



Universidad Pontificia Comillas
Master en Derecho y Negocio Marítimo
Instituto Marítimo Español

**LUGARES DE REFUGIO:
COMPARATIVA ENTRE EL DERECHO
FRANCÉS Y ESPAÑOL**

Noviembre de 2021

Autor: Don Jean-Paul Hakim

Tutor: Profesor Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
I- EL PUERTO COMO LUGAR DE REFUGIO	6
II- CATÁSTROFES ECOLÓGICAS O ACELERADORES DE CONCIENCIA	7
III- LOS LUGARES DE REFUGIO: NACIMIENTO Y EMANCIPACIÓN	8
IV- NORMATIVA JURÍDICA INTERNACIONAL	9
4.1 CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 1982 (CONVEMAR)	9
4.1.1 DERECHO DEL ESTADO COSTERO SOBRE EL MAR TERRITORIAL	9
4.1.3 CONVEMAR, <i>RATIONAE MATERIAE</i>	10
4.1.4 CONVEMAR, <i>RATIONAE LOCI</i> Y MEDIDAS PERMITIDAS PARA SU EJECUCIÓN	12
4.1.5 OBLIGACIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO EN EL MAR TERRITORIAL	13
4.2 EL CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (BRUSELAS 29 DE NOVIEMBRE DE 1969) Y EL PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, (LONDRES 2 DE NOVIEMBRE DE 1973).	15
4.2.1 CONCEPTO JURÍDICO DE LA ALTA MAR	15
4.2.2 <i>RATIONAE MATERIAE</i> DEL CONVENIO DEL 1969 Y DE SU PROTOCOLO DEL 1973	15
4.2.3 <i>RATIONAE LOCI</i>	16
4.3 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO DE 1989	17
4.4 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (CONVENIO OPRC ADOPTADO EN 1990 Y EN VIGOR DESDE 1995) Y PROTOCOLO SOBRE SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS (PROTOCOLO HNS AÑO 2000)	17
V- PLANTEAMIENTO ENTRE LA OMI Y EL CMI: ¿CONVENIO Ó DIRECTRICES?	20
5.1 LÍNEAS MAESTRAS DE LAS DIRECTRICES	23
5.2 CLASES DE MEDIDAS	25
VI- COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS: EL EJEMPLO DE ESPAÑA CON FRANCIA	26
6.1 TEXTOS INTERNACIONALES QUE ABOGAN POR LA COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS EN LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN	26
6.1.1 EL CONVENIO DE BARCELONA	26
6.1.2 ACUERDO RAMOGE	28
6.1.3 AL NIVEL COMUNITARIO: EL EJEMPLO DE LA DIRECTIVA 2009/17	28
6.1.4 PLAN GOLFO DE LEÓN Y PLAN GOLFO DE VIZCAYA	28
VII- CRITERIOS EN CUANTO AL BUQUE Y AL PELIGRO	29
7.1 TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA 2002/59/CE EN FRANCIA Y EN ESPAÑA	29
7.2 LA SITUACIÓN DE PELIGRO O DE DIFICULTAD	30
7.3 LOS INFORMES DEL BUQUE Y LOS DEMÁS INSTRUMENTOS PARA EVALUAR EL RIESGO	30
7.3.1 NORMATIVA INTERNACIONAL	30

7.3.2 NORMATIVA FRANCESA	30
7.3.2 NORMATIVA EN ESPAÑA	33
7.4 OTROS CRITERIOS PROPIOS AL BUQUE Y A SU CARGA	33
VIII- EL EJEMPLO DEL M/V “CASTOR”	34
IX- LA BUENA GESTIÓN DEL “MODERN EXPRESS”	39
X-LA ACOGIDA DEL BUQUE: NORMATIVIDAD Y ETAPAS PREVIAS	43
10.1 LA TOMA EN CUENTA DEL NIVEL DE PELIGROSIDAD DE LA MERCANCÍA	43
10.2 ARMONIZACIÓN EUROPEA EN CONSONANCIA CON LAS INDICACIONES DE LA OMI	44
10.3 LA ELABORACIÓN DE LOS PLANES DE ACOGIDA EN ESPAÑA	46
10.4 LA ELABORACIÓN DE LOS PLANES DE ACOGIDA EN FRANCIA	48
10.5 EL LUGAR ADECUADO PARA LA ACOGIDA	48
XI- AUTORIDADES COMPETENTES PARA TOMAR LA DECISIÓN DE ACOGER	49
11.1 NORMATIVA EUROPA	50
11.2 NORMATIVA ESPAÑOLA	51
11.3 NORMATIVA FRANCESA	52
XII- LAS GARANTÍAS	56
12.1 NORMATIVIDAD	56
12.2 OBJETIVO DE LAS GARANTÍAS Y LÍMITES	59
XIII- RESPONSABILIDAD Y SUS LÍMITES	60
13.1 EL LÍMITE DE RESPONSABILIDAD	60
13.2 LAS DEROGACIONES ESPECIALES A LOS LÍMITES GENERALES DE RESPONSABILIDAD: EL EJEMPLO DE LOS CASOS DEL “PRESTIGE” Y DEL “ERIKA”	61
13.2.1 RESPONSABILIDADES A LA HORA DE REPARAR LOS DAÑOS RESULTANTES DE CONTAMINACIÓN	61
13.2.2 LA RESPONSABILIDAD DEL CAPITÁN	62
13.2.3 LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR	66
13.2.4 LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DEL BUQUE	67
13.2.5 LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL ASEGURADOR	68
13.2.6 LA INDEMNIZACIÓN EMANANDO DEL FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN	69
XIV- ACEPTACIÓN DE LA ACOGIDA Y SUS POSIBLES RIESGOS	70
XV- CONCLUSIONES	72
BIBLIOGRAFIA Y DOCUMENTACIÓN	75
GLOSARIO	87
ANEXO 1 – OMI GUIDELINES RESOLUCIÓN A.949(23)	88

AGRADACEMIENTOS

En primer lugar, quisiera agradecer a mi Tutor de Trabajo de fin de Máster, el Profesor Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, por sus valiosos consejos, su apoyo, su amistad y su amable disponibilidad.

Igualmente me gustaría agradecer a mi familia, especialmente a mis padres y abuelos, su inmenso apoyo, por haberme transmitido no sólo el apego a España, su cultura y su lengua, sino también el gusto por el esfuerzo y el trabajo.

INTRODUCCIÓN

La adecuada contemplación y el examen de rigor de los Puertos o “Lugares de Refugio” desde el punto de vista del Derecho Internacional, ha de tener siempre presente que el comercio marítimo tiene un carácter mundial, que los buques navegan por todos los mares y que los mismos buques y su navegación están sujetos a los riesgos propios de ésta, que, en muchas ocasiones, el personal de a bordo no es capaz de superar o resolver por sí mismo, por sí solo, siendo precisa la búsqueda de soluciones únicamente posibles en lugares de la potestad y jurisdicción de los Estados ribereños más próximos a los lugares donde surge el incidente.

En cuanto al paso vertical de un buque, existen dos supuestos. El primero cuando un buque efectúa un paso normal, en el marco del comercio: por ejemplo el caso de un buque francés saliendo de Saint Nazaire para ir a Vigo, y descargar coches y cargar otros. El segundo, cuando un buque está en peligro: por ejemplo el caso de un buque alemán que va al Congo, cogiendo una escora a las alturas de Francia por el golfo de Vizcaya. Necesita auxilio en Francia o en España, y más precisamente necesita un lugar de refugio.

En este caso, la situación de peligro de un buque es una amenaza de peligro grave e inminente que, en opinión del capitán, requiere efectivamente asistencia, y poder efectuar dicho paso vertical para refugiarse.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, prevé diferentes casos de socorro en el equipo de comunicación del buque: abandono del buque, colisión, solicitud de asistencia adicional, el buque está inutilizado y a la deriva, el buque está encallado, inundación de la maquinaria o de los espacios de carga, el buque se hunde, ha habido una explosión, el buque ha tomado una escora inesperada, hay un hombre al agua, hay un incendio a bordo, hay una amenaza no deseada, hay un ataque armado o un ataque pirata.

En muchas situaciones, el buque necesita ayuda para tapar sus agujeros, para ser remolcado, para ser sacado del bajío en el que está varado, para que se le ayude a controlar el fuego, para poner a salvo su carga, para liberarlo de los piratas... Por último, no puede luchar solo contra los posibles efectos secundarios de su situación de peligro, en particular la contaminación relacionada con su carga o sus bodegas.

Además todos los Estados Parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) tienen la obligación de proteger y preservar el medio ambiente marino. Para cumplir con esta obligación, los Estados deben elaborar y aplicar un Plan Nacional de Contingencia para responder a cualquier incidente marítimo. Relacionado con este tema, las Directrices de la OMI tratan de los Lugares de Refugio.

En efecto, según dichas directrices, cuando un buque ha sufrido un incidente, "el mejor método para impedir los daños o la contaminación debidos al deterioro progresivo del buque sería alijar la carga y el combustible y reparar el buque. Es preferible que esta operación se efectúe en un lugar de refugio" ya que "de hecho resulta difícil ocuparse de manera satisfactoria y eficaz de un siniestro marítimo en mar abierta." (*Resolución de la OMI A.949(23) Adoptada el 5 de diciembre de 2003 (Punto 17 del orden del día Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia)*).

Precisamente, el concepto de lugar de refugio se introdujo a raíz del naufragio del "Erika" en 1999, cuando la Unión Europea se dio cuenta de que "la falta de disponibilidad de lugares de refugio puede tener consecuencias graves en caso de accidente en el mar" y animó a los Estados miembros "a elaborar planes para que, si la situación así lo requiere, los buques en peligro puedan encontrar refugio en sus puertos o en cualquier otra zona protegida, en las mejores condiciones posibles." (*Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo*) Estos mismos planes deben incluir también la provisión de medios e instalaciones de asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación. (*Ib idem*)

Entre otros, la designación de un lugar de refugio también pretende limitar el impacto de cualquier contaminación marina a una parte de la costa en lugar de una

contaminación masiva en mar abierto. Tras el hundimiento del “Prestige” en noviembre de 2002 frente a las costas de Galicia, España trató primero de trasladar el petrolero hacia Francia y luego hacia Portugal. La falta de identificación rápida y decisiva de un puerto de refugio provocó la contaminación de 400 km de costa.

La consecuencia de estos accidentes fue la respuesta jurídica a nivel internacional, comunitario y nacional, como en las legislaciones francesas y españolas. Los buques que necesiten asistencia pueden solicitar un lugar de refugio a un Estado costero vecino. Sin embargo, este último, en base a la prerrogativa de su soberanía, tiene el derecho de aceptar, rechazar o modificar la solicitud.

Es lo que sucedió el verano de 2012 en Francia. El Estado Francés se negó a aceptar el portacontenedores “MSC-Flaminia”¹, un buque con pabellón alemán a la deriva no muy lejos de la costa de Bretaña. El buque había sufrido un incendio y una doble explosión que dañó parte de la carga y costó la vida a dos marineros. París consideró que no había ninguna situación de emergencia y quiso sobre todo tener garantías sobre el estado del casco y el contenido de los bultos que se transportaban, que eran potencialmente peligrosas. El buque llegó finalmente a su destino final en el norte de Alemania casi dos meses después del accidente.

A la vista de los diferentes elementos precitados, cabe analizar la normativa internacional y las Directrices de la OMI sobre los lugares de refugio, antes de centrarnos en el marco jurídico que aporta la normativa comunitaria, y las legislaciones nacionales de Francia y España. Esta aprehensión se hará a la luz de los incidentes y accidentes más relevantes que sucedieron en ambos países.

Con este trabajo, se pretende apreciar la regulación jurídica de los puertos y lugares de refugio desde una perspectiva comparatista.

I- El puerto como lugar de refugio

Para los primeros marinos, los puertos eran refugios, lugares de acogida o puertos más o menos equipados en las costas cuando las condiciones de navegación eran severas. Más tarde, se convirtieron en lugares de carga o descarga de mercancías,

¹ *Ouest-France*, ““MSC-Flaminia” Pas un cas port refuge”, 10 de Septiembre de 2012, <https://www.ouest-france.fr/bretagne/”MSC-Flaminia”-pas-un-cas-port-refuge-1553442?page=3>

insertados en las ciudades en una época en la que el transporte marítimo era, con mucho, la vía más adecuada, así como en lugares donde se estacionaban las fuerzas navales de las naciones marítimas².

El miedo a lo desconocido o a lo que nos es ajeno, es un sentimiento común a la inmensa mayoría de la humanidad, se refleja también en el temor de muchos países costeros a que los buques extranjeros vengan a fondear en sus puertos.

Este miedo viene incrementado cuando sus características o su carga pueden poner en peligro la integridad del litoral³.

Además, en los cuarenta últimos años surgieron varias reflexiones en cuanto a la acogida de los buques representado amenazas para el litoral de los países acogedores.

En este sentido, cabe recordar que el deber de salvamento se impuso a todas las naciones marítimas. En consecuencia de esto, los buques en dificultad técnica o humana tenían la posibilidad de atracarse o refugiarse en la costa, o en un puerto de cualquier país costero⁴.

Al considerar que hoy en día los puertos tienen una función económica esencial, su compaginación con su función de lugar de refugio presenta ciertas dificultades. En este sentido, el *Comité Maritime International* presentó ciertas hipótesis de compaginación entre el régimen tradicional reservado a los buques mercantes para su libre acceso y escala en los puertos, y el derecho de los Estados en restringir dicha libertad⁵.

II- Catástrofes ecológicas o aceleradores de conciencia

Son numerosas las catástrofes ecológicas que conoció el planeta entre las cuales podemos destacar: el “*Amoco Cadiz*” en 1978 en Bretaña, el *Exxon Valdès* en 1989 en las costas de Alaska, el *Torrey Canyon* en las costas británicas en 1967.

Más precisamente, tres incidentes con buques necesitados de asistencia ocurridos entre 1999 y 2002, hicieron acelerar la implantación de diferentes medidas de lucha

² Definición puertos marítimos, <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes/>

³ DARBÈS, Olivier, *L'escale du navire marchand*, Edit. Presse Universitaire d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence – Marseille, 2013, p. 98.

⁴ Harwich Harbour Act 1865

⁵ CMI yearbook 2003 : https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK_2003.pdf

en contra de la contaminación, dentro de las cuales la organización política, económica y jurídica alrededor de los lugares de refugio.

- En diciembre de 1999, el petrolero “*Erika*” se partió en dos frente a la costa de Francia durante una fuerte tormenta, derramando más de 30.000 toneladas de fuel⁶.
- En diciembre de 2000, otro petrolero que llevaba una carga completa de petróleo, llamado “*Castor*”, sufrió daños estructurales en el Mar Mediterráneo. El buque fue remolcado por el mar Mediterráneo durante más de un mes antes de encontrar un lugar de refugio para las reparaciones⁷.
- En 2002, otro petrolero, el “*Prestige*”, se partió en dos y se hundió frente a las costas españolas tras negársele un lugar de refugio. El “*Prestige*” derramó más de 60.000 toneladas de crudo en el medio marino⁸.

III- Los lugares de refugio: nacimiento y emancipación

Los buques que necesitan ayuda han buscado puertos y lugares de refugio desde que surcaron los mares. Sin embargo, sólo en el siglo XXI se ha buscado un enfoque internacional para crear lugares de refugio.

La cuestión del establecimiento de lugares de refugio para los buques que necesitan asistencia se planteó por primera vez en la Organización Marítima Internacional (OMI) a finales de los años 80, durante las discusiones preparatorias del Convenio Internacional de Salvamento de 1989 (CONSALVA 1989). Se propuso que los Estados costeros estuvieran obligados a admitir en sus puertos a los buques que necesitaran asistencia.

⁶200 millones de euros por el atentado ecológico del “*Erika*”,
https://elpais.com/diario/2010/03/31/sociedad/1269986405_850215.html

⁷ El fallo estructural que hundió al “*Prestige*” era conocido desde 1996, “El 30 de diciembre de 2000, el *Castor*, clasificado por ABS, sufrió un fallo estructural de gran magnitud cuando cargaba 8,7 galones de gasolina. Fue víctima de una “corrosión hiperacelerada”. “El *Castor* confirmó que los buques de un determinado tipo y antigüedad sufren de hiper corrosión y que, en esas circunstancias, la única solución razonable es proceder a su desguace” acusa la Abogacía.”,
https://elpais.com/diario/2008/06/09/espana/1212962412_850215.html

⁸España: Millionaria multa para ecocidio del petrolero “*Prestige*”,
<https://www.dw.com/es/espa%C3%B1a-millonaria-multa-por-ecocidio-del-petrolero-prestige/a-41399955>

Su artículo 11 establece lo siguiente:

“Todo Estado Parte, al dicar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puertos de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como evitar daños al medio ambiente en general”.

Sin embargo, muchos Estados han cuestionado esta disposición, fruto de un consenso, alegando que los buques que buscan refugio pueden suponer graves riesgos socioeconómicos y medioambientales para el Estado costero.

IV- Normativa jurídica internacional

4.1 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR)

4.1.1 Derecho del Estado costero sobre el mar territorial

El CONVEMAR establece el régimen jurídico del mar territorial.

El principio de la soberanía del Estado ribereño sobre su mar territorial está claramente establecido en el CONVEMAR de 1982. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho marino y al subsuelo⁹.

Esta soberanía se ejerce en las condiciones establecidas por las disposiciones del CONVEMAR y las demás normas del derecho internacional. En consecuencia, el

⁹ Artículo 2.2 del Convenio de 1982

Estado ribereño ejerce competencias exclusivas en materia económica, como el derecho de pesca, la explotación de los recursos minerales, las actividades de investigación, etc., así como en materia de policía, como la regulación de la navegación, las aduanas, la salud pública y la protección del medio ambiente.

Desde este punto de vista, el mar territorial se asimila al territorio del Estado. Sin embargo, el derecho internacional reconoce ciertas facilidades a los terceros Estados que van unidas a la libertad de navegación.

El Estado ribereño tiene derecho a tomar las medidas necesarias en su mar territorial para impedir cualquier paso que no sea inocente. Con respecto a los buques que se dirijan a aguas interiores o a una instalación portuaria situada fuera de dichas aguas, el Estado ribereño también tiene derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier violación de las condiciones a las que está sujeta la admisión de dichos buques en dichas aguas o instalaciones portuarias.

El Estado en cuestión podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre los buques extranjeros, suspender temporalmente en determinadas zonas de su mar territorial el ejercicio del derecho de paso inocente por parte de los buques extranjeros, si tal medida es indispensable para garantizar la seguridad, entre otras cosas, para poder realizar ejercicios militares. La suspensión no surtirá efecto hasta que haya sido debidamente publicada¹⁰.

4.1.3 CONVEMAR, *rationae materiae*

La acogida de buques en peligro no ha sido verdaderamente objeto de textos o convenios específicos desde la Directiva de junio de 2002¹¹. Sin embargo, la CONVEMAR de 1982 prevé el derecho de refugio en su artículo 18.2 al definir el concepto de paso, en su lógica de defensa de la libertad de navegación:

¹⁰ Art. 25 de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982.

¹¹ LE GARREC Marcel-Yves, *L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires*, Le Droit Maritime Français, fascicule numéro 637 Mai 2003, p. 484

“El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.”¹²”

Esta idea de paso inocente se encuentra también en el Convenio y Estatuto sobre la libertad de tránsito del 20 de Abril de 1921.

Sin embargo, la Convención limita el derecho de acceso a los puertos al paso inocente de acuerdo con su artículo 19. Este último establece que el paso dejará de ser inocente cuando sea *“perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño”*.

Por ejemplo, la CONVEMAR considera el buque contaminando de forma intencional y grave cómo no inocente.

En este sentido, el artículo 25.1 de la CONVEMAR establece que:

“El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.”

Se considera que el paso de un buque extranjero por el mar territorial es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño si, dentro del mar territorial, el buque realiza alguna de las siguientes actividades:

- Amenazar o utilizar la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño o de cualquier otra forma contraria a los principios del derecho internacional establecidos en la Carta de las Naciones Unidas;
- Ejercicios o maniobras con armas de cualquier tipo;
- Recogida de información en detrimento de la defensa o la seguridad del Estado ribereño;

¹² CONVEMAR texto entero
https://web.archive.org/web/20051127014328/http://www.cedepesca.org.ar/convencion_derechos_del_mar.htm

- Propaganda destinada a socavar la defensa o la seguridad del Estado ribereño;...

El Estado ribereño podrá adoptar, de conformidad con las disposiciones del Convenio y otras normas de derecho internacional, leyes y reglamentos relativos al paso inocente por su mar territorial, que podrán referirse a las siguientes cuestiones

- Seguridad de la navegación y regulación del tráfico marítimo;
- Convención sobre los Recursos Vivos del Mar;
- Prevención de las infracciones de las leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos a la pesca,...

En cuanto a los submarinos y otras embarcaciones sumergibles, su derecho de paso sólo puede ejercerse válidamente cuando navegan en la superficie y enarbolan su bandera nacional, como lo establece el artículo 20 de la CONVEMAR¹³.

4.1.4 CONVEMAR, *rationae loci* y medidas permitidas para su ejecución

De acuerdo con el artículo 211 de la CONVEMAR, los Estados partes tienen la posibilidad de establecer normas jurídicas con el objetivo de “*prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino*” para los buques extranjeros, sin perjudicar su derecho de paso inocente.

Este establecimiento de requisitos especiales concierne a los puertos y aguas interiores de los Estados miembros (artículo 211.3), su mar territorial (artículo 211.4) y sus zonas económicas exclusivas (211.5).

Según el artículo 220, el Estado ribereño tendrá la posibilidad de “*iniciar un procedimiento respecto de cualquier infracción de las leyes y reglamentos que haya dictado de conformidad con esta Convención o las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques, cuando la infracción se haya cometido en el mar territorial o en la zona económica exclusiva de dicho Estado.*”

¹³ “*en el mar territorial, los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolan su pabellón*”

Podrá también realizar una inspección física del buque cuando sea necesario, sobre todo en caso de infracción y falta de información (artículo 220.5).

El Estado ribereño tiene la posibilidad de retener un buque en cuanto exista una prueba de infracción, de acuerdo con su derecho interno (artículo 220.6).

4.1.5 Obligación del Estado ribereño en el mar territorial

4.1.5.1 Límites a las medidas ejecutivas de la CONVEMAR

Según el artículo 225, el Estado ribereño debe de *“evitar consecuencias adversas en el ejercicio de las facultades de ejecución. En el ejercicio de las facultades de ejecución contra buques extranjeros previstas en esta Convención, los Estados no pondrán en peligro la seguridad de la navegación ni ocasionarán riesgo alguno a los buques, no los conducirán a un puerto o fondeadero inseguro, ni expondrán el medio marino a un riesgo injustificado”*.

En este sentido, la Convención añade en su artículo 232 que los Estados partes serán responsables *“de los daños y perjuicios que les sean imputables”* cuando sus medidas sean *“ilegales o excedan lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible”*.

El artículo 24 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar obliga a todo Estado ribereño a no obstaculizar el paso inocente de los buques extranjeros por el mar territorial, salvo en los casos previstos en la Convención.

En particular, al aplicar el Convenio o cualquier ley o reglamento adoptado en virtud del mismo, el Estado ribereño no podrá¹⁴:

- Imponer a los buques extranjeros obligaciones cuyo efecto sea impedir o restringir el ejercicio del derecho de paso inocente de dichos buques;

¹⁴ LESSEDJINA IKWAME Ipu'ozia, *Droit maritime et élément du droit fluvial*, Tome I, Kinshasa, Presse Universitaire du Congo, 2003, p.47.

- Discriminar de hecho o de derecho a los buques de un Estado determinado o a los buques que transportan mercancías hacia o desde un Estado determinado o en nombre de un Estado determinado.

En virtud del párrafo 2 del artículo 24, el Estado ribereño deberá dar la debida publicidad a cualquier peligro para la navegación en su mar territorial del que tenga conocimiento.

4.1.5.2 Obligaciones en la Zona Económica Exclusiva

La Zona Económica Exclusiva es un concepto que surgió en la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que resulta del intento de los Estados de extender su jurisdicción lo más posible sobre las aguas adyacentes a su territorio. Al principio, la noción se confundía a veces con el mar territorial, que algunos Estados no dudaban en fijar en una anchura de 200 millas náuticas.

En otras ocasiones, esta zona se utilizaba como reserva de pesca para los nacionales del estado costero. Así, en la Proclamación Truman del 28 de septiembre de 1945, Estados Unidos se reservó el derecho de regular la pesca en una parte de alta mar adyacente a su costa, seguido por varios países latinoamericanos. Sin embargo, fue sobre todo a partir de los años 60 cuando un gran número de países en desarrollo decidieron reservarse una zona de pesca exclusiva para preservar los recursos pesqueros de la sobreexplotación de los buques factoría en sus costas.

Con el tiempo, este movimiento se extendió a todos los Estados y la Convención de 1982 simplemente tomó nota de esta nueva práctica¹⁵.

Está situado más allá del mar territorial y de la zona contigua a él, sujeto al régimen jurídico especial establecido por la Parte V de la Convención de 1982, en virtud del cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de otros Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de la Convención.

¹⁵ LESSEDJINA IKWAME Ipu'ozia, *op.cit.*, p.63.

- 1.1 4.2 El Convenio internacional relativo a la intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Bruselas 29 de noviembre de 1969) y el Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Contaminación por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, (Londres 2 de noviembre de 1973).

4.2.1 Concepto jurídico de la Alta Mar

En el artículo 87 del CONVEMAR de Montego Bay, se establece que:

“La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:

- *La libertad de navegación;*
- *La libertad de sobrevuelo;*
- *La libertad de tender cables y tuberías submarinos;*
- *La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional;*
- *La libertad de pesca;*
- *La libertad de investigación científica...”*

Además, en el artículo 88 del mismo CONVEMAR, se indica que ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.

En este sentido, la UNESCO junto con otras organizaciones, sigue defendiendo la idea de considerar jurídicamente el Alta Mar como *"patrimonio común de la humanidad"*¹⁶.

4.2.2 Rationae materiae del Convenio del 1969 y de su Protocolo del 1973

Según el artículo 1 de este convenio, el Estado parte ribereño tendrá la posibilidad de

¹⁶ Informe UNESCO, [El patrimonio mundial de alta mar: una idea que se abre camino](#), Marzo de 2020.

“tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, resultante de un accidente marítimo u otros actos relacionados con ese accidente, a los que sean razonablemente atribuibles consecuencias desastrosas de gran magnitud”.

Según el artículo 3.a), y salvo extrema urgencia, esta posibilidad viene acompañada por la necesidad de realizar una previa consulta al Estado del pabellón así como a los demás estados afectados por el accidente marítimo. También se notificará paralelamente a todas las personas teniendo interés según lo establecido en el apartado b) del mismo artículo 3.

De acuerdo con el artículo 5, las medidas tiene obligatoriamente que ser necesarias y proporcionales *“al daño causado o riesgo previsto”*.

4.2.3 *Rationae loci*

Este convenio permite al Estado parte amenazado por una contaminación realizar una intervención más allá de su mar territorial o incluso de su zona económica exclusiva, mediante medidas razonables.

Así, en cuanto sus intereses estén amenazados, tendrá la posibilidad de intervenir en materia de contaminación.

Las medidas tienen que ser proporcionales al objetivo perseguido (artículo 5), los Estados intervendrán únicamente en caso de “peligro grave o inminente” (artículo 1).

4.3 Convenio internacional sobre salvamento marítimo de 1989

Este Convenio vino a sustituir un convenio sobre salvamento adoptado en Bruselas en 1910 que incorporaba el principio de "no se paga si no se salva", según el cual al salvador solo le retribuyen sus servicios si la operación de salvamento tiene éxito¹⁷.

El Convenio internacional sobre salvamento marítimo de 1989 define la operación de salvamento como:

“todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

El salvamento no es solo aquel realizado por otro buque¹⁸.

4.4 Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio OPRC adoptado en 1990 y en vigor desde 1995) y protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (protocolo HNS año 2000)

Tras el siniestro del Exxon Valdez, Estados Unidos propuso la elaboración de un nuevo convenio internacional para abordar la preparación y la respuesta a la contaminación por hidrocarburos, específicamente a nivel mundial. El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC) establece los medios por los que los gobiernos pueden armonizar los programas nacionales y regionales de lucha contra la contaminación por hidrocarburos, las tecnologías y la asistencia mutua, especialmente en caso de derrame catastrófico.

Como se ha señalado previamente, la lucha contra la contaminación por hidrocarburos se ha centrado históricamente en el ámbito nacional o, en algunos casos, en el regional. Sin embargo, este enfoque limita la preparación y la respuesta eficaz ante la contaminación a los países que pueden permitírselo. Incluso con acuerdos regionales, la

¹⁷ Convenio internacional sobre salvamento marítimo

<https://www.imo.org/es/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>

¹⁸ BONASSIES Pierre, *Cours de droit maritime*, p.273, n°442, edición provisoria, septiembre de 2003

eficacia de los acuerdos depende de los recursos y capacidades de los gobiernos miembros¹⁹. Los países en vías de desarrollo pueden no tener los recursos necesarios para organizar una respuesta eficaz a un incidente catastrófico, incluso si están en juego intereses nacionales vitales. Como confirmarían los acontecimientos posteriores, antes del OPRC, el compendio de acuerdos internacionales carecía de un mecanismo internacional completo para hacer frente a incidentes de contaminación masiva por petróleo²⁰.

El OPRC, en vigor desde el año 1995, establece la obligación de las partes contratantes de desarrollar regímenes nacionales básicos en materia de contaminación por hidrocarburos como condición para participar en un sistema internacional²¹. A cambio, las partes contratantes tienen derecho a solicitar asistencia a cualquier otra parte contratante en caso de que se produzca un incidente de contaminación. Las condiciones de financiación de la asistencia se especifican en un esfuerzo por promover el principio de "quien contamina paga". La asistencia técnica a los países en vías de desarrollo también forma parte del enfoque global de la OPRC en materia de lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

La cooperación es un elemento clave a la hora de luchar contra la contaminación por hidrocarburos. En consecuencia, el convenio OPRC de 1990 viene a organizar dicha cooperación, al ser *“un instrumento básico con el que cuentan los estados para desarrollar sus políticas de lucha contra la contaminación marina.”*²²

¹⁹ EDWARDS David, PASCOE David, *Outcome of the IMO Conference on International Co-Operation on Oil Pollution Preparedness and Response*, 1 de Marzo de 1991
<https://meridian.allenpress.com/iosc/article/1991/1/357/199776/Outcome-of-the-IMO-Conference-on-International-Co>

²⁰ La Guerra del Golfo Pérsico puso de manifiesto las deficiencias del régimen internacional existente. Aunque no estaba en vigor, muchas de las disposiciones del OPRC se emplearon durante el vertido masivo de petróleo derivado de ese conflicto.

²¹ Los acuerdos regionales, en lugar de los regímenes nacionales, son posibles en el marco del OPRC y, de hecho, se fomentan.

²² Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (convenio OPRC) y protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (protocolo HNS)
https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/proteccion-internacional-mar/convenios-internacionales/convenio_oprc.aspx

En este sentido, el primer párrafo del artículo 1 indica lo siguiente:

“1. Las partes se comprometen, conjunta o individualmente, a tomar todas las medidas adecuadas, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio y de su anexo, para prepararse y luchar contra sucesos de contaminación por hidrocarburos.”

Por regla general, la cooperación entre Estados viene recogida a lo largo de dicho convenio:

- Artículo 4: notificación de cualquier contaminación o riesgo de contaminación por parte del buque al Estado ribereño,
- Artículo 5: información por parte del Estado ribereño notificado de una contaminación según el art.4, de los demás Estados,
- Artículo 7: cooperación en la lucha contra la contaminación,
- Artículos 8 y 9: cooperación en materia de investigación y desarrollo de técnicas anticontaminación,
- Artículo 10: promoción de acuerdos multilaterales de preparación y lucha contra la contaminación

Además de dicha cooperación, el convenio solicita que se instauren planes de emergencia tanto a bordo como en tierra. Sin embargo, en cuanto a estos planes la Abogada francesa Laetitia Janbon indica que *“aunque la mayoría de los Estados miembros hayan adoptado dichos planes, estos últimos no dan ninguna indicación precisa en cuanto al procedimiento a seguir frente a una amenaza inminente de contaminación”*²³.

²³ JANBON Laetitia, *Les lieux de refuge*, ed. DMF 634, febrero de 2003, p.160

V- Planteamiento entre la OMI y el CMI: ¿Convenio ó Directrices?

A la luz de siniestros como el “Erika”²⁴, el “Castor”²⁵ y el “Prestige”²⁶, los Estados no parecen negar la ayuda humanitaria, sino el derecho de acceso a un lugar de refugio cuando consideran que los riesgos son imperiosos. Por ejemplo, España nunca ha cuestionado su obligación moral de salvar vidas a bordo del “Prestige”. De hecho, aunque se negó a aceptar el petrolero en sus aguas interiores, rescató al capitán y a la tripulación²⁷.

Con todo, el problema radica en la ausencia de una autoridad legislativa que establezca las condiciones para el ejercicio del derecho de acceso de los buques en peligro²⁸. De hecho, a pesar de la propuesta del Comité Marítimo Internacional (CMI)²⁹, este tipo de asistencia en caso de fuerza mayor no está codificado. Ante este marco normativo lacónico, los Estados costeros tienen dificultades para evaluar el alcance de la amenaza potencial. Por lo tanto, no es de extrañar que sean muy cautelosos y rechacen el acceso a la embarcación en peligro en cuanto consideren que el riesgo es grave³⁰. De hecho, la

²⁴ En diciembre de 1999, el petrolero “Erika” envió una señal de socorro mientras estaba cargado con 31.000 toneladas de fuel pesado. El buque se partió en dos y se hundió en el Golfo de Vizcaya después de que se le negara el refugio en Francia. El rechazo causó importantes daños medioambientales. Se calcula que la cantidad de fueloil liberada durante el hundimiento es de entre 7.000 y 10.000 toneladas. Ver LAUBIER Lucien, *La marée noire de l’“Erika” : conséquences écologiques et écotoxicologiques*, 2004, 12 *Natures Sciences Sociétés* pp. 216-220.

²⁵ El petrolero “Castor” se dirigía de Rumanía a Nigeria cuando, debido al mal tiempo, su casco se agrietó. Siete autoridades marítimas (Argelia, Gibraltar, Grecia, Malta, Marruecos, España y Túnez) le negaron el refugio. Estos últimos no aceptaron que el petrolero entrara en sus aguas interiores para transferir la carga y realizar reparaciones temporales. Sin embargo, es importante señalar que la tripulación fue rescatada y el buque recibió asistencia de salvamento. Véase CHIRCOP Aldo, *Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge : New Directions for an Ancien Regime*, (2002) 33 *Ocean Dev. & Int’l L.*, p. 207.

²⁶ *Id.*, p.208.

²⁷ CHIRCOP Aldo, *Living with Ships in Distress – A New IMO Decision-Making Framework for the Requesting and Granting of Refuge*, (2004) 3 *WMU Journal of Maritime Affairs* pp. 31, 33; TANAKA Yoshifumi, *Key Elements in International Law Governing Places of Refuge for Ships : Protection of Human Life, State Interests, and Marine Environment*, (2014) 45 *J. Mar. L. & Com.* p.168.

²⁸ CHIRCOP Aldo, *Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge : New Directions for an Ancien Regime*, (2002) 33 *Ocean Dev. & Int’l L.*, p. 215.

²⁹ Comité Marítimo Internacional, *Draft Instrument on Places of Refuge*, (2007-2008) *CMI Yearbook* 126; CHIRCOP Aldo, *Assistance at Sea and Places of Refuge for Ships : Reconciling Competing Norms*, en Henrik Ringbom (dir.), *Jurisdiction over Ships. Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Boston, Brill Nijhoff Publishers, 2015, p. 140.

³⁰ SCHRODER Jens-Uwe, *Dealing with Risk and Uncertainty : How to Improve the Basis for Decisions about Granting Refuge to Ships in Need of Assistance*, (2006) 20 *Ocean Y.B.* p. 597.

norma habitual choca con el síndrome de “not- in-my-backyard”³¹. Según lo constata el Profesor Chircop: *“Este derecho a entrar en un puerto de refugio sigue siendo defendido en la literatura [...], pero contrasta con la práctica actual en la que los Estados suelen denegar el acceso.”*³²

Al hablar de derecho de paso, y más específicamente de derecho de refugio, cabe interesarnos en el concepto mismo de lugar de refugio. En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI) y el *Comité Maritime International* (CMI) aportaron nuevas indicaciones.

En efecto, en julio del año 2002, la 75 sesión de la asamblea del CMI emitió una resolución reconociendo que la acogida de un buque en peligro es preferible con el fin de evitar una contaminación más importante.

Las instancias europeas, al seguir las directrices de la OMI y del CMI, emitieron también una directiva el 27 de junio de 2002³³. El artículo 20 de dicha directiva establece lo siguiente:

“Artículo 20

Lugares de refugio

*Los Estados miembros, previa consulta a las partes interesadas, elaborarán, **teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI**, planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques en peligro. Dichos planes contendrán las disposiciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Cuando los Estados miembros lo consideren necesario y factible, dichos*

³¹ CHIRCOP Aldo, *Living with Ships in Distress – A New IMO Decision-Making Framework for the Requesting and Granting of Refuge*, (2004) 3 *WMU Journal of Maritime Affairs* 31, p. 33-36.

³² CHIRCOP Aldo, *Assistance at Sea and Places of Refuge for Ships : Reconciling Competing Norms*, ... pp.161.

³³ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32002L0059&from=FR>

planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación.

Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar el 5 de febrero de 2004, de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo.”

Dicha directiva obliga a los Estados miembros de la Unión Europea, y en consecuencia, a Francia y España, a prever lugares de refugio y planes para acoger los buques en peligro.

Sin embargo, esta obligación de acoger un buque en peligro viene acompañada por el temor de los Estados a enfrentarse a un riesgo de contaminación en sus costas.

En consecuencia, esta situación dio lugar a la elaboración de criterios de acuerdo con la CONVEMAR de Montego Bay.

Después del accidente del buque “Erika” en el año 1999 que contaminó más de 100 millas de costa, la OMI ha dictado dos Resoluciones referidas a los lugares de refugio³⁴ y los ha definido como “*un sitio donde una embarcación con necesidad de asistencia puede efectuar acciones para estabilizar su condición y reducir los riesgos a la navegación y para proteger la vida humana y el ambiente*” (Resolución A.949 (23) del 5 de diciembre de 2003, art. 1,19).

La OMI afirma que la mejor manera de asistir a un buque en peligro es en un lugar de refugio. Sin embargo, establece que la decisión es una decisión política que debe sopesarse en cada caso, por lo que actualmente los Estados no tienen la obligación de ofrecer lugares de refugio a buques en peligro. En la posición opuesta, el CMI desarrolló un borrador para una futura convención internacional sobre el tema de los lugares de refugio para buques en peligro donde dispuso la obligatoriedad de los Estados de conceder lugar de refugio salvo que existieren motivos objetivos fundados para denegarlo³⁵, vale aclarar que se trata de un

³⁴ En noviembre de 2003 la Asamblea de la OMI adoptó dos resoluciones relevantes para el tema bajo análisis, las Resoluciones A 949 (23) y A 950 (23).

³⁵ “La autoridad competente podrá denegar el acceso a un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia cuando así se solicite, tras una evaluación que establezca, por motivos razonables, que el estado

borrador sin fuerza de obligar. Del mismo modo, se establece la obligación del Estado de indemnizar los daños derivados de la negativa a autorizar el acceso a un lugar de refugio, si la negativa no fuera razonable y el derecho del Estado a condicionar el acceso a los lugares de refugio al otorgamiento de garantías adecuadas³⁶.

5.1 Líneas maestras de las directrices

Se aplican cuando no está en peligro la vida humana. Si lo estuviera, se aplicaría el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR de 27 de abril de 1979)³⁷.

Se trata de un tema eminentemente práctico, no teórico o doctrinal. Al buque en peligro, habrá que alejarlo mar adentro, o admitirlo en un lugar de refugio.

Inicialmente, la mejor alternativa posible sería admitir al buque en peligro en un lugar de refugio. Ello dependerá del grado de peligro que ello suponga para el territorio e intereses del estado ribereño.

Un ejemplo de los riesgos y del impacto de las decisiones en dicha materia sería el de la explosión del puerto de Beirut del 4 de Agosto de 2020³⁸. Ha sido provocada por el nitrato de amonio, una sustancia utilizada como fertilizante que también puede ser

del buque es tal que éste y/o su carga pueden suponer un riesgo mayor si se concede el permiso para entrar en un lugar de refugio que si se deniega dicha solicitud. La autoridad competente no denegará el acceso a un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia cuando se le solicite por el hecho de que el propietario del buque no haya presentado un certificado de seguro, una carta de garantía u otra garantía financiera.” (traducción propia), Comité Marítimo Internacional - CMI, *Draft Instrument on Places of Refuge* 2008, Párrafo 3.

³⁶ “Cuando un Estado o autoridad competente acepte conceder el acceso a un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia la autoridad competente podrá solicitar al propietario del buque que presente pruebas de un certificado de seguro, o una carta de garantía de un miembro del Grupo Internacional de Clubes de P&I u otra garantía financiera de un asegurador, un banco o una institución financiera reconocidos por un importe razonable respecto a las responsabilidades razonablemente previstas que haya identificado en su evaluación.(Traducción propia) Comité Marítimo Internacional -CMI, *Draft Instrument on Places of Refuge* 2008, Párrafo 7.

³⁷Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR)

[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

³⁸ Una brutal explosión sacude Beirut poco antes del veredicto sobre Hariri, 5 de Agosto de 2020, https://www.abc.es/internacional/abci-explosion-beirut-gran-explosion-beirut-deja-varios-heridos-y-revienta-puertas-y-ventanas-toda-ciudad-202008041800_noticia.html

empleada como explosivo, y de la que se habían guardado 2.750 toneladas en un almacén del puerto de la capital libanesa. Según el periódico británico “The Telegraph”, el compuesto se trasladó al almacén en 2014, tras ser incautado a un buque con abanderamiento moldavo previamente declarado no apto para la navegación. La nave, propiedad del empresario ruso Igor Grechushkin, trasladaba el fertilizante de Georgia a Mozambique, pero tuvo que detenerse en la capital del Líbano por culpa de un problema técnico, concreta el periódico.³⁹

De hecho, esta explosión sigue fomentado la inestabilidad del país en cuanto a su investigación llevada a cabo por la justicia⁴⁰.

Volviendo a las directrices, estarán en continua revisión y actualización para comprobar su eficacia. Según la apreciación del Profesor y Abogado Fernando Ruiz-Gálvez Villaverde, el éxito de las Directrices dependerá de que la comunidad internacional adopte el mayor número posible de convenios aprobados bajo los auspicios de la OMI.

En cuanto a la difícil cuestión de la soberanía de los Estados, según dichas Directrices recogidas en la Resolución previamente citada A.949(23) adoptada el 5 de diciembre de 2003, cabe señalar que el Estado ribereño no tiene la obligación de acoger a buques necesitados de asistencia⁴¹.

Respetando el concepto de soberanía, las Directrices invitan los Estados ribereños a realizar una actividad analítica, estudiando cada caso individualmente⁴².

En consecuencia, manteniendo un objetivo de armonía, e interés común, la finalidad de las directrices es dar a los gobiernos, capitanes de buques, navieros y salvadores, un

³⁹ *Beirut explosion: How chemicals abandoned by a Russian businessman triggered a devastating blast felt in Cyprus*, 5 de Agosto de 2020, <https://www.telegraph.co.uk/news/2020/08/05/beirut-explosion-chemicals-abandoned-russian-businessman-triggered/>

⁴⁰ *Al menos seis muertos en Beirut en los choques sectarios más graves de los últimos años*, 14 de Octubre de 2010, https://www.abc.es/internacional/abci-menos-seis-muertos-tiroteos-durante-protesta-beirut-investigacion-explosion-2020-202110141615_noticia.html

⁴¹ Resolución de la OMI A.949(23), punto 3.12 incluido en la parte relativa al *Proceso de toma de decisiones para la utilización de un lugar de refugio*, estableciendo “*Cuando se solicita autorización para acceder a un lugar de refugio, el Estado ribereño no está obligado a concederla, aunque sí debe sopesar todos los factores y riesgos de manera equilibrada y conceder refugio cuando sea razonablemente posible*”.

⁴² *Ib idem*, punto 1.7 estableciendo « *Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa* ».

marco común con el que evaluar la situación de los buques necesitados de asistencia. De hecho, este objetivo de armonía fue saludado por la Asamblea General de las Naciones Unidas indicando acoger “*con satisfacción*” el trabajo realizado por la Organización Marítima Internacional a la hora de establecer Directrices sobre lugares de refugio para los buques que lo necesiten, e invitando a los Estados “*a elaborar planes y a establecer procedimientos para aplicar esas Directrices en el caso de los buques que se encuentren en aguas sometidas a su jurisdicción*”⁴³.

5.2 Clases de medidas

Como lo dice una famosa máxima marinera, el capitán es el amo del buque después de Dios. En este sentido, le pertenece la identificación de las razones por las cuales solicita que ayuden o asisten al buque. El Apéndice 2 de las Directrices previamente citadas, identifican diferentes tipos de sucesos pudiendo justificar dicha solicitud de asistencia, como por ejemplo en caso de incendio, explosión, avería del buque, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad del buque, varada.

Una vez identificado la o las circunstancias,

In fine, incumbe al Capitán precisar al Estado ribereño el tipo o la clase de intervención que necesitaría, según establece el punto 3 del Apéndice 2 de dichas Directrices⁴⁴.

En cuanto a los Estados ribereños, las Directrices establecen de forma expresa la importancia de que “*los Estados ribereños establezcan procedimientos para resolver estas cuestiones, aun en los casos en que no haya un problema real de daños y/o contaminación*”.

Los Estados ribereños deben llevar a cabo una evaluación de los riesgos relacionados con el suceso identificado tomando en cuenta una serie de factores ambientales y sociales, condiciones naturales, planificación para contingencias y consecuencias

⁴³ Resolución A/RES/58/240, *Los océanos y el Derecho del Mar*, 5 marzo de 2004, punto 25.

⁴⁴ *Ib idem*, Apéndice 2, punto 3 : « *Intervención en caso de emergencia y medidas ulteriores tales como alijo, lucha contra la contaminación, remolque, estiba, salvamento, almacenamiento* ».

previsibles, detalladas por el mismo Apéndice 2 en su segundo punto.

El punto 3.11 de las Directrices indica que *“el análisis debe incluir una comparación entre los riesgos que se corren si el buque permanece en el mar y los que se plantearían para el lugar de refugio y su entorno, teniendo en cuenta (...) la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de las personas en el lugar de refugio y en su entorno industrial y urbano (riesgos de incendio o explosión, riesgos tóxicos, etc.), riesgo de contaminación, si el lugar de refugio es un puerto, riesgo de alteración de las operaciones del puerto (canales, muelles, equipo, otras instalaciones), evaluación de las consecuencias de rechazar una solicitud de lugar de refugio, incluida la posible repercusión en los Estados vecinos. Al realizar el análisis, se prestara la debida atención al estado de conservación del casco, las máquinas y la carga del buque necesitado de asistencia”*.

VI- Cooperación entre Estados: el ejemplo de España con Francia

6.1 Textos internacionales que abogan por la cooperación entre Estados en la lucha contra la contaminación

El OPRC 1990 es sin duda el texto al que se hará referencia aquí, de hecho, además de que todo el Convenio está dedicado al tema de la cooperación en materia de lucha contra la contaminación, el artículo 10, titulado "Fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación", explica por sí mismo los acuerdos celebrados entre España y Francia.

Otros textos promueven aún más esta cooperación, en particular los artículos 199 y 201 de la CNUDM, y la Decisión 2000/2850/CE.

6.1.1 El Convenio de Barcelona⁴⁵

Su objetivo es fomentar la cooperación internacional para un enfoque coordinado y

⁴⁵ *Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación*; este convenio, que forma parte del Plan de Acción para el Mediterráneo (1975), se adoptó el 16 de febrero de 1976, entró en vigor el 12 de febrero de 1978 y fue modificado en Barcelona el 10 de junio de 1995. La versión

global de la protección y promoción del medio marino mediterráneo. El Convenio, ampliamente ratificado por los países ribereños del Mediterráneo, incluye varios protocolos, no todos en vigor.

España es parte firmante del Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación (**Convenio de Barcelona**), y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente es el garante para implementar las acciones que decidan las partes contratantes.

Uno de ellos⁴⁶, abierto a la ratificación desde el 25 de enero de 2002, incluye en su artículo 16 disposiciones generales sobre los lugares de refugio: *"Las partes definirán estrategias nacionales, subregionales o regionales relativas a la acogida en los lugares de refugio, incluidos los puertos, de los buques en peligro que representen una amenaza para el medio ambiente marino. Cooperarán a tal efecto e informarán al Centro Regional de las medidas que hayan adoptado"*.

Es fácil ver que puede ser difícil llegar a un acuerdo total entre los 21 países que bordean este mar casi cerrado, por lo que el protocolo sólo exige la consulta y la colaboración entre los Estados. Son los acuerdos regionales los que tendrán que especificar las medidas adoptadas. La 20ª Conferencia Marítima Regional en el Mediterráneo⁴⁷ ha permitido estrechar lazos entre Francia, Italia, España y Mónaco en el ámbito del salvamento y la lucha contra la contaminación. En efecto, *"la experiencia demuestra que ningún Estado puede hacer frente solo a una catástrofe marítima"*⁴⁸ informa Pierre-Xavier COLLINET, entonces Prefecto Marítimo del Mediterráneo.

modificada del Convenio aún no está en vigor. Véase el texto del Convenio en:
<http://www.unepmap.gr/pdf/barcelonaconvention.pdf>

⁴⁶ *Protocol concerning Cooperation in Preventing Pollution from ships and, in cases of emergency, combating pollution of the Mediterranean Sea*, cf. <http://www.unepmap.gr/pdf/newemergency.pdf>
El REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean) está destinado a asistir a los Estados costeros del Mediterráneo en la aplicación de este Protocolo.

⁴⁷ Esta 20ª conferencia tuvo lugar en Toulon en diciembre de 2002, y su tema fue "La cooperación entre Francia, España, Italia y Mónaco en materia de contaminación marina y salvamento".

⁴⁸ GRAVES Pierre, *Pollution: les Etats européens de Méditerranée comparent leurs moyens*, Le Marin, 3 de enero de 2003, p.11.

6.1.2 Acuerdo RAMOGE

España es país observador del **Acuerdo RAMOGE**, instrumento de cooperación científica, técnica, jurídica y administrativa que reivindica una gestión solidaria para la protección de los espacios marítimos y costeros del Mar Mediterráneo, firmado por Francia, Italia y Mónaco en 1976. El Acuerdo contempla un plan de intervención para la lucha contra la contaminación marina accidental, denominado **Plan RAMOGEPOL**, firmado en 1993.

6.1.3 Al nivel comunitario: el ejemplo de la Directiva 2009/17

El artículo 20.3 de la Directiva prevé la instauración de un grupo de cooperación de los Estados miembros sobre lugares de refugio, creado en virtud de la Directiva 2009/17/CE del parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo⁴⁹. Este grupo se reúne periódicamente para debatir e intercambiar conocimientos sobre todas las cuestiones relacionadas con los buques necesitados de asistencia y los lugares de refugio, incluidas las lecciones aprendidas que son útiles para compartir en el grupo de cooperación con vistas a mejorar las medidas adoptadas en general, y en aplicación de estas directrices. Dependiendo de las circunstancias, estas reuniones también pueden involucrar a las partes interesadas de la industria.

6.1.4 Plan Golfo de León y Plan Golfo de Vizcaya

La colaboración entre España y Francia está materializada en dos planes de cooperación⁵⁰, uno para la zona mediterránea (**Plan Golfo de León**) y otro para la zona atlántica (**Plan Golfo de Vizcaya**) suscritos entre la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) y las Prefecturas Marítimas del Mediterráneo y del

⁴⁹ “La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares.», <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0017>

⁵⁰ Plan Marítimo Nacional, <http://www.salvamentomaritimo.es/mares-limpios/nuestra-labor/preparacion>

Atlántico en 2002 y 1999, respectivamente.

Estos dos planes, concluidos entre ambos países, entraron en vigor el 25 de noviembre de 1999 (plan Golfo de Vizcaya, corregido el 9 de agosto de 2000), y el 22 de julio de 2002 (plan Golfo de León). Constan de tres partes: disposiciones generales, búsqueda y salvamento marítimos y lucha contra la contaminación.

Hay que tener en cuenta que estos dos planes son una primicia entre los dos países, por lo que su objetivo es todavía limitado.

La cooperación entre Estados lleva naturalmente a interesarse por las medidas adoptadas más allá de nuestras fronteras, ya que éstas pueden repercutir en nuestras costas y en el medio ambiente en general.

VII- Criterios en cuanto al buque y al peligro

7.1 Transposición de la directiva 2002/59/CE en Francia y en España

En Francia, los servicios de inspección general del medioambiente (*services de l'inspection générale de l'environnement*), de inspección general de los asuntos marítimos (*services de l'inspection générale des affaires maritimes*), y el consejo general de los puentes y caminos (*conseil général des ponts et chaussées*) emitieron el 2 de julio de 2003 un informe⁵¹ en cuanto a su “misión relativa a los buques en dificultad y al uso de los lugares de refugio”. *A contrario* del artículo 20 de la directiva 2002/59/CE, los autores no hablan de buque en peligro sino de buque en dificultad.

En España el 6 de febrero de 2004, se adoptó el Real Decreto 210/2004⁵² transponiendo la Directiva 2002/59/CE, y tomando también en cuenta las demás Directrices de la OMI en dicha materia.

⁵¹ Informe del Estado francés del 19 de junio de 2013 “*Navires en difficultés et recours aux lieux de refuge*”, <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>

⁵² Real Decreto 210/2004 <https://www.iberley.es/legislacion/real-decreto-210-2004-6-feb-sistema-seguimiento-informacion-sobre-trafico-maritimo-828962>

7.2 La situación de peligro o de dificultad

Las situaciones de dificultad o de peligro de un buque son las consecuencias de varios elementos. Dichos elementos, sean técnicos, materiales, medioambientales o climáticos implican la dificultad en elaborar categorías de situaciones de peligro o de dificultad. Sin embargo, la situación específica de cada buque se puede conocer gracias a diferentes medios dentro de los cuales conviene tener en cuenta por una parte los informes emitidos por los buques, y por otra parte la observación de la situación y su evolución.

7.3 Los informes del buque y los demás instrumentos para evaluar el riesgo

7.3.1 Normativa internacional

El artículo 8 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78) obliga a todos los buques la realización “*sin demora*” de un informe después de un suceso, definido por el artículo 2 de dicho Convenio como “*todo hecho que ocasione o pueda ocasionar la descarga en el mar de una sustancia perjudicial o de afluentes que contengan tal sustancia*”.

En el caso de descarga de sustancia no perjudicial, las mismas disposiciones se encuentran en la Regla VII del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS)⁵³.

7.3.2 Normativa francesa

En dicha materia, la normativa francesa incluye textos relativos a la intervención del Estado en la mar, a la acción del Estado en la mar, a la intervención de otras autoridades como los “*préfets maritimes*”.

En cuanto a la intervención del Estado en la mar: el Profesor Philippe Boisson indica que la instrucción ministerial del 23 de diciembre de 1970 relativa a la lucha contra la contaminación accidental de las costas por los hidrocarburos y el artículo 16 de la ley

⁵³ Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-12179>

n°76-599 del 7 de julio de 1976 relativa a la contaminación marina por las operaciones de inmersión efectuadas por los buques y las aeronaves y a la lucha contra la contaminación accidental (modificado por la ley del 10 de mayo de 1983), “*otorgan a las autoridades marítimas el derecho de intervenir más allá de las aguas territoriales*”⁵⁴.

Además, esta ley modificada recoge los términos del Convenio internacional relativo a la intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos hecho en Bruselas en 1969: “*tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro grave e inminente contra su litoral o intereses conexos (...)*”

En cuanto a la acción *in concreto* del Estado en la mar: el 6 de febrero de 2004, se establece el decreto n°2004-112 relativo a la organización de la acción del Estado en la mar.

El artículo 1 indica lo siguiente:

“ El representante del Estado en el mar es el prefecto marítimo. Es el representante directo del Primer Ministro y de cada miembro del Gobierno. Su autoridad se extiende hasta la orilla del mar. No se ejerce dentro de los límites administrativos de los puertos. En los estuarios, se ejerce aguas abajo de los límites transversales del mar.

El Prefecto Marítimo garantiza la ejecución de las leyes, los reglamentos y las decisiones del gobierno. Con poderes generales de policía, tiene autoridad en todos los ámbitos en los que se ejerce la acción del Estado en el mar, especialmente en lo que se refiere a la defensa de los derechos e intereses soberanos de la Nación, el mantenimiento del orden público, la protección de las personas y los bienes, la protección del medio ambiente y la coordinación de la lucha contra las actividades ilegales.”

Al artículo 2 indica los diferentes poderes del prefecto marítimo: anima y coordina la acción en la mar de las administraciones y la realización de sus medidas con el objetivo de satisfacer las misiones permanentes de interés general que se le encomienda. Para

⁵⁴ BOISSON Philippe, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, §944, Ed. Bureau Veritas, 1998, 669 pp.

ello, el prefecto marítimo tiene la posibilidad de tomar todas las iniciativas y medidas necesarias⁵⁵.

En la Instrucción del 24 de abril de 2012 relativa al establecimiento de disposiciones específicas para la acogida en un lugar de refugio de un buque necesitado de asistencia de la ORSEC marítima, la ORSEC zonal y la ORSEC departamental⁵⁶, encontramos menciones expresas a las resoluciones de la OMI.

En este sentido, el Anexo 1 establece un cuadro de análisis de la situación de un buque que necesita asistencia retomando directamente, palabra por palabra, las indicaciones recogidas en las Directrices de la resolución A.949(23).

El punto 1.4 de la Instrucción relativo a la obligación de información por el capitán del buque, el propietario o el operador del buque indica que el capitán de un buque que necesite asistencia, su armador o su operador deben notificar el incidente a la autoridad marítima a través *del Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS)*, que es responsable del servicio de asistencia marítima como parte de su misión de vigilancia de la navegación marítima.

La decisión de llevar un buque necesitado de asistencia a un lugar de refugio por iniciativa de su capitán, operador o armador no elimina la obligación de informar a la CROSS ni de someterse a las decisiones de la autoridad marítima, de acuerdo con los procedimientos descritos en esta instrucción.

Siguiendo una lógica transponedora, al integrar la Directiva 2009/17/CE en la normatividad francesa, los “*Préfets maritimes*” son los competentes para designar un lugar de refugio a los buques necesitados⁵⁷.

⁵⁵ <https://www.premar-atlantique.gouv.fr/page/sauvegarde-des-personnes-et-des-biens-et-lutte-contre-les-pollutions-maritimes>

⁵⁶ *Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental* <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000025822652>

⁵⁷ *Navires en détresse. Le préfet pourra imposer un port refuge*, 4 de febrero de 2012, <https://www.letelegramme.fr/ig/generales/regions/finistere/navires-en-detresse-le-prefet-pourra-imposer-un-port-refuge-04-02-2012-1589496.php>; *Après les naufrages du “Prestige” et de l’“Erika”*, 3 de Febrero de 2012, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/info/apres-les-naufrages-du-”Prestige”-et-de-l-”Erika”-20343.html>

7.3.2 Normativa en España

Al igual que en Francia, la normativa española retoma el contenido de las Directrices de la OMI en cuanto a la transmisión de informaciones por parte del Capitán del buque al Estado español.

En este sentido, el artículo 24 del Real Decreto 210/2004, de 6 de Febrero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, recoge dicha exigencia de facilitación de la información necesaria: *“El procedimiento se iniciará a solicitud del capitán del buque afectado o de un representante del operador o de la empresa naviera, quienes deberán indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia, facilitando cuanta información estimen relevante, así como aquella otra que les sea requerida por la Capitanía Marítima.”*

En España, la decisión de aceptar o no la acogida de un buque en necesidad de asistencia pertenece al Director General de la Marina Mercante⁵⁸. Para esta decisión el mismo artículo 24 del Real Decreto 210/2004 prevé la posibilidad de realizar actos de instrucción relevantes, inspecciones del buque adecuados a la finalidad perseguida.

La Disposición Transitoria Segunda del mismo Real Decreto contiene también una serie de elementos permitiendo una mejor ponderación en cuanto a la procedencia de acoger o no al buque necesitado de asistencia.

7.4 Otros criterios propios al buque y a su carga

Al tener en mente los accidentes del *“Erika”* y del *“Prestige”*, cabe preguntarse si únicamente los buques transportando hidrocarburos estarían sujetos a la vigilancia y a las observaciones de las autoridades marítimas cuidando las costas.

En este sentido, el protocolo 1 del Convenio MARPOL indica que los informes después de un suceso⁵⁹, deben establecerse *“siempre que un suceso entrañe: (...) una descarga o probable descarga de sustancias perjudiciales que se transporten en bultos, incluidas*

⁵⁸ Artículo 24.1 RD 210/2004

⁵⁹ Ver Punto 2.1 Informes normativa internacional

las que se lleven en contenedores, tanques portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque; o un daño, fallo o avería en un buque de eslora igual o superior a 15 m(...); o la descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas que rebase la cantidad permitida⁶⁰. ”

Mediante este primero protocolo, el Convenio MARPOL permite no solo una interpretación más amplia de los orígenes de la contaminación, sino también una interpretación extendida a las cargas consideradas como contaminantes.

VIII- El ejemplo del M/V “Castor”

Según los términos del Teniente estadounidense Christopher Murray⁶¹, “el incidente del “Castor” pone de manifiesto un área de difícil tensión y ambigüedad en el derecho internacional. ¿Cuál es la situación del derecho de entrada de un buque en peligro por razones de fuerza mayor o peligro? Por un lado, según el derecho internacional consuetudinario y la CNUDM, los buques en dificultades tienen derecho a entrar en el mar territorial de los Estados costeros⁶². Por otro lado, debe haber algún límite al derecho de entrada de un buque en dificultades. Los Estados costeros tienen un derecho inherente de autodefensa y deberes soberanos de proteger a su población y las zonas costeras ambientalmente sensibles⁶³”

En el caso del buque “Castor”, se trata de un petrolero operado por la compañía griega Athenian Sea Carriers⁶⁴ y con bandera chipriota. Iba cargado con 29.500 toneladas de

⁶⁰ Artículo 2 del protocolo relativo a las disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, del Convenio MARPOL. Este Protocolo fue aprobado el 2 de noviembre de 1973 y posteriormente modificado mediante las siguientes enmiendas: enmiendas de 1985 (resolución MEPC.21(22)), por las cuales se sustituyó el Protocolo por un texto revisado: entraron en vigor el 6 de abril de 1987; y enmiendas de 1996 (resolución MEPC.68(38)), por las cuales se revisó el artículo II 1): entraron en vigor el 1 de enero de 1998.

⁶¹ Licenciado con honores por la Academia de Guardacostas de los Estados Unidos, 1995; Doctor en Derecho por la Universidad Estatal de Ohio Michael Moritz College of Law, 2002. Teniente de la Guardia Costera de los Estados Unidos.

⁶² COLOMBOS John, *The International Law of the Sea*, 6th ed. New York: D. McKay Co. Longman, 1967, §353.

⁶³ MURRAY Christopher, *Any Port in a Storm? The Right of Entry for Reasons of Force Majeure or Distress in the Wake of the “Erika” and the “Castor”*, Ohio State Law Journal, Vol. 63 :1465, p.1472 (1466-1506 pp.).

⁶⁴ ‘Safe Haven’ Debate could have resounding effects, 20 de febrero de 2021, <https://www.marinelink.com/news/resounding-effects-debate319401>

gasolina⁶⁵ sin plomo y se dirigía desde el puerto rumano de Constanza hacia el de Lagos (Nigeria). El 30 de diciembre de 2000, el Mediterráneo occidental se vio afectado por una gran tormenta. En estas condiciones meteorológicas se descubrieron vapores de gasolina procedentes de una fractura en la chapa de cubierta de uno de los depósitos del “Castor”⁶⁶. El comandante se dirigió entonces al puerto marroquí de Nador para garantizar la seguridad del buque, su carga y su tripulación⁶⁷. Durante seis semanas, el buque tuvo que buscar un puerto de refugio, la mayoría de las autoridades marítimas solicitadas⁶⁸ se negaron a proporcionar un lugar de refugio para el buque⁶⁹.

En consecuencia, se planteó la cuestión fundamental de la responsabilidad de los Estados costeros en la organización de la asistencia y el socorro a un buque en peligro.

El “Castor” estaba clasificado por la sociedad de clasificación ABS (American Bureau of Shipping). Es decir, una sociedad de clasificación que, a primera vista, era garantía de seriedad y competencia. A su llegada a Nador, un inspector superior de la sociedad de clasificación ABS inspeccionó el buque y confirmó la necesidad de proceder inmediatamente a la descarga de la carga⁷⁰.

Las autoridades marroquíes consideraron que el buque suponía un riesgo inaceptable de contaminación o explosión, o ambas cosas, y le ordenaron hacerse a la mar. El capitán se dirigió entonces al norte para buscar refugio en la costa española. A la llegada de los remolcadores de asistencia enviados por los salvadores⁷¹ elegidos por el armador, y una vez evacuada la tripulación⁷², las autoridades españolas, que temían por su costa lo mismo que los marroquíes, ordenaron al “Castor” que no se acercara a menos de 35

⁶⁵ URQUHART Donald, *Stricken Vessel Off Europe Denied Refuge*, Bus. Times (Singapore), Jan. 12,2001, Shipping Times, at 1.

⁶⁶ REYES Brian, *Salvage: Salvage Chief Warns That 'Leper' Ship Will Sink*, London: Lloyd's List, 29 de Enero de 2001, at 3.

⁶⁷ *Ib Idem*

⁶⁸ BULHER, Jean-Claude, “Les Marées noires: prévention et réparation”, *Le droit maritime francais*, núm. 637, mayo de 2003, p. 475

⁶⁹ URQUHART Donald, *Stricken Vessel Off Europe Denied Refuge*, Bus. Times (Singapore), Jan. 12,2001, Shipping Times, at 1: “Puertos de Francia, Puerto de Gibraltar, Algeria, Grecia, Italia, Malta, España y Tunisia”.

⁷⁰ *The “Castor” is (Finally) empty*, 9 de Febrero de 2001, <https://www.marinelink.com/news/finally-castor-empty318793>

⁷¹ El petrolero que estaba anclado frente a Almería sigue alejándose y alcanza aguas internacionales, <https://www.libertaddigital.com/sociedad/2001-01-07/el-petrolero-que-estaba-anclado-frente-a-almeria-sigue-alejandose-y-alcanza-aguas-internacionales-14130/>

⁷² UROUHART Donald, *Outcast “Castor”s 40-day Ordeal Close to End*, Bus. TMES (Singapore), Feb. 20,2001, at 1.

millas de la costa para transbordar su carga. Para estas autoridades, ninguna vida humana corría peligro y, a partir de entonces, el destino del buque y su carga ya no era asunto suyo. Se envió un buque de guerra al lugar de los hechos con la misión de asegurarse de que el “Castor” cumplía la prohibición de acercarse a la costa a menos de 30 millas náuticas⁷³.

Para justificar la negativa de su administración a la solicitud de refugio del “Castor”, el Director General de la Marina Mercante española afirmó que, según los expertos que habían visitado el buque, éste era un buque deficiente⁷⁴.

A continuación, ABS creó una unidad de crisis para comprobar los cálculos de resistencia estructural del buque, todos los informes de las visitas de las autoridades portuarias y escuchar a todos los expertos e inspectores de clase que habían visitado el buque hasta el momento⁷⁵. Después de todas estas investigaciones y comprobaciones, los propietarios, la sociedad de clasificación ABS y el Estado de abanderamiento pudieron afirmar que no habían pruebas que sugirieran que el buque fuera deficiente. Mientras tanto, las condiciones meteorológicas empeoraban mucho y el buque seguía sin recibir permiso para refugiarse. Para Georges Figuiere, experto judicial marítimo en *la Cour d'Appel* de la ciudad de Aix en Provence, había que responder a cinco preguntas⁷⁶: ¿Existe riesgo de explosión? ¿Cuáles serían las consecuencias, en términos de contaminación, de un naufragio a 40 millas náuticas de la costa? Teniendo en cuenta los daños, ¿podría el buque resistir el mal tiempo? Si el buque se partiera en dos, ¿podrían flotar las dos partes y, en ese caso, durante cuántos días o semanas? Por último, ¿podría reducirse la contaminación provocando y controlando el hundimiento del buque, y si es así, cómo?

Para responder a la primera pregunta, ABS consultó a EQE International, un especialista en análisis de riesgos, que llegó a la conclusión de que la probabilidad de una explosión accidental era prácticamente nula, y que incluso sería difícil provocarla a

⁷³ El Gobierno obliga a un buque averiado a alejarse de la costa,

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2001/01/06/economia/978764185_850215.html

⁷⁴ Montreal-IMO Shipping Safety Culture Also Applies to Ports Says O'Neil, *Lloyd's List* (London), 24 de mayo de 2001, at. 22.

⁷⁵ ABS Steps up “Castor” response, 10 de enero de 2001, “ABS formed a crisis management team following the report of the casualty comprised of senior executives of both the classification society and the affiliated ABS Group Inc.” <https://www.marinelink.com/news/response-”Castor”-steps319189>

⁷⁶ Figuiere Georges, *Navires en détresse en quête d'un port de refuge*, *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports*, enero-febrero-marzo 2002, p.2, 7 p.

propósito⁷⁷. En el peor de los casos, el radio de peligro de la explosión no superaría los 100 metros⁷⁸. La respuesta a la segunda pregunta afirmaba que la volatilidad del producto aseguraba que se evaporaría muy rápidamente si se liberaba en la superficie del mar, y que los rastros de contaminación eran prácticamente inexistentes en la costa⁷⁹. Por el contrario, si el producto se escapara a más de unos metros de profundidad en el mar, la contaminación sería mucho más importante. Fue entonces cuando, en total oposición a las declaraciones de los expertos y temiendo que el buque explotara o dejara escapar su carga cerca de la costa, tres autoridades marítimas, Gibraltar alineado con las demás autoridades marítimas de España y las de Marruecos, negaron el refugio al “Castor”, enviándolo de vuelta al mar donde la gravedad de la contaminación, si el buque se hubiera hundido, habría sido infinitamente muy superior como acabamos de ver.

Se temía entonces que el casco, debilitado por la fractura de la chapa de cubierta, cediera bajo la embestida de un mar embravecido, con las consecuencias que ya conocíamos. Cuando los socorristas pudieron volver a subir a bordo del “Castor” comprobaron que la fractura apenas había aumentado y que el buque no había sufrido aparentemente ningún otro daño⁸⁰.

Informado de la situación, el gobierno español persistió en negar al “Castor” acercarse a menos de 30 millas náuticas de su costa, así como a un petrolero del mismo tonelaje destinado a recibir la carga del “Castor” y a un pequeño petrolero DW de 6.000 toneladas que debía hacer de puente entre los dos primeros buques para transbordar la carga⁸¹. La secuencia de descarga que se había estudiado suponía que la transferencia de la carga tendría lugar en aguas protegidas. Se repitieron todos los cálculos, incluyendo nuevos parámetros para tener en cuenta la dinámica de los movimientos del buque. Se llegó a la conclusión de que el traslado de la carga sólo podía realizarse con 32

⁷⁷ ABS: “Castor” pollution fears may have been exaggerated, 17 de enero de 2001,.

<https://www.marinelink.com/news/abs-”Castor”-pollution-fears-may-have-been-exaggerated319081>

⁷⁸ *Ib idem*

⁷⁹ *Ib idem, (traducción propia)* “El escenario más ventajoso, en caso de que la carga se derrame, es que se libere en la superficie del agua o por encima de ella para maximizar la evaporación y reducir la disolución de los hidrocarburos aromáticos tóxicos en el agua”, dijo Andy Wolford, consultor principal de EQE que ha supervisado el análisis”.

⁸⁰ FIGUIERE Georges, *Navires en détresse en quête d’un port de refuge*, Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports, enero-febrero-marzo 2002, p.3, 7 p.

⁸¹ GABALDÓN García, J. L., «Las potestades de ejecución administrativa en materia de contaminación marina causada por buques en navegación», *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. xxxiii, 2006, p. 34

operaciones si había una pausa de 72 horas. El lunes 22 de enero de 2001, más de tres semanas después del descubrimiento de la fractura y de una sucesión de tormentas, gracias a una tregua meteorológica, pudo comenzar el delicado traslado de la carga del “Castor”⁸².

La mejora duró poco, ya que una tormenta procedente del Atlántico se adentró en el Mediterráneo, y la única solución que les quedó a los rescatadores fue entrar en aguas territoriales argelinas. El buque fue recibido por una cañonera⁸³. Argelia se negó a permitir que el buque en peligro buscara refugio en su costa. Malta, Túnez y Grecia se negaron a su vez a recibir el buque en peligro. Finalmente, frente a las costas de Túnez, una tregua dio a los rescatadores el breve respiro que necesitaban para completar el transbordo de la carga del “Castor” el 9 de febrero⁸⁴. Finalmente, Túnez permitió que el transbordo de la carga se completara en la seguridad de su costa⁸⁵.

La épica desventura del “Castor” demuestra, sin embargo, que los procedimientos previstos por el Código IGS⁸⁶ permitieron a los armadores, en cuanto se descubrió la fractura, ponerse en contacto con la sociedad de clasificación, que pudo, con todo, tras los informes de los expertos y la explotación de todos los informes de inspección del buque y de sus buques gemelos, definir un plan de gestión de riesgos y decidir un amplio método de transbordo, ya que los Estados ribereños se negaron a permitir que el buque se refugiara en sus costas.

El papel de los Estados, todos ellos firmantes del Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, se contraponen a su obligación primordial de tomar todas las medidas para limitar y combatir la contaminación en el mar. A la vista de los cálculos de la sociedad de clasificación ABS, y en presencia de un producto altamente volátil cuyo peligro para la costa podía ser reducido, el buque en peligro

⁸² ‘Super-rust’ in “Castor” leads to calls for more stringent inspections, 1 de marzo de 2007, Professional Mariner Journal of the Maritime Industry, (Traducción propia) “Al no haber ningún puerto al que llevar el buque, el 22 de enero de 2001 los equipos de salvamento se vieron obligados a realizar un trasvase en aguas abiertas de la gasolina de los tres tanques dañados.” <https://www.professionalmariner.com/super-rust-in-”Castor”-leads-to-calls-for-more-stringent-inspections/>

⁸³ *Ib idem*

⁸⁴ *The “Castor” is (Finally) empty*, 9 de Febrero de 2001, <https://www.marinelink.com/news/finally-”Castor”-empty318793>

⁸⁵ CHIRCOP Aldo, LINDEN Olof, Places of Refuge for Ships, Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom, Leiden (Holanda), Ed. Martinus Nijhoff p.122, 580 p.

⁸⁶ *La OMI, las navieras y el código IGS*, 13 de Agosto de 2021, <https://www.naucher.com/la-omi-las-navieras-y-el-codigo-igs/>

debería haber sido recibido. En estos casos, el tiempo suele ser un factor de riesgo futuro para el ecosistema marino y costero. La posibilidad de una toma de decisiones rápida y supraestatal reforzaría el advenimiento de un principio de derecho de escala de todos los buques, incluso en caso de peligro.

IX- La buena gestión del “Modern Express”

El siguiente relato se basa en la información proporcionada por el despacho de abogados Albors Galiano y Portales⁸⁷, así como en la información proporcionada por el Profesor y Abogado Fernando Ruiz Gálvez Villaverde.

El buque “Modern Express”, de bandera de Panamá, era un buque *ro-roque* estaba siendo utilizado para el transporte de madera y material de construcción de África a Europa. En uno de sus viajes de Gabón a Francia y Bélgica, el 26 de enero de 2016 tuvo un problema de estabilidad y sufrió una escora muy importante de aproximadamente 40° a babor. La tripulación había sido previamente rescatada por SASEMAR aproximadamente a 150 millas norte de Cabo Ortegal (La Coruña), y en condiciones meteorológicas adversas⁸⁸, lo que le significó un importante reconocimiento internacional.

El lunes 1 de febrero debería realizarse un nuevo intento de remolque, ya que el carguero amenaza con encallar en la costa de las Landas: *"el buque de carga rodada "Modern Express" encallará probablemente entre el lunes por la tarde y el martes por la noche en la costa arenosa del departamento de las Landas"*, según la Prefectura Marítima del Atlántico.

En caso de varada, la Prefectura Marítima fue tranquilizadora:

"La carga no presenta ningún peligro para el medio ambiente; Los tanques de propulsión están intactos. No se observaron fugas de combustible; podrían producirse brechas durante el encallamiento, lo que daría lugar a una contaminación limitada. Pero incluso si hubiera fugas, no hay riesgo de derrame de petróleo (300 t de gasóleo

⁸⁷ Los hechos de este caso han sido resumidos detalladamente por el despacho de abogados Albors Galiano y Portales en un artículo publicado en su página web: <https://www.alborsgaliano.com/puertos-de-regugio/>

⁸⁸ *Rachas de hasta 70 km/h y olas de casi 6 m impidieron cualquier intento de remolcar el buque,* <https://www.notre-planete.info/actualites/4411-Modern-Express-derive>

en el “Modern Express” frente a 77.000 t en el “Prestige”). Las fugas serían tratadas inmediatamente por recursos especializados”.

In fine, el 1 de febrero de 2016, acudió en auxilio del buque la compañía *Smit Salvage* que finalmente consiguió darle remolque frente a las costas francesas, aproximadamente a unas 30 millas de La Rochelle.

En efecto, cuatro personas de SMIT Salvage pudieron subir a bordo de la embarcación en peligro y lograron pasar el remolque para ser llevados a cargo por el remolcador "Centaurus".

Según los términos de la Prefectura Marítima francesa, el carguero estaba “lo suficientemente lejos como para no temer que encalle en la costa de las Landas”.

"La operación de última oportunidad fue un éxito. Sólo había una oportunidad, que no debía perderse", dice la Prefectura Marítima, y añade: "El Vicealmirante Emmanuel de Oliveira, Prefecto Marítimo para el Atlántico, saluda el valor y la profesionalidad de los excepcionales hombres que han hecho posible esta operación. Se trata de los cuatro especialistas del SMIT SALVAGE, pero también de las tripulaciones de los dos remolcadores españoles que tuvieron que realizar maniobras muy delicadas, y de los marineros de la Marina francesa, en particular los pilotos de helicóptero que realizaron operaciones de izado muy precisas”.

Este éxito fue un alivio para los habitantes de la costa de las Landas, que temían tener que enfrentarse a una varada de buques.

Más precisamente, los armadores y aseguradores del buque entraron en contacto con las autoridades francesas y españolas en solicitud de puerto de refugio. Por proximidad, el litoral francés parecía el más adecuado, con el Puerto de La Rochelle. En relación con España se consideraba la opción de acceso al puerto de Gijón (por la facilidad de entrada) pero se encontraba a una larga distancia de la posición del buque⁸⁹. La

⁸⁹El “Modern Express” en Bilbao, “La búsqueda se centró en tres destinos: La Rochelle, Bilbao y Gijón. En ese momento el temporal había amainado pero las previsiones eran que un nuevo frente entrase en el

Autoridad Marítima francesa acordó denegar el refugio. Las razones esgrimidas fueron varias y de distinta naturaleza. La principal se refería a las condiciones meteorológicas reinantes (olas y viento del Oeste), que no proporcionaban un escenario de remolque seguro en dirección Norte en demanda de puerto de refugio; el puerto más cercano susceptible de acoger al “Modern Express” se encontraba a unas 250 millas al norte. Finalmente consideraba que el rumbo más adecuado para evitar el naufragio del buque era oeste.

También, cabe señalar que desde el punto de vista de Francia, el concepto de puerto de refugio no parece ser algo concretamente establecido, mientras que ofrecer uno por parte de las autoridades debería ser un reflejo para prevenir cualquier incidente relacionado con la seguridad marítima⁹⁰.

La Resolución de aceptación del buque en Bilbao emitida por la Dirección General de la Marina Mercante se dio el mismo 1 de Febrero de 2016. Para dicha aceptación, se mantuvo previamente una reunión en las dependencias de la Capitanía Marítima de Bilbao por parte del Comité Técnico asesor⁹¹ que contó con la presencia de representantes de las Autoridades Marítima y Portuaria, SASEMAR y operadores portuarios.

En esta reunión se discutió la conveniencia de aceptar el buque en Bilbao y las condiciones para conceder refugio. Inicialmente, la Autoridad Portuaria de Bilbao consideraba que debido a la escasez de muelles⁹² (por estar la mayor parte de ellos sujetos a concesión) y la posibilidad de que se causaran daños a terceros, sería preferible buscar otra opción alternativa al puerto de Bilbao.

Golfo de Bizkaia. Según los partes meteorológicos, las olas de más de nueve metros podían volver de un momento a otro.” <http://especial.elcorreo.com/2016/modern-express/>

⁹⁰ “Modern Express”, *nouvel exemple de l'échec de la politique des ports refuges*, 5 de Febrero de 2016, <https://actumaritime.com/2016/02/05/modern-express-nouvel-exemple-de-lechec-de-la-politique-des-ports-refuges/>

⁹¹ “El “Modern Express” llegara al puerto de Bilbao en la tarde de este martes, 2 de Febrero de 2016, “En la actualidad, está constituido un comité técnico asesor que está haciendo seguimiento de todo lo que está ocurriendo con el navío y que está conformado por miembros de Salvamento Marítimo, Marina Mercante, prácticos y remolcadores.” <https://esradio.libertaddigital.com/galicia/2016-02-02/el-modern-express-llegara-al-puerto-de-bilbao-en-la-tarde-de-este-martes-1276566906/>

⁹² “Trasladan el “Modern Express” a otro muelle para protegerlo del temporal, 5 de Febrero de 2016, <https://www.efe.com/efe/espana/sociedad/trasladan-el-modern-express-a-otro-muelle-para-protegerlo-del-temporal/10004-2831361>

Una buena gestión permite también una buena publicidad competitiva no sólo para el puerto⁹³ sino también para España.

Finalmente, se acordó la acogida del buque en el puerto de Bilbao, siempre sujeta al cumplimiento de una serie de medidas de seguridad y de prevención de la contaminación, así como una serie de condiciones técnicas y económicas.

Por su parte, la Dirección General de la Marina Mercante estableció la garantía financiera regulada por el RD 210 en un importe de 21.598.600 Euros, para cubrir los daños y los gastos derivados de los eventos catastróficos a los que se refiere el art. 22 del RD 210; el máximo exigible al “*Modern Express*” teniendo en consideración su tonelaje de registro bruto (33.831).

El buque permaneció durante aproximadamente siete meses en el puerto de Bilbao, durante los cuales se produjo la extracción del agua de mar y simultáneo adrizamiento del buque; la extracción del combustible y numerosas inspecciones del propio buque y de la carga transportada. También se procedió a su descarga y al embarque de la mercancía en otros buques para su transporte a destino. Finalmente, fue despachado con destino Turquía tras obtener la autorización de las Autoridades Marítima (Capitanía) y Portuaria, así como del Ministerio de Medio Ambiente. El buque fue, finalmente, desguazado.

La operación del “*Modern Express*” finalmente tuvo un resultado satisfactorio. La carga fue removida y salvada; no se produjo contaminación y el buque fue despachado para desguace sin causar daños a las instalaciones portuarias ni al medio ambiente. Además, los operadores portuarios en Bilbao resultaron claramente favorecidos como consecuencia de la prestación de sus servicios, exigida por la Dirección General de la Marina Mercante.

En definitiva, una buena gestión de los lugares y puertos de refugio no sólo permite otorgar asistencia al buque que la necesita, evitando así un potencial desastre, sino que además puede producir un buen rendimiento para los operadores portuarios y para el propio puerto que recibe al buque que demanda asistencia. Un planteamiento totalmente contrario al alejamiento del buque, que en muchos casos y ocasiones ha imperado en nuestro país. El asunto del “*Modern Express*” es un buen ejemplo de gestión eficaz y razonable de una situación de emergencia con la colaboración de todas las autoridades y

⁹³Fotos del traslado al puerto de Bilbao
<https://www.eitb.eus/es/noticias/sociedad/fotos/detalle/3804522/fotos--traslado-modern-express-al-puerto-bilbao/>

entidades involucradas, saludado entre otros por la prensa internacional⁹⁴, o también por los actores portuarios, cómo los de Bilbao⁹⁵.

España ha estado en primera línea desde el “Castor” en 2001, y su política no ha cambiado: el país nunca está obligado a conceder un lugar de refugio, pero puede hacerlo caso por caso⁹⁶.

En cuanto a la exigencia de garantías financieras, Manuel Carlier, anterior director de la Asociación de Navieros Españoles, indicó que no habían directrices explícitas sobre cuándo se exigirían garantías financieras, "que no guardan relación con el valor del buque o su carga"⁹⁷.

Según Chris Horrocks, Secretario General de la Cámara Naviera Internacional (ICS) desde 1978 hasta 2006, una medida de aplicación tan estricta garantizaría que nadie buscara refugio en las costas españolas⁹⁸.

X-La acogida del buque: normatividad y etapas previas

10.1 La toma en cuenta del nivel de peligrosidad de la mercancía

Antes de aceptar o no la acogida de un buque en peligro, el punto más importante estudiado por el Estado ribereño es el del tipo de mercancía transportado.

Como visto previamente, los hidrocarburos son casi los únicos en ser tomados en cuenta por la mayoría de las normativas.

En Francia, una instrucción del 11 de enero de 2006⁹⁹ que adapta la normativa relativa a la lucha contra la contaminación en el medio marino, también conocida como Plan

⁹⁴ *Landes : le remorquage du navire Le “Modern Express” est un succès*, 2 de Febrero de 2016, <https://www.ladepeche.fr/article/2016/02/02/2268702-landes-remorquage-navire-modern-express-est-succes.html>;

⁹⁵ Conferencia ““Modern Express”, un caso de éxito” <https://www.canaryports.es/texto-diario/mostrat/526899/conferencia-modern-express-caso-exito>

⁹⁶ De acuerdo con el punto 1.7 de las Directrices de la OMI A.949(23), estableciendo « Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa ».

⁹⁷ REYES Brian, *Spanish ships refuge decree has cash sting*, Lloyd's List, 18 de Febrero 2004

⁹⁸ REYES Brian, *Europe gets down to clearing up the mucky business of places of refuge*, Lloyd's List, 3 de Marzo 2004

⁹⁹ *Journal Officiel n°11 du 13 Janvier 2006* página 511, párrafo número 3

POLMAR, especifica en el apartado 1.1.4 sobre la "Gestión de los productos contaminados y de los contaminantes recuperados" que: *"El Prefecto Marítimo, en colaboración con la Marina francesa y los operadores de las instalaciones petrolíferas, coordinará la organización de la descarga de los productos bombeados al mar cuando se descarguen en las instalaciones petrolíferas inscritas en el Plan POLMAR/Tierra"*.

Es evidente que esta instrucción, que debería abarcar toda la contaminación marina que pueda producirse en todo el medio marino, sólo se refiere a los derivados del petróleo. Si bien esta instrucción no pone en tela de juicio otros textos y reglamentos que tratan de otros tipos de contaminantes marinos, subraya que la preocupación del Estado francés es principalmente la contaminación por productos petrolíferos. En términos más generales, y en segundo lugar para la opinión pública, los productos químicos también son una fuente de preocupación y podrían influir en la decisión de recibir o no el buque en peligro. El Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (IFREMER) recuerda que la presencia de contaminantes químicos en el medio marino sigue siendo una preocupación importante y desea que se aplique el principio de precaución siempre que un producto químico pueda contaminar el medio marino. El IFREMER especifica que *"la caracterización de las sustancias químicas peligrosas se basa principalmente en las propiedades de persistencia, bioacumulación, toxicidad y efectos cancerígenos, mutagénicos y reproductivos"*. En consecuencia, el principio de precaución que debe aplicarse a los incidentes marítimos que afectan a la integridad del medio ambiente marino, debe llevar a la decisión de rechazar el buque en peligro.

10.2 Armonización europea en consonancia con las indicaciones de la OMI

Alentados por el entonces Secretario General de la OMI, Sr. O'Neil, quien, tras el asunto Beaver en diciembre de 2000, subrayó la urgencia¹⁰⁰ de habilitar lugares de refugio para los buques en peligro, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Protección del Medio Marino, tras examinar la cuestión de la creación de lugares de refugio, encargaron al Subcomité de Seguridad de la Navegación en mayo de 2001 que elaborara directrices para la creación de dichos lugares¹⁰¹. A su vez, las autoridades

¹⁰⁰ Janbon Laetitia *Rapport AFDM, Les lieux de refuge*, Enero 2003

¹⁰¹ *Places of refuge" - addressing the problem of providing places of refuge to vessels in distress*, <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/PlacesOfRefuge.aspx>

europas, así como las españolas y francesas, han desarrollado una reflexión sobre la acogida de buques en dificultades.

Fue la directiva europea del 27 de junio de 2002 la que obligó a los Estados costeros de la CEE a crear lugares de refugio a lo largo de sus costas. Paralelamente a esta directiva, se creó una Agencia Europea de Seguridad Marítima mediante el reglamento del 27 de junio de 2002 para asistir a la Comisión Europea en cuestiones relacionadas con la seguridad y la contaminación en el mar, pero también, desde un punto de vista práctico, para armonizar los procedimientos de inspección técnica de los Estados miembros, controlar las sociedades de clasificación, recopilar información y gestionar una base de datos sobre seguridad marítima. Por último, organizar inspecciones en los Estados miembros bajo el control del Estado del puerto.

Los tres objetivos principales de la Directiva de 27 de junio de 2002 son armonizar los procedimientos y mejorar la capacidad de respuesta de las autoridades de los Estados miembros en caso de incidente, mejorar la prevención e investigación de los buques contaminantes y crear un sistema de seguimiento de los buques.

Pero retomando la cuestión de los lugares de refugio recomendados por la OMI, la Directiva especifica también en su artículo 20¹⁰² que los Estados miembros elaborarán planes para acoger a los buques en peligro en las aguas bajo su jurisdicción y que estos planes incluirán las disposiciones y procedimientos necesarios, teniendo en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales, para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio, previa autorización de la autoridad competente.

¹⁰² Artículo 20 de la Directiva 2002/59/CE : “Lugares de refugio: Los Estados miembros, previa consulta a las partes interesadas, elaborarán, teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI, planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques en peligro. Dichos planes contendrán las disposiciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Cuando los Estados miembros lo consideren necesario y factible, dichos planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación. Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar el 5 de febrero de 2004, de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo.”

10.3 La elaboración de los planes de acogida en España

La de la Directiva 2002/59/CE fue transpuesta a la legislación española mediante el Real Decreto 210/2004, así como por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPMM 92/2011).

El Real Decreto 210/2004 estableció una serie de reglas y criterios indicando las diferentes actuaciones que tendría que realizar la autoridad marítima a la hora de tratar un caso de buque en situación de peligro, y más precisamente cuando este solicita autorización para entrar en un puerto o un lugar de refugio. En definitiva, como indica el preámbulo de dicho Real Decreto, *“mediante este real decreto se determinan los criterios y las reglas conforme a los cuales la autoridad marítima debe actuar cuando un buque necesitado de auxilio solicite la entrada, para que el perjuicio que previsiblemente pueda derivarse del acceso al lugar de refugio sea inferior al que se seguiría de utilizarse otras medidas alternativas de auxilio al buque”*.

En cuanto a la elaboración de los planes de acogida, los artículos 21 del Real Decreto 210/2004 y 299 del TRLPMM 2/2011 indican que pertenece a la Administración Marítima española elaborarlos. Se elaboran precisamente para la acogida de *“buques necesitados de asistencia”* cuando se sitúan en aguas en las que España ejerce su soberanía y jurisdicción, *“especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en el mar y el medio ambiente marino.”*

En cuanto a los términos *“buques necesitados de asistencia”*, cabe señalar la consonancia con las directrices y trabajos de la OMI. En efecto, la Resolución A.949(23) adoptada el 5 de diciembre de 2003 se titula *“Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”*¹⁰³. De tal forma, el legislador español se inscribe en una lógica armonizadora, de acuerdo con las indicaciones de la OMI, a la hora de tratar de un tema internacional por esencia.

Volviendo al Real Decreto 210/2004 y al TRLPMM 2/2011, indican además que la elaboración de dichos planes se realizará *“previa consulta con los sectores afectados”*,

¹⁰³ RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *Seguridad Marítima. Teoría general del riesgo*, Edita Marge Books, Barcelona, 1era edición 2015, p.182

con la participación del Director General de la Marina Mercante, previo informe aunque no vinculante de Puertos del Estado, y “*con fundamento en las resoluciones de la OMI relativas a esta materia*¹⁰⁴”.

A minima, y de acuerdo con el punto 2 del artículo 21 previamente citado, estos planes tendrán que incluir la siguiente información:

- *Identidad de los órganos y organismos encargados de las alertas;*
- *Identidad de la autoridad competente para evaluar la situación y tomar la decisión de aceptar o rechazar el refugio. Esta autoridad, como hemos visto antes, será el Director General de la Marina Mercante;*
- *Información sobre el litoral español, y sobre todos los elementos que permitan llevar a cabo una evaluación previa y una adopción rápida de decisiones sobre el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales;*
- *Procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia;*
- *Medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento o lucha contra la contaminación;*
- *Procedimientos de coordinación y decisión internacionales;*
- *Procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos.*

Los puntos 4 y 5 de dicho artículo 21, de acuerdo con el espíritu de armonización y colaboración europea, indican que la Administración marítima española tendrá la obligación de notificar a los Estados miembros de la Unión Europea vecinos, “*previa petición de estos, la información pertinente sobre los planes de acogida*”. Toda la información necesitada por las partes implicadas en las operaciones tendrá también que ser facilitada por la misma Administración marítima española.

En ausencia de planes de acogida, el Real Decreto 210/2004 establece mediante su Disposición Transitoria Segunda una serie de elementos de juicio que la Dirección General de la Marina Mercante deberá tomar en cuenta a la hora de otorgar o no la autorización de acogida de un buque necesitado de asistencia:

¹⁰⁴ *Ib idem*, p.183

- *Navegabilidad del buque.*
- *Naturaleza y estado de la carga.*
- *Distancia y tiempo esperado de navegación hasta un lugar de refugio.*
- *Presencia o ausencia del Capitán a bordo del buque y nivel de colaboración de la dotación.*
- *Seguros sobre el buque.*
- *Renuncia al beneficio de la limitación de responsabilidad.*
- *Conformidad de los intereses del buque con las propuestas de la Administración Marítima.*
- *Confirmación y justificación de la Sociedad Clasificadora del buque.*
- *Prestación de la garantía financiera.*
- *Contratos de salvamento en curso sobre el buque e información sobre las intenciones del Capitán que esté llevando a cabo el salvamento.*
- *Designación de un representante de la compañía naviera en España con aceptación del domicilio para notificaciones.*

10.4 La elaboración de los planes de acogida en Francia

Según la Directiva 2002/59/CE, los Estados miembros de la Unión Europea deben tomar en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales a la hora de elaborar planes de acogida. Como lo explica François Marrantet, anterior asesor técnico del anterior Ministro de los Transportes francés Dominique Bussereau, a cargo de los puertos y la intermodalidad, se tratan de planes y no de lista de ubicaciones, para quien el trabajo consiste en *"establecer una red metodológica a la que se pueda recurrir rápidamente y pudiendo servir en cuanto se señale un problema que afecte a un buque en dificultades y potencialmente peligroso cerca de nuestras costas (...). Se trata nada más y nada menos que de un planteamiento caso por caso"*¹⁰⁵.

10.5 El lugar adecuado para la acogida

La directiva 2002/59/CE no exige específicamente que el lugar de refugio sea un puerto. La única referencia que se hace a la ubicación de este lugar es la de *"aguas bajo su*

¹⁰⁵ LE TALLEC Michel, "Ports refuges: du sur mesure et pas de liste", Le Marin, 4 de julio de 2003 Le Marin du 4 juillet 2003

jurisdicción". Por tanto, no se exige que el lugar de refugio sea un puerto. El lugar de refugio puede estar en cualquier lugar de las aguas bajo la jurisdicción del Estado miembro. La única obligación relativa a la elección de la ubicación de los lugares de refugio que se impone a los Estados miembros es la de tener en cuenta las "*limitaciones operativas y medioambientales*" que deberán garantizar que el buque pueda llegar a los lugares de refugio de forma inmediata. La forma en que está redactado el artículo 20 no sugiere que se deban tener en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales a la hora de elegir el lugar de refugio, sino únicamente evitar cualquier retraso en el traslado del buque a ese lugar.

Y con este espíritu se llevó a cabo la aplicación de la Directiva 2002/59/CE. Sin embargo, se está desarrollando paralelamente la elaboración de listas de los llamados lugares de refugio tanto en España como en Francia, aunque al principio ambos países se centraron en la aplicación de planes de acción¹⁰⁶.

El 1 de julio de 2003, de acuerdo con las recomendaciones de la Unión Europea, los Estados miembros de la misma debían presentar su lista de lugares de refugio:

“Hemos publicado una lista negra de los buques basura, y pedido con insistencia a los Estados miembros que designen lugares de refugio a más tardar para el 1 de Julio de 2003¹⁰⁷”.

Como estas listas no se habían publicado, el 15 de diciembre de 2004, la Comisión Europea envió un requerimiento a ocho Estados miembros, entre ellos Francia y España, para que presenten sus listas de lugares de refugio ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

XI- Autoridades competentes para tomar la decisión de acoger

La decisión de fondear en un puerto para hacer escala en él en caso de peligro no corresponde únicamente al capitán del buque. Hay que consultar previamente a las

¹⁰⁶ GUILMO Laurence, « Pas de ports refuge mais du cas par cas », *Journal Ouest France* del 28 de Junio de 2003 ; LE TALLEC Michel, *ib idem*

¹⁰⁷ LOYOLA DE PALACIO, Vicepresidenta de la Comisión Europea, encargada de Transportes y Energía Audición pública sobre “Prestige” Comisión RETT del Parlamento Europeo Bruselas, 19 de Marzo, 2003 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/SPEECH_03_141

autoridades de tierra encargadas de gestionar los asuntos marítimos y portuarios. Ante unos daños a menudo inminentes, es difícil encontrar un sistema de gestión de crisis capaz de proponer medidas provisionales y proporcionadas para la conservación del buque, el medio ambiente y las tripulaciones en peligro.

En cuanto a la acogida de un buque en peligro en un lugar de refugio, el informe del Estado francés del 19 de junio de 2013 “*Navires en difficultés et recours aux lieux de refuge*”¹⁰⁸, señala que “*no existe ninguna obligación ni restricción en el derecho internacional para que un buque en peligro acceda a un lugar de refugio*”. Según el artículo 11 del Convenio de Salvamento de 1989, existe la “*obligación de considerar*” el acceso de los buques en peligro a un puerto, pero no impone ninguna obligación al buque ni al Estado costero.

11.1 Normativa Europa

En derecho europeo, el artículo 18.1.a) de la Directiva 2002/59/CE efectúa una alusión a las autoridades competentes. En efecto, dicho artículo titulado “*Medidas en caso de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables*” establece lo siguiente:

“Cuando las autoridades competentes designadas por los Estados miembros, en caso de condiciones meteorológicas o de estado de la mar excepcionalmente desfavorables, consideren que hay un riesgo grave de contaminación de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados, o que existen riesgos para la vida humana:

a) deberían facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria en cuestión y que desee entrar o salir del puerto, siempre que sea posible, toda la información sobre el estado de la mar y las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que éstas puedan entrañar para su buque, la carga, la tripulación y los pasajeros”.

¹⁰⁸ Informe del Estado francés del 19 de junio de 2013 “*Navires en difficultés et recours aux lieux de refuge*”, <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>

11.2 Normativa Española

En cuanto a la autoridad competente, para retomar en de la Directiva 2002/59/CE, el artículo 20, del Real Decreto 210/2004, titulado “Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia”, nos indica que pertenece al Director General de la Marina Mercante decidir, de acuerdo con la información y los elementos de juicio disponibles en cada momento, si autoriza o no el acceso para un buque a puerto o a lugar de refugio.

En este sentido, y según el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. , cabe recordar que la Dirección General de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española (artículo 6).

Para el ejercicio de sus competencias, la Dirección General de la Marina tiene encomendadas una serie de funciones, tal y como regula el artículo 10 del Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. Conviene destacar, en relación con nuestro tema, determinadas funciones, como por ejemplo:

“a) La ordenación y control del tráfico marítimo, incluido el establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos y la propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público; (...) el auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución y control de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y el salvamento de la vida humana en la mar;

(...)

c) La prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de buques, embarcaciones y plataformas fijas, así como la limpieza de las aguas marinas.”

En consecuencia, y de acuerdo con el punto 1 del artículo 20 del Real Decreto

210/2004, incumbe al Director General de la Marina Mercante decidir si se acoge o no a un buque necesitado de asistencia, con el asesoramiento de un Comité Técnico. Este Comité estará integrado por el “*Capitán Marítimo, el Jefe del Distrito Marítimo, los Coordinadores de inspección de seguridad marítima, y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del Director General.*”

Dichas deliberaciones serán confidenciales¹⁰⁹.

11.3 Normativa Francesa

El artículo L5331-7 del Código de Transportes establece que la autoridad portuaria es responsable de la vigilancia del funcionamiento del puerto, incluida la asignación de los amarres y la ocupación de los espacios abiertos, y de la conservación del dominio público del puerto.

El artículo siguiente precisa que la autoridad investida del poder de policía portuaria ejerce la policía del nivel de las aguas que incluye, en particular, la organización de la entrada, de la salida y de los movimientos de los buques, de las embarcaciones o de otros artefactos flotantes. Es responsable de la vigilancia de las mercancías peligrosas.

Contribuye a la recogida, transmisión y difusión de información náutica.

En este orden de ideas, el Código de Transportes distingue entre la Autoridad Portuaria y la Autoridad de Policía Portuaria.

En definitiva, y resumiendo estos dos artículos, corresponde a la Autoridad Portuaria autorizar la entrada, salida y circulación de los buques, y asignar los amarres. La Autoridad Portuaria, representada por el comandante del puerto, un funcionario portuario del Estado, es la única responsable de autorizar la entrada y salida de los buques. Una vez concedida esta autorización, la Autoridad Portuaria organiza, junto con

¹⁰⁹ RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *Seguridad Marítima. Teoría general del riesgo*, Edita Marge Books, Barcelona, 1era edición 2015, p.184

su concesionario, la colocación de los buques y los servicios asociados.

Por su parte, los artículos L5331-5 y L5331-6 del Código de Transportes especifican que la Autoridad Portuaria es :

En los grandes puertos marítimos y en los puertos marítimos autónomos, respectivamente, el presidente del consejo de administración y el director del puerto autónomo;

En otros puertos marítimos bajo la autoridad del Estado, la autoridad administrativa;

En los puertos marítimos comerciales, pesqueros o de recreo bajo la jurisdicción de las autoridades territoriales y sus agrupaciones, el ejecutivo de la autoridad territorial o agrupación competente.

La autoridad investida del poder de policía portuaria es :

En los grandes puertos marítimos y en los puertos marítimos autónomos, respectivamente, el presidente del consejo de administración y el director del puerto autónomo;

En otros puertos marítimos bajo la autoridad del Estado, la autoridad administrativa;

En los puertos marítimos bajo la jurisdicción de las autoridades locales y sus agrupaciones, cuya actividad principal es el comercio o que reciben mercancías peligrosas y que figuran en una lista establecida por reglamento, la autoridad administrativa;

En otros puertos marítimos bajo la jurisdicción de las autoridades locales y sus agrupaciones, el ejecutivo de la autoridad o agrupación competente.

Estos artículos son prácticamente idénticos, pero definen dos entidades diferentes.

Así, en lo que respecta a la vigilancia de la masa de agua y el acceso al puerto, a nivel portuario, la Autoridad Portuaria será el director del puerto. Por lo tanto, tendrá la facultad de autorizar o no el acceso de un buque al puerto.

Sin embargo, desde el punto de vista jerárquico, si el Prefecto Marítimo ordena que un puerto reciba un buque, su autoridad prevalecerá.

El CROSS (*Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage*), que trabaja bajo la autoridad del Prefecto Marítimo, y que coordina la asistencia en el mar, puede por tanto invitar a un puerto a abrir sus puertas, bajo la orden del Prefecto Marítimo (por decirlo de forma sencilla).

El artículo L5331-3 del Código de Transportes francés establece que "El Estado determina las condiciones de acogida de los buques en dificultades; la autoridad administrativa dará, en su caso, instrucciones a la autoridad portuaria para que reciba a un buque necesitado de asistencia. También puede, si es necesario, autorizar u ordenar su circulación en el puerto.

También encontramos elementos de orientación para las autoridades competentes a la hora de decidir de la acogida o no de un buque necesitando asistencia en los artículos R5331-27 a 45311-29 del Código de Transportes francés:

Artículo R5331-27:

“Cuando un buque en dificultades requiera asistencia, el prefecto marítimo o, en el extranjero, el delegado del Gobierno para la acción del Estado en el mar podrá, para garantizar la seguridad de las personas o de los bienes o para evitar daños al medio ambiente, decidir, previa consulta con el prefecto o el alto funcionario de la zona de defensa y seguridad, que el buque sea acogido en un puerto que él designe. A continuación, ordenará a la autoridad portuaria que reciba el buque.”

Artículo R5331-28

“El prefecto de departamento velará por el cumplimiento de la decisión mencionada en el artículo R. 5331-27. En caso necesario, podrá autorizar u ordenar el movimiento del buque en el puerto.”

Artículo R5331-29

“Cuando el puerto se extiende por varios departamentos, el prefecto competente es el del departamento donde se encuentran las instalaciones portuarias que acogen el buque. Actúa después de haber informado a los prefectos de los otros departamentos.”

En cuanto a las condiciones de rechazo, el Código de Transportes francés ofrece indicaciones precisas al respecto:

La autoridad administrativa puede denegar el acceso al puerto a cualquier buque que presente un alto riesgo para la seguridad marítima, la protección marítima o el medio ambiente (salvo que el acceso y la recepción sean impuestos por el Estado según el artículo L5331-3). Esta norma se aclara en el artículo L5241-4-5.

La autoridad administrativa también podrá denegar el acceso al puerto a cualquier buque que carezca de certificado de seguro o de garantía, o a cualquier buque que haya sido expulsado por falta de certificado de seguro o de garantía, o a cualquier buque que haya sido objeto de una decisión similar adoptada por otro Estado miembro, y siempre que el armador, propietario o fletador no haya aportado la prueba del documento necesario. Esta norma está prevista en los artículos L5241-4-5 y L5123-1 del Código de Transportes.

Además, y según el artículo L5334-4, se prohíbe el acceso a cualquier buque que haya sido rechazado por un Estado miembro de la Unión Europea o por un Estado que actúe en ejecución de un Memorando de Entendimiento sobre el Control del Estado del Puerto al que se adhiera Francia (más conocido como MoU, *Memorandum of Understanding*, o Memorandum de París firmado en 1982 entre 14 naciones marítimas, entre ellas Francia y España, que ahora incluye 27).

Por lo tanto, cabe señalar que, además de que el Estado puede imponer a una autoridad portuaria el acceso y la acogida de un buque en dificultades en cualquier momento y lugar, los directores y las autoridades investidas de poderes de policía portuaria (jerárquicamente inferiores a la autoridad portuaria) pueden autorizar el acceso de un buque al puerto en caso de fuerza mayor, por razones imperativas de seguridad, en particular para eliminar o reducir el riesgo de contaminación o para permitir la realización de reparaciones urgentes. Se les instará a hacerlo.

Sin embargo, sólo pueden tomar este tipo de iniciativas si se han asegurado de que el propietario, el armador o el fletador han tomado las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de la entrada del buque en el puerto, lo que exige que los equipos trabajen

eficazmente en caso de emergencia y se anticipen al máximo a las situaciones delicadas que se producirán tras la recepción del buque en cuestión.

Aparte de las situaciones descritas anteriormente, un puerto no puede negar el acceso a un buque por motivos económicos. En el caso por ejemplo de un buque deudor, si se presenta ante un puerto, el hecho de que no haya satisfecho su deuda no será motivo suficiente para denegarle el acceso. Además, existen una serie de procedimientos legales de derecho mercantil, civil, o administrativo permitiendo resolver este tipo de situaciones de riesgos económicos (por ejemplo el embargo preventivo que impida al buque salir del puerto).

En resumen, el hecho de que un puerto pueda denegar el acceso a un buque depende de las características del buque: si es "*presentable*", "*acceptable*", seguro para las personas, el medio ambiente, la zona portuaria y otros buques.

XII- Las Garantías

12.1 Normatividad

El tratamiento de los costes de la restauración de la costa y la indemnización por los daños que puedan derivarse del tratamiento de un buque en dificultades es una cuestión fundamental.

Al considerar que la caridad bien entendida empieza por uno mismo y de acuerdo con el punto 3.14 de la Resolución de la OMI A.949(23) concerniendo las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, el acceso a un lugar de refugio puede condicionarse a la presentación de una garantía financiera con la que el buque asumiría los gastos que pudiesen derivarse de su acceso a un lugar de refugio¹¹⁰.

Cuando un Estado o autoridad competente "*acepte conceder el acceso a un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia la autoridad competente podrá solicitar al*

¹¹⁰ « Como regla general, si el lugar de refugio es un puerto, se exigirá una garantía a favor del puerto para asegurar el pago de todos los gastos que puedan derivarse de la operación, tales como : medidas de salvaguardia de la operación, derechos portuarios, practicaje, remolque, operaciones de atraque, gastos varios, etc. »

propietario del buque que presente pruebas de un certificado de seguro, o una carta de garantía de un miembro del Grupo Internacional de Clubes de P&I, u otra garantía financiera de un asegurador, banco o institución financiera reconocidos, por un importe razonable respecto de las responsabilidades razonablemente previstas que haya determinado a partir de su evaluación. A reserva de lo dispuesto en el párrafo (c) del presente artículo, no se exigirá que dicha carta de garantía u otra garantía financiera supere un importe calculado de conformidad con la versión más reciente del artículo 6(1)(b) del Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, o la disposición correspondiente sobre limitación de las reclamaciones distintas de las relativas a los pasajeros, a la pérdida de vidas humanas o a las lesiones corporales de cualquier otro convenio internacional que sustituya al anteriormente mencionado, en vigor en la fecha en que el certificado de seguro, o la carta de garantía u otra garantía financiera¹¹¹”

Al nivel comunitario, en su artículo 26, la Directiva 2002/59/CE establece lo siguiente

“3. La Comisión examinará la necesidad y viabilidad de medidas a nivel comunitario orientadas a facilitar el reembolso o la indemnización por los costes y daños en que se haya incurrido al acoger buques en peligro, incluidos unos requisitos adecuados en materia de cobertura de seguros o garantías financieras de otro tipo.”

En el mismo sentido, en derecho español, el artículo 22 del Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, establece lo siguiente:

“En los supuestos en los que un buque necesitado de asistencia sea acogido en un lugar de refugio, la garantía financiera, que en su caso se exija, deberá de presentarse en una entidad bancaria con domicilio en España por el operador, la empresa naviera, el salvador del buque, el expedidor, el propietario o el receptor de la carga a favor de la Dirección General de la Marina Mercante (...)”

¹¹¹ Traducción propia, Comité Marítimo Internacional -CMI, *Draft Instrument on Places of Refuge*, 2008, artículo 9

También, la Disposición Transitoria Segunda del mismo establece lo siguiente:

“Hasta tanto no se elaboren los planes de acogida, la Dirección General de la Marina Mercante, con el fin de valorar si procede la acogida de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio, evaluará las circunstancias que concurran en cada caso teniendo en cuenta los siguientes elementos de juicio:

(...)

j) la prestación de la garantía financiera que, en su caso, se haya exigido o cumplimiento de las medidas provisionales al respecto.”

Al usar los términos *“la garantía financiera que en su caso se exija”*, entendemos que dicha garantía no tiene carácter obligatorio. Sin embargo, según el despacho de Abogados Albors Galiano y Portales, son excepcionales en la práctica los supuestos en que no se haya exigido garantía¹¹².

Además, se ha expuesto en la Disposición Transitoria segunda, se considera dicha prestación de garantía financiera como elemento de juicio a la hora de establecer o evaluar las circunstancias permitiendo o no la concesión de la autorización de acogida de un buque necesitado de asistencia.

En derecho francés, como indicado previamente, la autoridad administrativa podrá denegar el acceso al puerto a cualquier buque que carezca de certificado de seguro o de garantía, o a cualquier buque que haya sido expulsado por falta de certificado de seguro o de garantía, o a cualquier buque que haya sido objeto de una decisión similar adoptada por otro Estado miembro, y siempre que el propietario, el armador o el fletador no hayan presentado la prueba del documento necesario. Esta norma está prevista en los artículos L5241-4-5 y L5123-1 del Código de Transportes francés¹¹³.

En resumen, si la administración quiere ser precavida, preguntará si el buque tiene una póliza de seguro válida que lo cubra en caso de contaminación. Además, el Estado que

¹¹²“Puertos de Refugio”, Punto 13, 21 de noviembre de 2017, <https://www.alborsgaliano.com/puertos-de-refugio/>

¹¹³Código de transporte francés
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000024148837/#LEGISCTA000024148837

conceda el acceso a un lugar de refugio podría exigir al propietario o gestor del buque necesitado de asistencia una garantía financiera o un compromiso similar para cubrir los gastos necesarios y las reclamaciones relacionadas con el acceso del buque al lugar de refugio. Según el convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC92)¹¹⁴, cuando un buque transporte más de 2.000 toneladas de hidrocarburo a granel como carga, y el convenio Bunkers de 2001 (Bunkers 2001)¹¹⁵ para todos los buques de más de 1.000 unidades de arqueo bruto (GT), vienen obligados a tener certificado de seguro. Sin embargo, la ausencia garantía financiera no debe impedir o retrasar el proceso de decisión para la concesión de un lugar de refugio¹¹⁶.

12.2 Objetivo de las garantías y límites

El artículo 22.2 del Real Decreto 210/2004 establece de forma precisa aunque no limitativa, que la garantía servirá *“para responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de todos los daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros”*.

También se incluyen los gastos relativos a las medidas preventivas adoptadas para evitar o minimizar el daño, e incluso los gastos para extraer el buque o su carga.

En materia de límites de garantía, el Real Decreto 2010/2004 establece criterios fijando el máximo del importe de la garantía. Sus criterios vienen relacionados a las características de los buques y de su carga. Si se tratan de buques tanque transportando mercancías específicas como las enumeradas por el Reglamento CE 1726/2003 del

¹¹⁴ CLC92 <https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-de-responsabilidad-civil-de-1992/>

¹¹⁵ Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-2982>

¹¹⁶ United Nations Environment Programme, UNEP(DEPI)/MED IG.17/10 Anexo V Decisión IG 17/10: Principios de decisión para permitir el acceso a un lugar de refugio a un buque que necesita asistencia, p. 270, 261-277 pp.

Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de Julio de 2003¹¹⁷, o de otro tipo de buques.

Según el artículo 23 del Real Decreto previamente citado, para aquellos buques que no excedan de 2.000 GT, la cuantía de la garantía tendrá que respetar un límite de siete millones de euros, y por cada unidad de arqueo excediendo de 2.000 GT, hasta 10.000 euros. En cuanto al resto de los buques, cuando el arqueo no exceda de 2.000 GT, hasta 2,5 millones de euros, y por cada unidad de arqueo excediendo de 2.000 GT, hasta 600 euros por cada tonelada en exceso.

Otra posibilidad, frente a la urgencia y a la tardanza administrativas de las vías tradicionales de constitución de garantía, debería permitirse como garantía en la práctica una fórmula alternativa, eficaz, y respetuosa con los intereses de las partes implicadas: la Carta de garantía (*Letter of Undertaking*) emanando del Club de Protección e Indemnización del buque necesitado de asistencia¹¹⁸.

XIII- Responsabilidad y sus límites

13.1 El límite de responsabilidad

La Unión Europea no se plantea aportar cualquier derogación al límite de responsabilidad preconocido al nivel internacional (COM.2011 232 final). En la práctica a la hora de tratar la solicitudes de refugio, puede suceder que las autoridades competentes exigen al propietario del buque, *lato sensu*, que renuncie de forma explícita al beneficio de la limitación de responsabilidad.

Sin embargo, este tipo de decisión puede disuadir al propietario del buque e incluso a sus aseguradores a solicitar la entrada en un lugar de refugio (con los riesgos que esto podría implicar para la seguridad marítima). Además, a causa de la urgencia y de los riesgos emanando de una decisión como esta, una renuncia provocada por esta exigencia podría llevar a cabo a una reclamación *a posteriori* por razón del perjuicio

¹¹⁷Reglamento (CE) n° 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 417/2002 relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32003R1726>

¹¹⁸ ALBORS GALIANO PORTALES, “Puertos de Refugio”, Punto 19, 21 de noviembre de 2017, <https://www.alborgaliano.com/puertos-de-regugio/>

jurídico y económico del puerto de acogida¹¹⁹.

13.2 Las derogaciones especiales a los límites generales de responsabilidad: el ejemplo de los casos del “Prestige” y del “Erika”

13.2.1 Responsabilidades a la hora de reparar los daños resultantes de contaminación

El 13 de noviembre de 2002, el petrolero “Prestige” sufrió un accidente frente a las costas de Galicia, en el norte de España. El suceso provocó el vertido en mar abierto de las 77.000 toneladas de fuel que transportaba el buque, de 20 años de antigüedad. Antes de hundirse, el petrolero, propiedad del armador griego con sede en Liberia Mare Shipping y con bandera de conveniencia de las Bahamas, llevaba varios días sin rumbo por el sur del Golfo de Vizcaya mientras se encontraba en apuros y sufría una brecha en su casco.

Al mismo tiempo, la marina mercante española se negó a permitir que el buque entrara en un puerto de la costa norte, prefiriendo la solución de remolcar el buque mar adentro. Desgraciadamente, el casco del petrolero no pudo resistir las condiciones invernales y el buque acabó partiéndose en dos al norte del Cabo Finisterre (España). Casi 3.000 km de costa fueron contaminados por las corrientes que esparcieron el fuel pesado desde Portugal hasta Bretaña¹²⁰.

Por desgracia, este desastre no fue el primero; tres años antes, el “Erika” sufrió las mismas vicisitudes, con consecuencias equivalentes para la costa de Bretaña.

Muchos esperaban, ya con el “Erika”, y más aún con el “Prestige”, que estos tristes sucesos sirvieran para prevenir y evitar otras situaciones de alto riesgo. Conscientes de los perjuicios causados a las víctimas frente a los operadores económicamente poderosos, tanto los jueces franceses como los españoles han adoptado un enfoque dinámico de la indemnización por los daños ecológicos sufridos, a través de una

¹¹⁹ LANGLAIS Peter, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Editions Bruylant, Bruxelles, 2018, Nota 2962, 956 p.

¹²⁰ GARCÍA RUBIO, *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del “Prestige”*, 2007, p. 23f

jurisprudencia innegablemente favorable a las mismas.

En cuanto a los actores, según Lloyd's List, muchas empresas participaron en el viaje del Prestige. El último actor "descubierto" ha sido un intermediario llamado Petrian Shipbroker, que habría actuado como intermediario entre el operador griego Universe Maritime y Crown Resources.

Esta empresa habría desempeñado este papel para el Erika, escribe Lloyd's List en un artículo del 27 de noviembre¹²¹.

"Con sede en Londres, Petrian se une a la lista de empresas implicadas en el Prestige, que ya incluye un propietario liberiano, una compañía naviera griega, ABS, una sociedad de clasificación con sede en Estados Unidos, un barco registrado en las Bahamas y un fletador ruso-suizo", dijo el servicio de noticias.

En consecuencia, los jueces españoles y franceses han querido indemnizar a las víctimas en la medida de lo posible, cuestionando la falta de responsabilidad invocada por algunos actores. Por ello, estos actores no han dudado en utilizar los mecanismos de limitación de la responsabilidad civil previstos en algunos convenios, como el Convenio de 1992 sobre la responsabilidad civil de los propietarios de buques por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

13.2.2 La responsabilidad del capitán

La Ordenanza de Colbert de agosto de 1681 ya consagraba *"las cualidades exigidas a un capitán: talento para la navegación, para la negociación y para dirigir a los hombres"*. Esta Ordenanza es un conjunto de normas elaboradas en Francia bajo la égida de Luis XIV. En aquella época, se deseaba la supremacía de las naciones sobre el mar. A partir de entonces, esta ordenanza pretendía regular todo lo relacionado con el mar (contratos, espacio, policía costera, etc.). Colbert también trató de acercar la marina mercante y la armada (*La Royale*) con instituciones comunes. Esta Ordenanza tendrá una influencia considerable en Europa y en todo el mundo, sirviendo de base para la redacción del Código de Comercio durante la Revolución Francesa. Así, estos "requisitos" siguen estando muy presentes en el derecho marítimo actual. Del mismo

¹²¹*Naufrage du Prestige: responsabilités multiples*, <https://www.swissinfo.ch/fre/naufrage-du-prestige--responsabilit%C3%A9s-multiples/3056002>

modo, el capitán puede ser considerado responsable por el incumplimiento de sus obligaciones¹²².

En cuanto a la responsabilidad penal del capitán en materia de contaminación marina por hidrocarburos, se rige por un régimen específico que ha seguido la legislación medioambiental reforzada tras las catástrofes del “Erika” y del “Prestige”.

De acuerdo con los hechos expuestos en la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña de 13 de noviembre de 2013, el Tribunal Supremo, en su sentencia de 14 de enero de 2016, declaró al capitán del “Prestige” culpable de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente de acuerdo con el artículo 325 del Código Penal español, al que se añade la circunstancia agravante prevista en el artículo 327 del mismo Código, debido a los daños irreversibles o catastróficos causados por el accidente cometido como consecuencia de una imprudencia grave. Según su jurisprudencia, el Tribunal entiende por imprudencia grave *"toda conducta que suponga un desprecio total y absoluto de las más elementales normas de previsión y prudencia"*¹²³.

Según el Tribunal, la imprudencia grave está constituida por el estado general del buque, las malas condiciones meteorológicas y las malas condiciones de navegación.

Además, la sentencia contiene numerosas afirmaciones que subrayan la especial gravedad de la imprudencia cometida por el capitán, afirmando que no sólo asumió una navegación arriesgada, sino que provocó un grave riesgo *"que excede de lo permitido [...] en una situación en la que le resultaba del todo imposible controlarla [...] no podía, por tanto, garantizar la seguridad del buque ante un contratiempo tan fuerte [...] que provocó el colapso de la maquinaria y la fractura del casco. Daños que no pueden considerarse improbables, sobre todo teniendo en cuenta la edad del buque. Por lo tanto, contribuyó a aumentar el riesgo con acciones que tuvieron un impacto decisivo no sólo en la capacidad de resistencia del buque sino también en la dificultad de salvarlo. El Tribunal se basó, entre otras cosas, en las pruebas aportadas en la sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, que indicaban que el capitán había recibido la orden de remolcar el buque en cinco ocasiones. Sin embargo, el capitán respondió a las órdenes con "reticencias, indicando que era necesaria la autorización*

¹²² BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, p. 244, 246, 264

¹²³ Tribunal Supremo de 29 de diciembre de 1998

*previa del armador*¹²⁴.

La Unión Europea, deseosa de organizar aún más la lucha contra la contaminación por hidrocarburos, ha establecido un sistema que refuerza a escala europea el mecanismo del Convenio Internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por el Protocolo de 1978¹²⁵.

En la legislación francesa, tras la transposición de la Directiva 2005/35/CE, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques, y la introducción de sanciones por infracciones, se aplica el Código del Medio Ambiente, modificado por las leyes de 3 de mayo de 2001 y 1 de agosto de 2008, que aumenta las ya severas sanciones de la ley de 5 de julio de 1983. De este modo, como responsable de la conducta del buque, el capitán se convierte en la primera persona responsable penalmente en este ámbito, como demuestra la redacción del artículo L. 218-11 del Código del Medio Ambiente, que *"castiga con una multa de 50.000 euros el hecho de que cualquier capitán (...) a bordo de un buque sea culpable de verter una sustancia contaminante"*. En algunos casos, las sanciones pueden alcanzar una multa de 15 millones de euros para el capitán, en función del tamaño del buque y del número de toneladas.

Sin embargo, estas disposiciones se han utilizado raramente, imponiéndose la prisión del capitán del buque sólo en dos casos (“Kalhed Ibn Whaleed” 2004, y “Mega express II” 2005). En otro caso, el 1 de julio de 2009, el Tribunal Correccional de Brest pronunció multas récord contra los capitanes de los buques en dos casos (“Al Esraa”, y “Valentia” 2009).

En el caso “Erika”, el capitán del buque fue absuelto por los jueces de apelación. En efecto, el Tribunal Penal de París, en su sentencia de 16 de enero de 2008, decidió absolver al capitán del buque; este tribunal realizó un análisis muy sutil, remontándose a todos los eslabones de la cadena de transporte marítimo para identificar a aquellos cuyos fallos estuvieron en el origen del naufragio¹²⁶.

Tradicionalmente, la responsabilidad penal se canalizaba hacia el capitán o el

¹²⁴ ARROYO IGNACIO, *Curso de derecho marítimo: (ley 14/2014, de navegación marítima)*, 2015, p.769

¹²⁵ BELLAYER-ROILLE Alexandra, *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2003, pp. 134, 184

¹²⁶ LE COUVIOUR, Karine, *La Semaine Juridique Edition Générale n° 6*, 6 de febrero de 2008, act. 88

responsable a bordo¹²⁷. Desde la ley del 1 de agosto de 2008, el círculo de personas penalmente responsables ha seguido ampliándose.

En el caso del “Prestige”, en cuanto a la responsabilidad civil del capitán, el Tribunal Supremo reconoce la aplicabilidad del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 que regula la responsabilidad de los propietarios de buques por daños causados por la contaminación de hidrocarburos (CLC/92). En virtud de este Convenio, se establece la responsabilidad objetiva del armador, lo que significa que es responsable aunque no sea culpable. Por lo tanto, esto excluiría la posibilidad de reclamar la responsabilidad civil del capitán si el daño no fuese provocado por *“por su acción o por su omisión”*.

En el derecho francés, tal y como se recoge en el Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante, el capitán es el servidor del armador, responsable de la conducta y el mando de un buque mercante. En el presente caso, el armador puede exonerar su propia responsabilidad en caso de falta náutica de su capitán y beneficiarse de las "limitaciones de responsabilidad" previstas en la Ley de 18 de junio de 1961 y en el Convenio de Bruselas de 1924 en el que se establece que el armador no es responsable de las faltas náuticas del capitán.

Además, el artículo L. 5412-2 del Código de Transportes establece que *“el capitán es responsable de toda falta cometida en el ejercicio de sus funciones”*¹²⁸. No obstante, el CLC/92 hace responsable de los daños por contaminación al propietario del petrolero, y no a su agente, incluido el capitán del buque, salvo en caso de culpa inexcusable.

En el caso del “Prestige”, se trata de un problema renovado por una decisión del Pleno del Tribunal de Casación de 25 de febrero de 2000, la decisión Costedoat, en la que se afirma que el capitán *“que actúa sin sobrepasar los límites de la misión que le ha asignado el armador no compromete su responsabilidad frente a terceros”*.

En este caso, el Tribunal Supremo recordó que el capitán del buque había aceptado embarcarse y realizar el viaje sabiendo no sólo que era posible que la resistencia estructural del casco del buque resultara defectuosa, provocando así un naufragio, sino, más concretamente, que así ocurriría realmente, poniendo deliberadamente en peligro su propia vida y la de los miembros de la tripulación, y es sobre esta base que el Tribunal

¹²⁷ BEURIER Jean-Pierre, *Droits maritimes*, 2015-2016, p. 430, 432

¹²⁸ DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, 2014, p. 229

Supremo aplicó el CLC/92.

Por otro lado, los jueces franceses consideran que el CLC/92 no tiene ninguna incidencia en la aplicación de la "doctrina Costedoat" al capitán, aunque éste haya cometido una falta de imprudencia/conducta excusable, siendo lo principal el respeto de los "límites de la misión". Se puede constatar aquí, una vez más, la voluntad de los jueces franceses de centrarse en todos los actores, limitando al máximo cualquier sistema de canalización permitido por el CLC/92¹²⁹.

13.2.3 La responsabilidad del armador

En cuanto a la responsabilidad penal del armador, el Tribunal Supremo no se pronuncia. No obstante, consideró que el comportamiento del capitán no fue el único que provocó el vertido.

Sin negar la probable imputabilidad del armador (pero también de otras personas que tenían la obligación de mantener el buque en condiciones de navegabilidad, como la figura del naviero-gestor), el Tribunal Supremo no considera la responsabilidad penal del armador por la sencilla razón de que no se presentó contra él ninguna acusación formal en este sentido durante el proceso, Esto contrasta con el caso "Erika", en el que el Tribunal de Casación, dando la razón a los jueces de apelación franceses, consideró al armador-director a cargo del buque contaminante responsable penalmente por negligencia grave e incumplimiento de su deber de advertencia¹³⁰.

En general, en el derecho francés, el artículo L.218-23-I establece que el tribunal puede, teniendo en cuenta las circunstancias de hecho y, en particular, las condiciones de trabajo del capitán, decidir que el pago de las multas pronunciadas en su contra, corra total o parcialmente a cargo del propietario o del explotador, entre otros el armador¹³¹.

En el derecho español, el artículo 386 de la LNM establece que el armador será responsable salvo que se pruebe que el desastre ecológico fue causado por fuerza mayor inevitable, o por negligencia de una autoridad encargada del mantenimiento de las luces

¹²⁹ BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, p. 263, 264

¹³⁰ BONASSIES Pierre, SCAPEL, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, pp. 325, 326

¹³¹ Cour de cassation, 2 de mayo de 2018, n°17-82.971

u otras señales de la navegación, o de terceros¹³².

13.2.4 La responsabilidad civil del propietario del buque

El principio de canalización de la responsabilidad prohíbe cualquier acción de indemnización por daños de contaminación no sólo contra los empleados o agentes del propietario, sino también contra *"los miembros de la tripulación, el piloto o cualquier otra persona que, sin ser miembro de la tripulación, preste servicios para el buque"* (art. III 4, b). No obstante, hay que recordar que las inmunidades concedidas no son absolutas. Como se ha señalado anteriormente, la responsabilidad del capitán puede ponerse en duda en caso de conducta dolosa o imprudente (*"falta impardonable"* para utilizar la jurisprudencia francesa de Costedoat).

El Tribunal declaró al armador responsable civil pero de forma "subsidiaria" de acuerdo con el artículo 120.4 del Código Penal español. En el derecho español de la responsabilidad civil, se distingue entre la responsabilidad primaria o directa, y la responsabilidad subsidiaria. El responsable subsidiario es responsable de los actos de sus subordinados que actuaron en su nombre. No obstante, el Tribunal español también recuerda la posibilidad de que el propietario vea limitada su responsabilidad, siempre que se demuestre que el accidente no fue causado por una acción u omisión suya¹³³. En el presente caso, es muy diferente, el Tribunal considera que la propietaria Mare Shipping Inc. cometió una falta o negligencia civil, demostrando que habría actuado de forma *"temeraria, minimizando voluntariamente los graves riesgos que entrañaba su actuación"*¹³⁴.

Lo mismo ocurre con el "Erika"; el Tribunal de Casación dictaminó que el propietario que había cometido una falta de imprudencia no podía, por tanto, acogerse a la protección del CLC/92 en materia de responsabilidad civil, del mismo modo que el presidente de la sociedad gestora del buque, la sociedad de clasificación y el fletador

¹³² ARROYO Ignacio, *Curso de derecho marítimo: (ley 14/2014, de navegación marítima)*, 2016, pp. 769, 771

¹³³ ARROYO Ignacio, *Curso de derecho marítimo: (ley 14/2014, de navegación marítima)*, 2015, pp. 778, 786, 789

¹³⁴ GOÑI ETCHEVERS José Luis, *Temas de Derecho marítimo*, 2016, p. 189

Total SA.

13.2.5 La responsabilidad civil del asegurador

A pesar del encauzamiento previsto por el CLC/92, las víctimas disponen del derecho de reclamar contra el asegurador en acción directa, tras la concesión imprudente por parte de una sociedad de clasificación del certificado necesario para su explotación¹³⁵.

Según el CLC/92, todo petrolero debe estar cubierto por un seguro u otra garantía financiera (por ejemplo, un aval). La obligación de aseguramiento está contenida en el artículo L. 5123-2 I del Código de Transportes francés¹³⁶, y 254 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante española.

En la decisión que se examina, intervino el *London Protection and Indemnity Club*. 22.777.986 euros, correspondiente al tamaño del “Prestige” en tonelaje bruto, siendo la suma máxima de responsabilidad directa del propietario y su asegurador, de acuerdo con el CLC/92, que no admite “ninguna excepción”.

Sin embargo, la aseguradora había llegado a un acuerdo de póliza de seguro con el asegurado que cubría una suma de hasta un billón de dólares¹³⁷.

Sin embargo, el Tribunal, deseando compensar al máximo a las víctimas, declara la responsabilidad civil directa de la aseguradora con una sanción de un importe “*limitado a 1.000 millones de dólares*”. Así, aplicó directamente el artículo 117 del Código Penal español, dejando de lado la limitación prevista en el CLC/92. De forma más o menos convincente, justifica su decisión indicando que “*la aseguradora decidió mantenerse al margen del juicio (...) demostrando así su voluntad de no defenderse [...] y que, por tanto, le correspondía asumir las consecuencias de su falta de diligencia durante el juicio*”.

¹³⁵ BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, p. 397

¹³⁶ BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, p. 412, 991

¹³⁷ GABALDÓN, José Luis, “Artículo de José Luis Gabaldón sobre la reciente sentencia del “Prestige””, 5 de febrero de 2016

Al no aplicar el fondo de prescripción previsto en la CLC/92, que está por encima en la jerarquía de las normas que el Código Penal español, el Tribunal ignoró el *principio iura novit curia*.

En el derecho francés, para obtener los mismos efectos, las disposiciones del CLC/92 deben completarse con el artículo L. 5123-4 del Código de Transportes que implica la responsabilidad del asegurador que no ha comprobado la seguridad del buque asegurado. Además, de acuerdo con el artículo 4.1 del Reglamento Europeo de 11 de julio de 2007, la ley aplicable es la del país donde se producen los daños por contaminación. De este modo, la responsabilidad del asegurador que concedió imprudentemente su certificado de seguro al buque podría ser comprometida sin limitación, ya que el asegurador del buque tampoco es una de las personas "protegidas" por el artículo III.4 del CAC/92.

13.2.6 La Indemnización emanando del Fondo Internacional de Indemnización

El Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC/1992) se financia, entre otras cosas, con las contribuciones de cualquier empresa que haya recibido cantidades totales de hidrocarburos transportados por mar superiores a 150.000 toneladas al año.

El Tribunal declaró que, de conformidad con el artículo 4.1 del FIDAC/92, el Fondo sólo estará obligado a pagar indemnizaciones hasta los límites expresamente establecidos. El límite de esta responsabilidad se basa en el máximo establecido por la CLC/92, en este caso y a la sazón 135 millones de unidades de cuenta.

El objetivo principal del FIPOL es ofrecer a las víctimas de la contaminación una contribución complementaria a la indemnización¹³⁸. Sin embargo, estos fondos son insuficientes. Así, tras las catástrofes del "Prestige" y del "Erika", la Comisión de las Comunidades Europeas, presionada por algunos Estados miembros, entre ellos Francia, se planteó la creación de un fondo comunitario que habría aumentado la contribución de

¹³⁸ ROBERT Sabrina, *L' "Erika"*. *Responsabilités pour un désastre écologique*, 2003, p. 53, 74

las empresas petroleras hasta los mil millones de euros¹³⁹.

XIV- Aceptación de la acogida y sus posibles riesgos

El uso de un lugar de refugio debe entenderse como una parada de emergencia para asegurar el buque y su carga. Esta práctica, que parece obvia y de sentido común, parece peligrosa y preocupante cuando el buque busca un lugar preparado para recibirlo porque las circunstancias amenazan con hundirlo a él y a su carga. El artículo 3m de la Directiva 2002/69/CE nos da una definición de lugar de refugio: *“el puerto, la parte del puerto o todo atracadero o fondeadero de protección o cualquier otra zona protegida definida por un Estado miembro para acoger buques en peligro”*.

La Asociación Francesca de los Capitanes de Buques (*Association française des capitaines de navires*) completa esta primera aproximación y nos dice que *“un lugar de refugio es un lugar en el que un buque que necesita asistencia puede tomar medidas para mejorar su estado, proteger el medio ambiente y la vida humana y reducir el riesgo para la navegación y el medio ambiente.”*

La jurisprudencia francesa precisa dicha definición: *“El puerto de refugio en el sentido del artículo 1 del Decreto de 19 de enero de 1968 relativo a los sucesos en el mar es (...) un lugar especialmente acondicionado para acoger a los buques, en el que en todo caso pueden refugiarse y encontrar las instalaciones necesarias para sus operaciones, su avituallamiento y, en caso necesario, su reparación”¹⁴⁰.*

Aceptar un buque en situación de peligro supone como visto previamente una evaluación precisa y eficaz de los riesgos. El informe del Estado francés del 19 de junio de 2013 *“Navires en difficultés et recours aux lieux de refuge”*, establece tres categorías de riesgos¹⁴¹. Esta acogida de buque necesitado de asistencia puede suponer riesgos de salud pública, de ecología o de economía.

A título de ejemplo, las personas viviendo en zonas costeras pueden sufrir

¹³⁹ BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Droit maritime*, 3ª edición, 2016, p. 406.

¹⁴⁰ *Cour d'Appel de Rouen, 2^{ème} chambre, 25 janvier 1969*, D.M.F. 1969, p.301

¹⁴¹ P. 22 <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>

explosiones¹⁴², incendios¹⁴³, fuga de gas tóxico¹⁴⁴... En consecuencia, un buque presentando este tipo de peligros se tiene que excluir en las zonas cercas de poblaciones. Además de esto, la consumición de alimentos marinos expuestos a contaminaciones constituyen también riesgos para la salud pública.

En caso de mala gestión, también pueden surgir problemas económicos. Pueden ser la consecuencia de una contaminación, o también la reducción de la actividad turística, o la obstrucción de la entrada de un puerto.

Según el informe previamente citado, también hay que tener en cuenta las características del lugar de refugio para saber si el lugar responderá a las necesidades del buque. En cuanto a las características físicas del lugar, se incluye todo lo relacionado con la naturaleza del fondo marino, el calado del lugar de refugio, las condiciones meteorológicas y la exposición a los elementos naturales, la ubicación del lugar y sus alrededores (proximidad a una ciudad)¹⁴⁵.

En cuanto a la naturaleza del emplazamiento (puerto militar, puerto comercial, puerto deportivo, rada, bahía...) y su estatuto jurídico. En Francia, esta última información es especialmente importante, ya que indica con quién hay que ponerse en contacto y qué autoridades son competentes para tomar la decisión de acoger el buque.

También debe buscarse información sobre la presencia de lugares o especies protegidas en las inmediaciones, así como sobre la capacidad e infraestructura del lugar de refugio¹⁴⁶.

Una vez tomada toda esta información, la autoridad marítima competente está en condiciones de evaluar la conveniencia de recoger el buque necesitado de asistencia.

¹⁴²Una brutal explosión sacude Beirut poco antes del veredicto sobre Hariri
https://www.abc.es/internacional/abci-explosion-beirut-gran-explosion-beirut-deja-varios-heridos-y-revienta-puertas-y-ventanas-toda-ciudad-202008041800_noticia.html

¹⁴³Marseille : Une vingtaine de bateaux partent en fumée dans le port de l'Estaque, 14 de Octubre de 2021 <https://www.20minutes.fr/marseille/3148091-20211014-marseille-vingtaine-bateaux-partent-fumee-port-estaque>

¹⁴⁴Bomberos controló una fuga e incendio en el Puerto de Montevideo, 1 de enero de 2021
<https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Bomberos-controló-una-fuga-e-incendio-de-fosfina-en-el-Puerto-de-Montevideo-uc774577>

¹⁴⁵ P. 31 <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>

¹⁴⁶ P. 32 <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>

XV- CONCLUSIONES

La cuestión de los lugares de refugio implica una verdadera colaboración entre los Estados ribereños. En este sentido, y en base al Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR 79), es fundamental que haya efectivamente una intercoordinación adecuada, constante, razonable, objetiva entre los países concernidos.

Hemos visto que un buque necesitado de asistencia implica una serie de preguntas por parte del Estado ribereño. Pero más que preguntas, el tiempo, la urgencia y el peligro implica una respuesta ponderada rápida.

Dentro de estas preguntas, se añaden las cuestiones importante de la rentabilidad, y de los riesgos económicos que podrían surgir a la hora de acoger o no a un buque.

En efecto, aunque la OMI con sus Directrices y la Unión Europea estén incitando a las autoridades y a los agentes del mundo marítimo y portuario a que creen refugios para los buques víctimas de daños o incidentes en el mar, los Estados no quieren asumir la responsabilidad de recibir un buque que pueda dañar el medio ambiente o, peor aún, bloquear un puerto, lo que sí sería catastrófico.

Relacionado con este tema, el caso del “Modern Express” es un ejemplo de buena gestión, aceptando en el puerto de Bilbao un buque necesitado de asistencia en cambio de una carta de garantía de un club de Protección e Indemnización del Grupo Internacional.

También, aunque sea más complicado, y menos usual en la práctica, cabe la posibilidad de solicitar mediante acuerdo que el buque y sus gestores renuncien a las limitaciones de responsabilidad.

Sin embargo, constituiría una mejor solución todavía la de tener una normativa aplicable al nivel internacional de forma directa, pudiendo descartar dicha limitación de responsabilidad aplicable al buque. Esta no limitación impuesta por un convenio permitiría evitar debates, situaciones de incertidumbre, dudas, tensiones, e *in fine* prejuicios medioambientales y económicos.

En este sentido, el todavía no entrado vigor Convenio internacional sobre

responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 –conocido como Convenio SNP– tiene como finalidad garantizar el pago con prontitud de una indemnización adecuada y efectiva de los daños personales y materiales; los costes de limpieza y de restauración; y los perjuicios económicos derivados del transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas¹⁴⁷.

Paralelamente a esta no limitación, cabe fomentar e incrementar la coordinación y facilitación en una actuación conjunta de todos los operadores portuarios, y también entre las capitanías marítimas y las autoridades portuarias. Como en el caso del “Modern Express”, acoger un buque aunque este en situación de necesidad, implica unas ganancias para muchos actores, dentro de los cuales los operadores portuarios. Al desarrollar la colaboración ágil e inmediata de los diferentes actores portuarios, llevaría a incrementar la fuerza atrayente de los puertos gozando de dicha eficacia.

Al no limitar la responsabilidad del buque, tampoco habría que limitar la colaboración territorialmente. A título de ejemplo, una buena colaboración entre los puertos de Bayona con el de Pasajes o de Bilbao en dicha materia podría también incrementar la fuerza atrayente de estos puertos respectivos, y entonces participar a la mejora de la economía de ambos lados. Más allá de una mejor intercoordinación entre Francia y España, también tendrían que ser tomados en cuenta Italia, Marruecos y Portugal.

También, para mejorar y completar el sistema sea necesaria una norma que, de alguna forma, sirva de protección a las personas encargadas de adoptar las decisiones difíciles en este tipo de incidencias, estableciendo que seguido que haya sido el Protocolo de actuación contemplado en el RD 210, quedarán liberadas de cualquier responsabilidad. El capítulo de la garantía puede resultar problemático por las razones anteriormente comentadas, sin olvidar que en otros países de nuestro entorno es frecuente que no sea exigida. Quizás una mayor flexibilidad de las Autoridades en función de la presencia de Clubes de Protección e Indemnización de primer nivel constituiría un paso adicional en la gestión aún más eficaz de este tipo de situaciones.

En el caso del “*Modern Express*”, la buena gestión fue saludada por muchos países,

¹⁴⁷Convenio HNS <https://www.hnsconvention.org/es/el-convenio/>

entre los cuales Francia, que se planteaba también la posibilidad de acoger al buque necesitado de asistencia. Este éxito para el puerto de Bilbao y España enseñó también la necesidad de tomar verdaderamente e *in concreto* en cuenta las indicaciones tanto de la OMI como de la Unión Europea en dicha materia. Una buena gestión de los lugares de refugio, con un buen arsenal jurídico en materia de responsabilidades del buque, pueden implicar ganancias para todos los actores, como fue el caso en el “*Modern Express*”.

Como visto al inicio de este trabajo, más del 80% de la mercancía está transportada por vía marítima. España y Francia comparten dos geografías e historias profundamente marítimas. A este título, sus respectivos destinos no pueden descartar al mar, y tendrían que seguir fomentando sus potencias atrayentes al nivel portuario, con facilidades esenciales portuarias eficaces, una mejor integración con el *hinterland*, e infraestructuras y lugares pudiendo acoger buques necesitados de asistencia.

BIBLIOGRAFIA Y DOCUMENTACIÓN

Referencias legislativas y reglamentarias

- Código de los puertos marítimos francés
- Código de transportes francés
https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000024148837/#LEGISCTA000024148837
- Código del medioambiente francés.
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220>>
- Código disciplinario y penal de la marina mercante francés
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT0000060711...>>
- Código penal español < <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>>
- Código penal francés
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070719>>
- Convenio HNS <https://www.hnsconvention.org/es/el-convenio/>
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (convenio OPRC) y protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (protocolo HNS)
https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/proteccion-internacional-mar/convenios-internacionales/convenio_oprc.aspx
- Convenio internacional sobre salvamento marítimo
<https://www.imo.org/es/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR) [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982
https://web.archive.org/web/20051127014328/http://www.cedepesca.org.ar/convencion_derechos_del_mar.htm
- Convención de Ginebra de 15 de noviembre de 1923,
- *Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación*; este convenio, que forma parte del Plan de Acción para el Mediterráneo (1975), se adoptó el 16 de febrero de 1976, entró en vigor el 12 de febrero de 1978 y fue modificado en Barcelona el 10 de junio de 1995. La versión modificada del Convenio aún no está en vigor. Véase el texto del Convenio en: <http://www.unepmap.gr/pdf/barcelonaconvention.pdf>
- Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 (CLC92)
<https://www.iopcfunds.org/es/acerca-de-los-fidac/marco-juridico/convenio-de-responsabilidad-civil-de-1992/>
- CMI yearbook 2003 : https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YBK_2003.pdf
- Directiva 2005/35/CE du 7 sept. 2005 <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32005L0035>>
- Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y Del Consejo de 23 de abril de 2009 por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0017>
- Harwich Harbour Act 1865
- *Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental*
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000025822652>
- Instrumento de Ratificación de 16 de agosto de 1978 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-12179>

- Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-2982>
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.
<https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Convention...
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.
<https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/Text_of_Convention...
- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
- *Loi n° 83-583 du 5 juill. 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures JO 6 juill. 1983.*
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000692...>
- *Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports*
- *Ordonnance n° 2012-1218 du 3 novembre 2012.*
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000026566...>
- *Protocol concerning Cooperation in Preventing Pollution from ships and, in cases of emergency, combating pollution of the Mediterranean Sea, cf.*
<http://www.unepmap.gr/pdf/newemergency.pdf>
- Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992.
<<https://www.dfa.ie/media/dfa/alldfawebsitemedia/treatyseries/uploads/doc...>
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
- Real Decreto 210/2004 <https://www.iberley.es/legislacion/real-decreto-210-2004-6-feb-sistema-seguimiento-informacion-sobre-traffic-maritimo-828962>
- Reglamento (CE) n° 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 417/2002

relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32003R1726>

- Resolution: Adoption of Amendments of the Limitation Amounts in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969
- Resolution: Adoption of Amendments of the Limits of Compensation in the Protocol of 1992 to Amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971

Referencias jurisprudenciales

- *Assemblée plénière, Cour de cassation le 25 février 2000, arrêt Costedoat.*
<https://www.courdecassation.fr/publications_26/bulletin_information_cour...>
- *Cour de cassation, Chambre criminelle, 25 septembre 2012, n° 10-82.938*
<<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&...>>
- *Cour de cassation, Chambre criminelle, 2 mai 2018, n° 17-82.971*
<<https://www.doctrine.fr/d/CASS/2018/JURITEXT000036900216>>
- Tribunal Supremo, Madrid, 29 de diciembre de 1998
- Tribunal Supremo, Madrid, 14 de enero de 2016, Sentencia “*Prestige*”
<<http://www.poderjudicial.es/search/contenidos.action?action=contentpdf&d...>>
- *Tribunal correctionnel de Brest 1er juillet 2009, arrêt Al Esraa*
- *Tribunal correctionnel de Brest 1er juillet 2009, arrêt Valentia*
- *Tribunal de grande instance de Marseille, 6 septembre 2004, arrêt Kalhed Ibn Whaleed.*
- *Tribunal de grande instance de Marseille, 8 juin 2005 arrêt Mega express II*
- Tribunal Superior de Justicia de Galicia, – Comunicación, nota de prensa del 13 de noviembre de 2013

Referencias doctrinales

- ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Curso de derecho marítimo : (ley 14/2014, de navegación marítima)*, Cizur Menor, Navarra, Civitas Thomson Reuters, 2015, 987 p.

- BELLAYER-ROILLE Alexandra, 2003, « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du “Prestige” : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *Annuaire de droit maritime et océanique*, Centre de droit maritime et océanique Nantes, p. 133, 184.
- BEURIER Jean-Pierre, 2015-2016, *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 1824 p.
- BOISSON Philippe, *Politiques et Droit de la sécurité maritime*, §944, Ed. Bureau Veritas, 1998, 669 p.
- BONASSIES, Pierre et SCAPEL, Christian, *Traité de droit maritime*, Paris, L.G.D.J, 3^e Ed°, 2016, 950 p.
- BONASSIES Pierre, *Cours de droit maritime*, p.273, n°442, edición provisoria, septiembre de 2003
- BORDEREAUX, Laurent, « Le service public portuaire français », actes du colloque de La Rochelle, 8 novembre 2004, p. 1, consultado el 15 de mayo de 2021. <http://www.estudiovillano.com/archivos-estudio-villano-abogados/estudio-villano-le-service-public.pdf>
- BULHER, Jean-Claude, “Les Marées noires: prévention et réparation”, *Le droit maritime français*, núm. 637, mayo de 2003, p. 475
- COLOMBOS John, *The International Law of the Sea*, 6th ed. New York: D. McKay Co. Longman, 1967, §353.
- CHIRCOP Aldo, *Ships in Distress, Environmental Threats to Coastal States, and Places of Refuge : New Directions for an Ancien Regime*, (2002) 33 *Ocean Dev. & Int'l L.*, p. 207.
- CHIRCOP Aldo, *Living with Ships in Distress – A New IMO Decision-Making Frame- work for the Requesting and Granting of Refuge*, (2004) 3 *WMU Journal of Maritime Affairs* pp. 31, 33; TANAKA Yoshifumi, *Key Elements in International Law Governing Places of Refuge for Ships : Protection of Human Life, State Interests, and Marine Environment*, (2014) 45 *J. Mar. L. & Com.* p.168.
- CHIRCOP Aldo, *Assistance at Sea and Places of Refuge for Ships : Reconciling Competing Norms*, en Henrik Ringbom (dir.), *Jurisdiction over Ships. Post-UNCLOS Developments in the Law of the Sea*, Boston, Brill Nijhoff Publishers, 2015,
- Comité Marítimo Internacional, *Draft Instrument on Places of Refuge*, (2007-

- 2008) *CMI Yearbook* 126; <http://comitemaritime.org/Places-of-Refuge/0,2733,13332,00.html>
- DARBÈS, Olivier, *L'escale du navire marchand*, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, 2013, 416 p.
- DE SAN ROMAN, Eguinoa, *Gestión de los puertos de interés general*, Barcelona, S.A. Atelier Libros, 2012, 416 p.
- DELEBECQUE Philippe, 2014, *Droit maritime*, 13e édition, Paris, Précis Dalloz 2014, 896 p.
- EDWARDS David, PASCOE David, *Outcome of the IMO Conference on International Co-Operation on Oil Pollution Preparedness and Response*, 1 de Marzo de 1991
<https://meridian.allenpress.com/iosc/article/1991/1/357/199776/Outcome-of-the-IMO-Conference-on-International-Co>
- GARCÍA RUBIO, *La responsabilidad por los daños causados por el hundimiento del "Prestige"*, 2007, p. 23f
- GOÑI ETCHEVERS José Luis, 2016, *Temas de Derecho marítimo*, 1era edición, Pamplona, Aranzadi, 480 p.
- GRAVES Pierre, *Pollution: les Etats européens de Méditerranée comparent leurs moyens*, Le Marin, 3 de enero de 2003, p.11.
- JANBON Laetitia, *Les lieux de refuge*, ed. Droit Maritime Français 634, febrero de 2003, p.160
- Janbon Laetitia *Rapport AFDM, Les lieux de refuge*, Enero 2003
- LACOSTE, Romuald, TERRASSIER, Nicolas, « La manutention portuaire conteneurs : les opérateurs internationaux – perspectives européennes », note de synthèse n°39, ISEMAR, Novembre 2001.
- LANGLAIS Peter, *Sécurité maritime et intégration européenne*, Editions Bruylant, Bruxelles, 2018, Nota 2962, 956 p.
- LAUBIER Lucien, *La marée noire de l' "Erika" : conséquences écologiques et écotoxicologiques*, 2004, 12 Natures Sciences Sociétés pp. 216-220.
- LE COUVIOUR Karine, 6 février 2008, « Catastrophe de l' "Erika" : premiers commentaires d'un jugement déjà exemplaire - . - À propos du jugement du tribunal correctionnel de Paris du 16 janvier 2008 », La Semaine Juridique Edition Générale n° 6, act. 88. <<http://www.lexis360.lexisnexis.fr/droit-document/article/la-semaine-juri...>

- LE GARREC Marcel-Yves, *L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires*, Le Droit Maritime Français, fascicule numéro 637 Mayo de 2003, 476-489 p.
- LESSEDJINA IKWAME Ipu'ozia, *Droit maritime et élément du droit fluvial*, Tome I, Kinshasa, Presse Universitaire du Congo, 2003, p.47.
- MOLINA GARCÍA María José, 2014, « La sentencia del « "Prestige" » en vía penal, ¿exención de responsabilidad ? : desobediencia y absolución », *Revista Práctica de Derecho de Daños*, La Ley, enero-febrero-marzo, p. 98-113.
- MORALES HARLEY, Roberto, *Etimologías en el De verborum significatione*, Pensamiento Actual, Volumen 14 – No. 22, Edit. Universidad de Costa Rica, San José, 2014, 43-53 p.
- MURRAY Christopher, *Any Port in a Storm? The Right of Entry for Reasons of Force Majeure or Distress in the Wake of the "Erika" and the "Castor"*, *Ohio State Law Journal*, Vol. 63 :1465, p.1472 (1466-1506 pp.).
- Organisation de Coopération et de Développement Économiques, *La concurrence dans les ports et services portuaires*, 14 juin 2011, 326 p.
- PÉREZ-GÓMEZ, Santiago Castán, «A propósito de los bienes de dominio público en el Derecho Romano», *Derecho y opinión*, N° 3-4, Edit. Universidad de Córdoba Servicio de publicaciones, Córdoba, 1995-1996, 261-284 p.
- REYES Brian, *Salvage: Salvage Chief Warns That 'Leper' Ship Will Sink*, London: Lloyd's List, 29 de Enero de 2001, at 3.
- REYES Brian, *Spanish ships refuge decree has cash sting*, Lloyd's List, 18 de Febrero 2004
- REYES Brian, *Europe gets down to clearing up the mucky business of places of refuge*, Lloyd's List, 3 de Marzo 2004
- ROBERT Sabrina, 2003, *L'"Erika". Responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Pedone, coll. CEDIN Paris I/Perspectives internationales n° 24, 260 p.
- RODRIGO DE LARRUCEA, Jaime, *Seguridad Marítima. Teoría general del riesgo*, Edita Marge Books, Barcelona, 1era edición 2015, 300p.
- SCHRODER Jens-Uwe, *Dealing with Risk and Uncertainty : How to Improve the Basis for Decisions about Granting Refuge to Ships in Need of Assistance*, (2006) 20 *Ocean Y.B.* p. 597

- URQUHART Donald, *Stricken Vessel Off Europe Denied Refuge*, Bus. Times (Singapore), Jan. 12, 2001, Shipping Times, at 1.
- UROUHART Donald, Outcast “Castor”’s 40-day Ordeal Close to End, Bus. TMES (Singapore), Feb. 20, 2001, at 1.
- VASSALLI, Filippo, *Sul rapporto tra le res publicae e le res fiscales in Diritto romano*, Edit. Studi Senesi, Milano, 1960, 10 p.
- VIGUERAS, Modesto, *Curso de Explotación y Dirección de Puertos*, Edit. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1977.

Artículos de prensa y otras referencias webs

- *Beirut explosion: How chemicals abandoned by a Russian businessman triggered a devastating blast felt in Cyprus*, 5 de Agosto de 2020, <https://www.telegraph.co.uk/news/2020/08/05/beirut-explosion-chemicals-abandoned-russian-businessman-triggered/>
- *Al menos seis muertos en Beirut en los choques sectarios más graves de los últimos años*, 14 de Octubre de 2010, https://www.abc.es/internacional/abc-imenos-seis-muertos-tiroteos-durante-protesta-beirut-investigacion-explosion-2020-202110141615_noticia.html
- *Navires en détresse. Le préfet pourra imposer un port refuge*, 4 de febrero de 2012, <https://www.letelegramme.fr/ig/generales/regions/finistere/navires-en-detresse-le-prefet-pourra-imposer-un-port-refuge-04-02-2012-1589496.php>; *Après les naufrages du “Prestige” et de l’“Erika”*, 3 de Febrero de 2012, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/info/apres-les-naufrages-du-”Prestige”-et-de-l-”Erika”-20343.html>
- *Ouest-France*, ““MSC-Flaminia” Pas un cas port refuge”, 10 de Septiembre de 2012, <https://www.ouest-france.fr/bretagne/”MSC-Flaminia”-pas-un-cas-port-refuge-1553442?page=3>
- ÁLVAREZ RUBIO Juan José, 2012, « El siniestro del buque “Prestige” : realidad jurídica en presencia y delimitación de responsabilidades ». <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:1yIXvrksljsJ:www.eh.>

∴

- CASAS Jesús, 18 novembre 2013, blog Hay derecho, « El caso "Prestige" : ¿Puede causar una injusticia una sentencia ajustada a Derecho ? ». <<http://hayderecho.com/2013/11/18/el-caso-”Prestige”-puede-causar-una-injus...>>
- DEWITTE Vincent, 27 janvier 2016, « Procès du “Prestige” : ‘la décision de la cour suprême est une très bonne nouvelle’ ». <<http://www.sudouest.fr/2016/01/27/proces-du-”Prestige”-la-decision-de-la-c...>>
- FAVAREL-VEIDIG Béatrice, 22 de septiembre de 2006, « Responsabilité pénale et civile du capitaine en matière de pollution marine ». <http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/resp_poll_cne.html>
- GABALDÓN José Luis, 5 de febrero de 2016, « Artículo de Jose Luis Gabaldón sobre la reciente sentencia del “Prestige” ». <<https://www.ime.es/en/articulo-de-jose-luis-gabaldon-sobre-la-reciente-s...>>
- *Le Monde*, 25 de septiembre de 2012, « “Erika” : la Cour de cassation confirme la condamnation de Total ». <<http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/09/25/la-cour-de-cassation-co...>>
- Plan Marítimo Nacional, <http://www.salvamentomaritimo.es/mares-limpios/nuestra-labor/preparacion>
- PÉREZ Fernando, 26 de enero de 2016, « El Supremo condena al capitán del “Prestige” por daño ambiental ». <https://politica.elpais.com/politica/2016/01/26/actualidad/1453809050_90...>
- Site Eurogers, « Après l’"Erika" ... le “Prestige” : que fait l’Union Européenne pour la sécurité maritime ? ». <<http://www.eurogersinfo.com/art702.htm>>
- UNESCO, El patrimonio mundial de alta mar: una idea que se abre camino, Marzo de 2020.
- United Nations Environment Programme, UNEP(DEPI)/MED IG.17/10 Anexo V Decisión IG 17/10: Principios de decisión para permitir el acceso a un lugar de refugio a un buque que necesita asistencia, p. 270, 261-277 pp.
- Universalis, Definición puertos marítimos, <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ports-maritimes/>
- *Safe Haven’ Debate could have resounding effects*, 20 de febrero de 2021, <https://www.marinelink.com/news/resounding-effects-debate319401>

- *The “Castor” is (Finally) empty*, 9 de Febrero de 2001, <https://www.marinelink.com/news/finally-”Castor”-empty318793>
- El petrolero que estaba anclado frente a Almería sigue alejándose y alcanza aguas internacionales, <https://www.libertaddigital.com/sociedad/2001-01-07/el-petrolero-que-estaba-anclado-frente-a-almeria-sigue-alejandose-y-alcanza-aguas-internacionales-14130/>
- *Super-rust’ in “Castor” leads to calls for more stringent inspections*, 1 de marzo de 2007, Professional Mariner Journal of the Maritime Industry, (Traducción propia) “Al no haber ningún puerto al que llevar el buque, el 22 de enero de 2001 los equipos de salvamento se vieron obligados a realizar un trasvase en aguas abiertas de la gasolina de los tres tanques dañados.” <https://www.professionalmariner.com/super-rust-in-”Castor”-leads-to-calls-for-more-stringent-inspections/>
- *The “Castor” is (Finally) empty*, 9 de Febrero de 2001, <https://www.marinelink.com/news/finally-”Castor”-empty318793>
- *La OMI, las navieras y el código IGS*, 13 de Agosto de 2021, <https://www.naucher.com/la-omi-las-navieras-y-el-codigo-igs/>
- “Puertos de Refugio”, Punto 13, 21 de noviembre de 2017, <https://www.alborsgaliano.com/puertos-de-regugio/>
- *Rachas de hasta 70 km/h y olas de casi 6 m impidieron cualquier intento de remolcar el buque*, <https://www.notre-planete.info/actualites/4411-Modern-Express-derive>
- *El “Modern Express” en Bilbao*, “La búsqueda se centró en tres destinos: La Rochelle, Bilbao y Gijón. En ese momento el temporal había amainado pero las previsiones eran que un nuevo frente entrase en el Golfo de Bizkaia. Según los partes meteorológicos, las olas de más de nueve metros podían volver de un momento a otro.” <http://especial.elcorreo.com/2016/modern-express/>
- *“Modern Express”, nouvel exemple de l’échec de la politique des ports refuges*, 5 de Febrero de 2016, <https://actumaritime.com/2016/02/05/modern-express-nouvel-exemple-de-lechec-de-la-politique-des-ports-refuges/>
- *El “Modern Express” llegara al puerto de Bilbao en la tarde de este martes*, 2 de Febrero de 2016, “En la actualidad, está constituido un comité técnico asesor que está haciendo seguimiento de todo lo que está ocurriendo con el navío y que está conformado por miembros de Salvamento Marítimo, Marina Mercante,

- prácticos y remolcadores.” <https://esradio.libertaddigital.com/galicia/2016-02-02/el-modern-express-llegara-al-puerto-de-bilbao-en-la-tarde-de-este-martes-1276566906/>
- *Trasladan el “Modern Express” a otro muelle para protegerlo del temporal*, 5 de Febrero de 2016, <https://www.efe.com/efe/espana/sociedad/trasladan-el-modern-express-a-otro-muelle-para-protegerlo-del-temporal/10004-2831361>
- *Fotos del traslado al puerto de Bilbao*
<https://www.eitb.eus/es/noticias/sociedad/fotos/detalle/3804522/fotos--traslado-modern-express-al-puerto-bilbao/>
- *Landes : le remorquage du navire Le “Modern Express” est un succès*, 2 de Febrero de 2016, <https://www.ladepeche.fr/article/2016/02/02/2268702-landes-remorquage-navire-modern-express-est-succes.html>;
- *Conferencia “Modern Express”, un caso de éxito*
<https://www.canaryports.es/texto-diario/mostrar/526899/conferencia-modern-express-caso-exito>
- *Places of refuge" - addressing the problem of providing places of refuge to vessels in distress*,
<https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/PlacesOfRefuge.aspx>
- *LE TALLEC Michel, “Ports refuges: du sur mesure et pas de liste”*, Le Marin, 4 de julio de 2003 Le Marin du 4 juillet 2003
- *GUILMO Laurence, « Pas de ports refuge mais du cas par cas »*, *Journal Ouest France* del 28 de Junio de 2003
- *LOYOLA DE PALACIO, Vicepresidenta de la Comisión Europea, encargada de Transportes y Energía Audición pública sobre “Prestige” Comisión RETT del Parlamento Europeo Bruselas, 19 de Marzo, 2003*
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/SPEECH_03_141
- *Bomberos controla una fuga e incendio en el Puerto de Montevideo*, 1 de enero de 2021 <https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Bomberos-controla-una-fuga-e-incendio-de-fosfina-en-el-Puerto-de-Montevideo-uc774577>
- *Marseille : Une vingtaine de bateaux partent en fumée dans le port de l’Estaque*, 14 de Octubre de 2021 <https://www.20minutes.fr/marseille/3148091-20211014-marseille-vingtaine-bateaux-partent-fumee-port-estaque>
- *Una brutal explosión sacude Beirut poco antes del veredicto sobre Hariri*
<https://www.abc.es/internacional/abci-explosion-beirut-gran-explosion-beirut->

[deja-varios-heridos-y-revienta-puertas-y-ventanas-toda-ciudad-202008041800_noticia.html](#)

- Informe del Estado francés del 19 de junio de 2013 “*Navires en difficultés et recours aux lieux de refuge*”, <https://www.vie-publique.fr/rapport/26412-navires-en-difficulte-et-recours-aux-lieux-de-refuge>
- *Naufrage du Prestige: responsabilités multiples*, <https://www.swissinfo.ch/fre/naufrage-du-prestige--responsabilit%C3%A9s-multiples/3056002>

GLOSARIO

FRANCÉS	ESPAÑOL	DEFINICIÓN
Navire ayant besoin d'assistance	Buque necesitado de asistencia	Buque en una situación tal que, sin ser una situación que requiera el rescate de las personas a bordo, sí pudiera provocar la pérdida del buque u originar un riesgo para el medio ambiente o para la navegación.
Lieu de refuge	Lugar de refugio	Lugar en el cual un buque necesitado de asistencia pueda tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación, así como proteger la vida humana y el medio ambiente.
Centre régional opérationnel de surveillance et sauvetage maritime (CROSS)	Servicio de Asistencia Marítima	Es el encargado de recibir los informes en caso de suceso y de servir de punto de contacto entre el capitán y las autoridades del Estado ribereño cuando se produzca un suceso.

ANEXO 1 – OMI Guidelines Resolución A.949(23)

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



S

ASAMBLEA
23º periodo de sesiones
Punto 17 del orden del día

A 23/Res.949
5 marzo 2004
Original: INGLÉS

Resolución A.949(23)

Adoptada el 5 de diciembre de 2003
(Punto 17 del orden del día)

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS LUGARES DE REFUGIO PARA LOS BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA

LA ASAMBLEA,

RECORDANDO el artículo 15 j) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones de la Asamblea por lo que respecta a las reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECORDANDO TAMBIÉN las obligaciones y procedimientos que establece la regla V/33 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado, sobre el auxilio que un capitán debe prestar a las personas en peligro en el mar,

RECORDANDO ADEMÁS que el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, enmendado, establece un amplio sistema para el salvamento de las personas necesitadas de socorro en el mar, que no incluye a los buques necesitados de asistencia,

CONSCIENTE DE LA POSIBILIDAD de que los buques pueden encontrarse necesitados de asistencia en el mar en lo relativo a la seguridad de la vida humana y la protección del medio marino,

RECONOCIENDO la importancia y la necesidad de proporcionar orientaciones a los capitanes y/o a los salvadores de los buques necesitados de asistencia,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de establecer un equilibrio entre el derecho de un buque necesitado de asistencia a buscar un lugar de refugio y el derecho de un Estado ribereño a proteger su litoral,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la provisión de un marco común para ayudar a los Estados ribereños a que determinen lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia y a que respondan con eficacia cuando les soliciten estos lugares de refugio, incrementaría notablemente la seguridad marítima y la protección del medio marino,

Por economía, del presente documento no se ha hecho más que una tirada limitada. Se ruega a los señores delegados que traigan sus respectivos ejemplares a las reuniones y que se abstengan de pedir otros.

I:\ASSEMBLY\23\Res\949.doc

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en sus 76º y 77º periodos de sesiones, por el Comité de Protección del Medio Marino en su 48º periodo de sesiones, por el Comité Jurídico en su 87º periodo de sesiones y por el Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 49º periodo de sesiones,

1. ADOPTA las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos a que tengan en cuenta dichas Directrices cuando determinen y respondan a las peticiones de lugares de refugio procedentes de buques necesitados de asistencia;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima, al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité Jurídico que mantengan las Directrices adjuntas sometidas a examen y las enmienden según sea oportuno;
4. PIDE al Comité Jurídico que examine con carácter prioritario las mencionadas Directrices desde su propia perspectiva, incluida la provisión de garantía financiera para cubrir los gastos de los Estados ribereños y los aspectos de indemnización, y que adopte las medidas que considere oportunas.

ANEXO

**DIRECTRICES RELATIVAS A LOS LUGARES DE REFUGIO PARA LOS
BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA**

Índice

1	Generalidades
1.1 a 1.7	Introducción
1.8 a 1.11	Consideraciones generales
1.12 a 1.17	Finalidad de las Directrices
1.18 a 1.20	Definiciones
2	Directrices sobre las medidas que deben adoptar el capitán y/o los salvadores de buques que necesiten un lugar de refugio
2.1	Evaluación de la situación
2.2	Determinación de los peligros y evaluación de los riesgos conexos
2.3	Determinación de las medidas necesarias
2.4	Comunicación con la autoridad del Estado ribereño
2.5 a 2.6	Asignación de responsabilidades y comunicaciones entre todas las partes interesadas
2.7 a 2.8	Medidas de respuesta
2.9	Procedimientos de notificación
3	Directrices sobre las medidas que se espera adopten los Estados ribereños
3.4 a 3.8	Evaluación de los lugares de refugio
3.9	Evaluación de casos específicos
3.10 a 3.11	Análisis pericial
3.12 a 3.14	Proceso de toma de decisiones para la utilización de un lugar de refugio
Apéndice 1 - Convenios internacionales aplicables	
Apéndice 2 - Directrices para la evaluación de los riesgos relacionados con la provisión de lugares de refugio	

1 GENERALIDADES

Introducción

Objetivos de la provisión de lugares de refugio

1.1 Cuando peligre la seguridad de la vida humana, deben seguirse las disposiciones del Convenio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Cuando un buque esté necesitado de asistencia pero no peligre la seguridad de la vida humana, se seguirán las presentes directrices.

1.2 La cuestión de los "lugares de refugio" no es un debate puramente teórico o doctrinal, sino que implica la resolución de un problema práctico, es decir, qué debe hacerse cuando un buque tiene dificultades graves o necesita asistencia y, sin embargo, no presenta un riesgo para la seguridad de la vida humana. ¿Se le dará abrigo cerca de la costa o en un puerto o, por el contrario, habrá que alejarlo mar adentro?

1.3 Cuando un buque se ve afectado por un suceso, el mejor método para impedir los daños o la contaminación debidos al deterioro progresivo del buque sería alijar la carga y el combustible y reparar el buque. Es preferible que esta operación se efectúe en un lugar de refugio.

1.4 Sin embargo, cuando se lleva un buque afectado por un suceso a un lugar de refugio cercano a la costa, se corre el riesgo de poner en peligro al Estado ribereño tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista ecológico, y de que las autoridades y la población locales manifiesten una fuerte oposición.

1.5 Si bien los Estados ribereños pueden manifestar cierta renuencia para aceptar buques dañados o descablados en sus respectivas zonas de responsabilidad debido, primordialmente, a la posibilidad de que se ocasionen daños al medio ambiente, de hecho resulta difícil ocuparse de manera satisfactoria y eficaz de un siniestro marítimo en mar abierta.

1.6 En determinadas circunstancias, cuanto más tiempo un buque dañado esté obligado a permanecer a merced de los elementos en alta mar, mayor es el riesgo de que se deteriore su estado o el de la mar, de que cambien el tiempo o las condiciones ambientales y de que, por consiguiente, se convierta en un riesgo mayor.

1.7 Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa.

Consideraciones generales

1.8 Existen circunstancias en las cuales puede ser preferible trasvasar la carga o efectuar cualquier otra operación tendiente a prevenir o a limitar los daños o la contaminación. En esos casos, será por lo general preferible llevar el buque hasta un lugar de refugio.

1.9 El hecho de llevar el buque a un lugar de refugio presentará también la ventaja de limitar la superficie de litoral amenazada por la contaminación, si bien la zona que se haya elegido puede verse más gravemente amenazada. Además, conviene prever la posibilidad de llevar el buque afectado a un puerto o terminal donde las operaciones de trasvase o de reparación puedan

realizarse con relativa facilidad. Por esa razón, la decisión de elegir y utilizar un lugar de refugio debe ser examinada cuidadosamente.

1.10 La utilización de lugares de refugio podría enfrentarse a una oposición local e implicar decisiones políticas. El Estado ribereño debería tener presente que una argumentación técnica correctamente planteada, fundada en una descripción clara del estado del buque siniestrado, sería muy valiosa en cualquier negociación que pudiera llevarse a cabo.

1.11 En la esfera internacional, los convenios enumerados en el apéndice 1, según se enmienden, constituyen, entre otros, el marco jurídico dentro del cual actúan los Estados ribereños y los buques en las circunstancias consideradas.

Finalidad de las Directrices

1.12 La finalidad de las presentes Directrices es brindar tanto a los Gobiernos Miembros como a los capitanes, las compañías¹ (en particular en el marco del Código IGS y de los procedimientos derivados de éste) y los salvadores un marco que les permita responder eficazmente y de manera tal que, en una situación determinada, los esfuerzos del capitán y de la compañía naviera afectada y los de las autoridades gubernamentales pertinentes sean complementarios. En particular, se ha intentado ofrecer un marco común para evaluar la situación de los buques necesitados de asistencia.

1.13 **Las presentes Directrices no abarcan la cuestión de las operaciones de salvamento de personas en el mar**, puesto que las dificultades prácticas que han dado lugar al estudio de la cuestión de los lugares de refugio no guardan relación con los problemas de salvamento. Se pueden presentar dos situaciones, a saber:

- el buque, según la apreciación del capitán, está necesitado de asistencia, pero no se halla en una situación de peligro tal (a punto de hundirse, con un incendio que se propaga, etc.) que requiera la evacuación de las personas a bordo; o
- ya se ha rescatado a las personas a bordo, con la posible excepción de quienes han permanecido en el buque, o han sido trasladados a él, en un intento de salvarlo.

1.14 **De todas formas, si la situación evoluciona de modo tal que las personas a bordo se encuentren en peligro, las reglas de salvamento aplicables en virtud del Convenio SAR, del Manual IAMSAR y de los documentos derivados de éstos, tienen prioridad sobre las presentes Directrices (y los procedimientos conexos).**

1.15 En todo caso, se deberá informar al Centro Coordinador de Salvamento Marítimo (MRCC) pertinente de cualquier situación que pueda convertirse en un suceso SAR.

1.16 Sea como fuere, aun cuando no se trate de una operación de "salvamento" en el sentido del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR), la seguridad de las personas ha de tenerse constantemente presente al aplicar estas Directrices, particularmente en dos casos:

¹ Según se definen en el Código IGS.

- cuando el buque presente riesgos (explosión, contaminación grave, etc.) que puedan poner en peligro la vida de las personas que se encuentran en las proximidades (tripulaciones de los buques de salvamento, trabajadores portuarios, habitantes de la zona costera, etc.);
- cuando determinadas personas permanezcan voluntariamente a bordo (por ejemplo, el capitán) o suban voluntariamente a bordo (bomberos y otros expertos, personal de empresas de salvamento marítimo o de remolque, etc.), para intentar solucionar las dificultades del buque.

1.17 Las presentes Directrices no abarcan la cuestión de la responsabilidad e indemnización por los daños ocasionados por la decisión de conceder o denegar a un buque un lugar de refugio.

Definiciones

1.18 **Buque necesitado de asistencia:** buque en una situación tal que, sin ser una situación que requiera el rescate de las personas a bordo, sí pudiera provocar la pérdida del buque u originar un riesgo para el medio ambiente o para la navegación.

1.19 **Lugar de refugio:** lugar en el cual un buque necesitado de asistencia puede tomar las medidas que le permitan estabilizar su situación y reducir los riesgos para la navegación, así como proteger la vida humana y el medio ambiente.

1.20 **MAS:** servicio de asistencia marítima, según se define en la resolución A.950(23), encargado de recibir los informes en caso de suceso y de servir de punto de contacto entre el capitán y las autoridades del Estado ribereño cuando se produzca un suceso.

2 DIRECTRICES SOBRE LAS MEDIDAS QUE DEBEN ADOPTAR EL CAPITÁN Y/O LOS SALVADORES DE BUQUES QUE NECESITEN UN LUGAR DE REFUGIO

Evaluación de la situación

2.1 El capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debe indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia. (Véase el párrafo 1 del apéndice 2.)

Determinación de los peligros y evaluación de los riesgos conexos

2.2 Una vez efectuada la evaluación prevista en el párrafo 2.1 *supra*, el capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debe realizar una estimación de las consecuencias del posible siniestro, basándose en las hipótesis siguientes, habida cuenta tanto de los elementos de que dispongan para evaluar el siniestro como de la carga y el combustible a bordo:

- si el buque permanece en la misma posición;
- si el buque continúa su viaje;

- si el buque se dirige a un lugar de refugio; o
- si el buque se aleja mar adentro.

Determinación de las medidas necesarias

2.3 El capitán y/o el salvador deben determinar la asistencia que necesitan del Estado ribereño para superar el peligro inherente a la situación. (Véase el párrafo 3 del apéndice 2.)

Comunicación con la autoridad del Estado ribereño

2.4 El capitán y/o el salvador deben ponerse en contacto con el Estado ribereño para transmitirle la información a que se hace referencia en los puntos 2.1 a 2.3 *supra*. En todos los casos, deben transmitir al Estado ribereño la información prescrita por los convenios internacionales vigentes. Esta comunicación se realizará a través del servicio de asistencia marítima (MAS) del Estado ribereño, según se indica en la resolución A.950(23).

Asignación de responsabilidades y comunicaciones entre todas las partes interesadas

2.5 El capitán y/o el salvador deben indicar al MAS las medidas que se ha previsto tomar y los plazos para ello.

2.6 El MAS debe indicar al capitán y/o al salvador los medios que puede poner a su disposición para brindar asistencia al buque o acogerlo en un lugar de refugio, si es necesario.

Medidas de respuesta

2.7 A reserva de la autorización previa del Estado ribereño, si es necesaria, el capitán y la compañía naviera interesada deben tomar cualesquiera medidas de respuesta necesarias, tales como la firma de un contrato de salvamento o de remolque o cualquier otra prestación de servicio destinada a remediar la situación del buque.

2.8 El capitán, la compañía y, cuando corresponda, el salvador del buque deben cumplir las exigencias prácticas derivadas del proceso de adopción de decisiones del Estado ribereño al que se hace referencia en los párrafos 3.12 a 3.14.

Procedimientos de notificación

2.9 Los procedimientos de notificación deben ajustarse a los procedimientos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad del buque en cuestión, con arreglo a las disposiciones del Código IGS o de la resolución A.852(20), relativa a las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, según corresponda.

3 DIRECTRICES SOBRE LAS MEDIDAS QUE SE ESPERA ADOPTEN LOS ESTADOS RIBEREÑOS

3.1 De conformidad con el derecho internacional, el Estado ribereño puede exigir al capitán o a la compañía del buque que tomen, dentro de un plazo determinado, las medidas apropiadas para que cese una amenaza de peligro. En caso de omisión o en situaciones de emergencia, el Estado ribereño puede hacer uso de su autoridad adoptando las medidas de respuesta que exija la amenaza.

3.2 Es importante, por tanto, que los Estados ribereños establezcan procedimientos para resolver estas cuestiones, aun en los casos en que no haya un problema real de daños y/o contaminación.

3.3 Concretamente, los Estados ribereños deberían organizar un servicio de asistencia marítima (MAS)².

Evaluación de los lugares de refugio

Evaluación de carácter general y medidas preparatorias

3.4 Se recomienda a los Estados ribereños que procuren establecer procedimientos acordes con las presentes Directrices para la recepción de las solicitudes de asistencia y la actuación al respecto, con miras a autorizar, cuando sea oportuno, la utilización de un lugar de refugio apropiado.

3.5 Las autoridades marítimas (y, si es necesario, las autoridades portuarias) deben realizar, para cada lugar de refugio, un análisis objetivo de las ventajas e inconvenientes de permitir a un buque necesitado de asistencia dirigirse a un lugar de refugio, teniendo en cuenta los elementos de análisis enumerados en el párrafo 2 del apéndice 2.

3.6 Este análisis, que debe adoptar la forma de planes para contingencias, servirá de preparación para el análisis previsto más abajo cuando se produzca un suceso.

3.7 Las autoridades marítimas, las autoridades portuarias, las autoridades encargadas de la seguridad en tierra y, de manera general, todas las autoridades gubernamentales interesadas, deben asegurarse de que existe un sistema adecuado de intercambio de información y establecer las oportunas comunicaciones y procedimientos de alerta (identificación de las personas de contacto, números de teléfono, etc.).

3.8 Las autoridades mencionadas también deben prever las modalidades para efectuar una evaluación conjunta de la situación.

Evaluación de casos específicos

Elementos del análisis

3.9 Este análisis incluirá los puntos siguientes:

- navegabilidad del buque, en particular: flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión y de producción de energía, capacidad de atraque, etc.;
- naturaleza y estado de la carga, provisiones y combustible, en particular, las mercancías peligrosas;
- distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio;

² Excepto si los Estados vecinos adoptan las disposiciones necesarias para establecer un servicio conjunto.

- presencia o no del capitán en el buque;
- número de los demás tripulantes y/o salvadores u otras personas a bordo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga;
- derecho del país interesado a exigir que el buque necesitado de asistencia adopte medidas;
- existencia o no de un seguro del buque;
- si el buque está asegurado, identificación del asegurador, y los límites de responsabilidad disponibles;
- conformidad del capitán y de la compañía con las propuestas del Estado ribereño/salvador de que el buque se dirija, o sea llevado, a un lugar de refugio;
- provisión de la garantía financiera exigida;
- contratos comerciales de salvamento ya firmados por el capitán o la compañía del buque;
- información sobre las intenciones del capitán y/o el salvador;
- designación de un representante de la compañía en el Estado ribereño interesado;
- factores de evaluación del riesgo señalados en el apéndice 2; y
- toda medida ya adoptada.

Análisis pericial

3.10 Un equipo de inspección designado por el Estado ribereño debe subir a bordo, cuando así proceda y el tiempo disponible lo permita, con el propósito de recoger datos para realizar una evaluación. El equipo estará compuesto por personas con conocimientos especializados adecuados a la situación.

3.11 El análisis debe incluir una comparación entre los riesgos que se corren si el buque permanece en el mar y los que se plantearían para el lugar de refugio y su entorno, teniendo en cuenta cada uno de los puntos siguientes:

- seguridad de la vida humana en el mar;
- seguridad de las personas en el lugar de refugio y en su entorno industrial y urbano (riesgos de incendio o explosión, riesgos tóxicos, etc.);
- riesgo de contaminación;
- si el lugar de refugio es un puerto, riesgo de alteración de las operaciones del puerto (canales, muelles, equipo, otras instalaciones);

- evaluación de las consecuencias de rechazar una solicitud de lugar de refugio, incluida la posible repercusión en los Estados vecinos; y
- al realizar el análisis, se prestará la debida atención al estado de conservación del casco, las máquinas y la carga del buque necesitado de asistencia.

Una vez concluido el análisis final, la autoridad marítima se asegurará de que se informa debidamente a las demás autoridades interesadas.

Proceso de toma de decisiones para la utilización de un lugar de refugio

3.12 Cuando se solicita autorización para acceder a un lugar de refugio, el Estado ribereño no está obligado a concederla, aunque sí debe sopesar todos los factores y riesgos de manera equilibrada y conceder refugio cuando sea razonablemente posible.

3.13 A la luz del resultado de la evaluación arriba descrita, el Estado ribereño debe decidir si concede o no la autorización de entrada, que puede ir acompañada, si es necesario, de condiciones de orden práctico.

3.14 La acción del Estado ribereño no excluye que la compañía o su representante tengan que adoptar las disposiciones necesarias para que el buque necesitado de asistencia pueda dirigirse a un lugar de refugio. Como regla general, si el lugar de refugio es un puerto, se exigirá una garantía a favor del puerto para asegurar el pago de todos los gastos que puedan derivarse de la operación, tales como: medidas de salvaguardia de la operación, derechos portuarios, practicaje, remolque, operaciones de atraque, gastos varios, etc.

APÉNDICE 1

CONVENIOS INTERNACIONALES APLICABLES

En el ámbito internacional, los siguientes Convenios y Protocolos están en vigor y conforman, entre otros, el contexto jurídico en el que actúan los Estados ribereños y los buques en las circunstancias previstas³:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en particular su artículo 221⁴
- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Convenio de Intervención), 1969, enmendado
- Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974), enmendado, en particular su capítulo V
- Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989 (Convenio de Salvamento)⁵
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de Cooperación)

³ Cabe señalar que en la actualidad no existe ninguna prescripción de carácter internacional que obligue a los Estados a proporcionar un lugar de refugio a los buques necesitados de asistencia.

⁴ "1 Ninguna de las disposiciones de esta Parte menoscabará el derecho de los Estados con arreglo al derecho internacional, tanto consuetudinario como convencional, a tomar y hacer cumplir más allá del mar territorial medidas que guarden proporción con el daño real o potencial a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca, de la contaminación o la amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo o de actos relacionados con ese accidente, de los que quepa prever razonablemente que tendrán graves consecuencias perjudiciales.

2 Para los efectos de este artículo, por "accidente marítimo" se entiende un abordaje, una varada u otro incidente de navegación o acontecimiento a bordo de un buque o en su exterior resultante en daños materiales o en una amenaza inminente de daños materiales a un buque o su cargamento."

⁵ En virtud del artículo 11 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, cuando se considere la petición de proporcionar un lugar de refugio, las Partes están obligadas a tener en cuenta la necesidad de que exista una colaboración entre los salvadores, otras partes interesadas y las autoridades públicas para garantizar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento. Dicho artículo 11 estipula lo siguiente: "Todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general."

- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78)
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR 1979), enmendado
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972
- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (Convenio de Limitación de la Responsabilidad), 1976
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), 1969
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad Civil), 1992
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Convenio del Fondo), 1992

APÉNDICE 2

DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS RELACIONADOS CON LA PROVISIÓN DE LUGARES DE REFUGIO

Al realizar el análisis descrito en los párrafos 3.4 a 3.8, además de los elementos mencionados en el párrafo 3.9, debe tenerse en cuenta lo siguiente:

1 Identificación del suceso, por ejemplo:

- incendio
- explosión
- avería del buque, incluidos los fallos mecánicos o estructurales
- abordaje
- contaminación
- disminución de la estabilidad del buque
- varada

2 Evaluación de los riesgos relacionados con el suceso identificado, teniendo en cuenta lo siguiente:

.1 Factores ambientales y sociales, tales como:

- seguridad de las personas a bordo
- amenaza para la seguridad pública

¿A qué distancia se encuentran las zonas pobladas más cercanas?

- contaminación ocasionada por el buque
- zonas declaradas de protección ambiental

¿Se encuentran el lugar de refugio y sus accesos en zonas sensibles tales como zonas de gran valor ecológico que puedan verse afectadas por una posible contaminación?

¿Existe, por razones ambientales, una opción mejor de lugar de refugio en las cercanías?

- hábitats y especies sensibles
- pesquerías

¿Existen actividades mar adentro y actividades de pesca o de marisqueo en la zona de paso o en los accesos al lugar de refugio o sus cercanías que puedan peligrar por la entrada del buque necesitado de asistencia?

- instalaciones comerciales/industriales
 - ¿A qué distancia se encuentran las zonas industriales más cercanas?
- atractivos generales y turismo
- instalaciones disponibles
 - ¿Existen algún buque o aeronave especializados y otros medios necesarios para realizar las operaciones necesarias o brindar la asistencia requerida?
 - ¿Existen instalaciones de trasvase, tales como bombas, tuberías, gabarras, pontones?
 - ¿Existen instalaciones de recepción de cargas perjudiciales y peligrosas?
 - ¿Existen instalaciones de reparación, tales como astilleros, talleres, grúas?

.2 Condiciones naturales, tales como:

Vientos dominantes en la zona.

¿Está el lugar de refugio correctamente protegido contra los vientos fuertes y la mar gruesa?

Mareas y corrientes de marea.

- condiciones meteorológicas y estado de la mar
 - Estadísticas meteorológicas locales y número de días de inactividad o inaccesibilidad del lugar de refugio.
- batimetría
 - Profundidad máxima y mínima del agua en el lugar de refugio y en sus accesos.
 - El calado máximo del buque que debe ser recibido. Informaciones sobre el estado del fondo (es decir, duro, blando, arenoso), en la eventualidad de que se hiciese varar un buque siniestrado en el refugio o en sus accesos.
- efectos estacionales, incluido el hielo

- características náuticas

Si el lugar de refugio no está abrigado, ¿se pueden realizar sin peligro las operaciones de salvamento y de alijo?

¿Hay espacio suficiente para maniobrar el buque, incluso desprovisto de toda propulsión?

¿Cuáles son las restricciones impuestas por las dimensiones del buque siniestrado, tales como la eslora, la manga y el calado?

Riesgo de varada del buque que pueda obstruir canales o accesos u obstaculizar la navegación.

Descripción de las instalaciones de fondeo y amarre en el lugar de refugio.

- condiciones operativas, particularmente si se trata de un puerto

¿Es obligatorio el practicaje? ¿Hay prácticos disponibles?

¿Hay remolcadores disponibles? Indicar su número y su potencia.

¿Existen restricciones? De ser así, determinar si el buque será autorizado a entrar en el lugar de refugio, por ejemplo, en caso de escapes de gases tóxicos, peligro de explosión, etc.

¿Se ha exigido al buque un aval bancario u otra garantía financiera aceptable para el Estado ribereño antes de autorizar su entrada en el lugar de refugio?

.3 Planificación para contingencias, incluido lo siguiente:

- MAS competente

- funciones y responsabilidades de las autoridades y del personal de respuesta

Capacidad de lucha contra incendios

- necesidades de equipo de respuesta y su disponibilidad

- técnicas de respuesta

¿Sería posible contener la contaminación en una zona de poca extensión?

- cooperación internacional

¿Existe para la zona en cuestión un plan de emergencia en caso de desastre?

- medios de evacuación

- 4 Consecuencias previsibles (incluida la repercusión en los medios de comunicación) de los diferentes casos previstos en cuanto a la seguridad de las personas y los riesgos de contaminación, incendio o explosión y de carácter tóxico.

3 Intervención en caso de emergencia y medidas ulteriores, tales como:

- alijo
 - lucha contra la contaminación
 - remolque
 - estiba
 - salvamento
 - almacenamiento.
-