto plazo.

## PETICIÓN:

Por todo ello, pedimos al Gobierno español por medio del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (de acuerdo, si fuera preciso, con otras Administraciones sectorialmente competentes) que introduzca, en el Plan de Gestión de este espacio actualmente en elaboración, una medida de reducción obligatoria de la velocidad de los barcos en la totalidad del Área Marina Protegida y ZEPIM “Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo”.

En concreto, se solicita:

1. la implementación de un límite general de velocidad obligatorio de 10 nudos para todas las embarcaciones, incluyendo las recreativas, que naveguen dentro del ámbito espacial del Corredor de Migración de Cetáceos;
2. diseñar, con la ayuda de los pertinentes estudios científicos y técnicos, un dispositivo de separación de tráfico (TSS, en inglés) por el que los buques mercantes deberán navegar obligatoriamente a una velocidad reducida con respecto a su velocidad media operativa en un porcentaje a determinar, para cada categoría de barcos, en base a los correspondientes estudios científicos y técnicos;
3. determinar, para los ferris operando en régimen de servicio público, que ya siguen unas trayectorias fijas, en base a los pertinentes estudios científicos y técnicos, una reducción de velocidad obligatoria que permita maximizar la reducción del riesgo de colisiones sin poner en riesgo la calidad del servicio que proporcionan.



ClientEarth®



GREENPEACE



OCEANA ocean care

