

# NUEVOS AVANCES EN EL ACCESO A LUGARES DE REFUGIO: LAS DIRECTRICES SOBRE LUGARES DE REFUGIO PARA BUQUES EN PELIGRO ADOPTADAS POR LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL\*

Belén Sánchez Ramos

**Sumario:** I. INTRODUCCIÓN. II LOS LUGARES DE REFUGIO EN DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR III. UNA APROXIMACIÓN A LAS DIRECTRICES DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. IV LUGARES DE REFUGIO EN LA UNIÓN EUROPEA. V. EL ACCESO A LUGARES DE REFUGIO EN ESPAÑA: REAL DECRETO 210/2004 POR EL QUE SE ESTABLECE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y DE INFORMACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO VI. CONCLUSIONES

## I. INTRODUCCIÓN

La Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI) es una Organización Internacional consagrada, fundamentalmente, en un principio, a la adopción de normas relativas a la seguridad marítima, convirtiéndose, posteriormente, la protección del medio ambiente marino en uno de sus principales objetivos<sup>1</sup>.

Si bien la OMI ya había adoptado diversos Convenios con la finalidad de prevenir la contaminación del medio marino por parte de los buques tanque<sup>2</sup>, sin embargo, los últimos accidentes de los buques Erika, Castor y Prestige unidos, como veremos, a la

---

\* Este artículo es la versión impresa del trabajo publicado en la Revista Electrónica de Estudios Internacionales, n° 8, 2004 en <http://www.reei.org>. Este trabajo se inserta en el marco de un Proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología titulado “Seguridad marítima y medio ambiente: repercusiones jurídico-públicas del caso Prestige” (2003/05)-VEM 2003-20076-CO2-01-, cuyo investigador principal es el Prof. Dr. D. José Manuel Sobrino Heredia.

1 En opinión de SHAW “it is only in the final decades of the twentieth century that the importance of protecting the marine environment has been recognized”, SHAW, Richard: “Places of refuge. International Law in the making?”, *CMI Yearbook 2003*, p. 330.

2 Convenios entre los que destaca, por su importancia, el Convenio MARPOL 73/78, el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos o el Convenio Internacional sobre salvamento.

incertidumbre del Derecho Internacional en este marco<sup>3</sup>, han puesto de manifiesto la necesidad de adoptar medidas relativas al acceso a lugares de refugio de buques que se encuentran en peligro<sup>4</sup>, puesto que son muchos los autores que defienden que si a estos buques se les hubiese permitido el acceso a un lugar de refugio, se hubiesen “limitado” los efectos de estas catástrofes<sup>5</sup>. Por lo tanto, una vez más, y como respuesta a las catástrofes que ya se habían producido<sup>6</sup>, la OMI identificó el acceso a los lugares de refugio como tema objeto de estudio, llegando a destacar el Secretario General de la OMI que estamos ante una cuestión prioritaria<sup>7</sup>.

Esta iniciativa de la OMI fructificaría con la adopción en noviembre de 2003, por su Asamblea General, de una Resolución relativa al acceso a lugares de refugio de buques que se encuentran en peligro<sup>8</sup>, con las que se pretende ofrecer a los Estados miembros unos criterios objetivos que les permitan adoptar una decisión sobre la viabilidad o conveniencia de otorgar refugio a un buque en peligro.

---

3 En relación a la mencionada incertidumbre del Derecho Internacional, MURRAY ha destacado que *“The Erika and Castor incidents highlight an area of difficult tension and ambiguity in international law. What is the status of a distressed ship’s right of entry for reasons of force majeure or distress? On the one hand, under customary international law and UNCLOS, distressed ships have a right of entry into the territorial sea of coastal states. Conversely, there must be some limit to a distressed ship’s right of entry. Coastal states have an inherent right of self-defense and sovereign duties to protect their population and environmentally sensitive coastal areas”*, MURRAY, CH. F.: *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*, (obtenido en <http://moritzlaw.osu.edu/law-journal/murray.htm>) Asimismo, en esta misma línea VAN DER VELDE ha destacado que *“because existing legislation did not clarify the issue of places of refuge, the IMO adopted a set of guidelines in December 2002”*, VAN DER VELDE, W.: *“The position of coastal states and casualty ships in International Law”*, *CFI Yearbook 2003*, p. 486.

4 *“Places of refuges” is the latest and possibly the last act in a long process of creation of international rules for the protection of the marine environment*”, TIMAGENIS, G.J.: *“Places of refuge as a legislative problem”*, *CFI Yearbook 2003*, p. 375.

5 En este sentido, TIMAGENIS ha destacado que *“experience has shown that vessels leaking or other persistent pollutants after an accident cause less pollution when they are in easily accessible areas exactly because the antipollution measures may be taken more easily and more effectively. On the contrary ships left on the high seas or to sink in very deep waters may continue leaking or a very long time without control and thus cause long term damage to the environment”*, TIMAGENIS: *“Places of...”*, *op. cit.*, p. 376. Asimismo, SHAW ha puesto de manifiesto que *“the legal issues arising out of both these casualties are on-going, but it is self evident that if each of these ships had been allowed into a place of refuge where here cargo could be transferred the very substantial costs incurred, and in the case of the Prestige, the substantial losses, could have been significantly reduced. The price of such a step would have been the running of a risk of pollution of the immediate area which must be acknowledged to be significant, but in both cases the impact would have been unlikely to prove as expensive as what eventually occurred”*, SHAW: *“Places of refuge...”*, *op. cit.*, pp. 333-334.

6 ROSENNE ha subrayado como, en no pocas ocasiones, los accidentes acaecidos han propiciado el desarrollo del derecho internacional estableciendo así que *“although the IMO, States, and NOG (such as Greenpeace) keep a sharp eye on things, especially the protection of the environment, and the IMO is on the alert to ensure that the law remains in step with technological developments, if we look at the chronology of the IMO we cannot fail to be struck by the impact of accidents and other maritime incidents on the evolution of the law. The Titanic (1912), Torrey Canyon (1967), Amoco Cadiz (1978), Exxon Valdez (1987) are all not only maritime disasters. They are also starting-off points for rapid developments in the law to meet the problems brought out by the incident”*, ROSENNE, SH: *“The International Maritime Organization interface with the Law of the Sea Convention”*, en NORDQUIST, M.H.; MOORE, J.N.: *Current maritime issues and the International Maritime Organization*, Martinus Nijhoff, The Netherlands, 1999, p. 263.

7 In early 2001, IMO Secretary-General Mr. Willian O’Neil suggested that the time had come for the Organization to undertake, as a matter of priority, a global consideration of the problem of places of refuge for disabled vessels and adopt any measures required to ensure that, in the interest of safety of life at sea and environmental protection, coastal States reviewed their contingency arrangements so that such ships are provided with assistance and facilities as might be required in the circumstances. ([http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic\\_id=746](http://www.imo.org/safety/mainframe.asp?topic_id=746)).

8 Asamblea General A.949 (23). Esta resolución se complementa con otra aprobada el mismo día relativa al establecimiento de un servicio de asistencia marítima (MAS). Asamblea General A.950 (23).

Si bien son muchas las cuestiones que se plantean en torno al acceso de los lugares de refugio –existencia o no de una obligación de ofrecer refugio a buques en peligro, autoridad a la que compete adoptar una decisión, procedimiento a seguir...- debemos destacar desde un principio que la decisión sobre la autorización o no de acceso a lugares de refugio por parte del Estado ribereño, como veremos, conlleva implicaciones no sólo medioambientales, sino también jurídicas, políticas o socioecómicas lo que, generalmente, dificulta la adopción de una decisión<sup>9</sup>. Además, puesto que estamos hablando de ofrecer refugio a barcos en peligro, hay que tener en cuenta que, generalmente, nos vamos a encontrar con dos intereses contrapuestos: el del barco que se encuentra a la deriva y el Estado ribereño puesto al permitir el acceso de un buque a aguas que se encuentran bajo su jurisdicción se pueden producir daños graves para el medio ambiente y, por tanto, consecuentemente, para su economía<sup>10</sup>.

De acuerdo con estas consideraciones, nuestro trabajo se centra en el estudio del acceso a los lugares de refugio tanto desde una perspectiva general, mediante el análisis de las disposiciones de Derecho Internacional del Mar y de las recientes Directrices de la OMI, así como desde una perspectiva regional, reflejada en las disposiciones que la Unión Europea ha adoptado en la materia, con una especial consideración a la actuación de España.

## II. LOS LUGARES DE REFUGIO EN DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR

Dada la creciente preocupación por la protección del medio ambiente tanto en el Derecho Internacional general<sup>11</sup>, como en el Derecho Internacional del Mar<sup>12</sup> (lo que se refleja en el gran número de acuerdos o Convenios celebrados hasta el momento y que bien de forma directa<sup>13</sup> o indirecta<sup>14</sup> se centran en su protección) y teniendo en cuenta

---

9 CHIRCOP, A: "Ships in distress, environmental threats to coastal states, and places of refuge: new directions for an Ancien Regime?", *Ocean Development & International law*, nº 33, 2002.

10 "IMO has been devoting a great deal of effort to finding the right balance of interest to develop a framework to help those who must anticipate and handle complex place-of-refuge-situations in the future", YOUNG, CH: "The international maritime organization and the development of an international legal framework for places of refuge", *International Workshop: Places of refuge: responsibilities and rights of port authorities*, University of Antwerp-11 december 2003, en [http://www.espo.be/news/proceedings\\_11-12-2003.asp](http://www.espo.be/news/proceedings_11-12-2003.asp).

11 JUSTE RUIZ, J: *Derecho Internacional del Medio ambiente*, McGrawhill, Madrid, 1999; BIRNIE, P; BOYLE, A: *Internacional law & the environment*, 2ª ed., Oxford University Press, 2002.

12 En relación a la protección del medio ambiente marino, DIEZ DE VELASCO ha destacado que "la específica unidad geográfica y física de todos los mares y océanos, su creciente utilización con los más diversos fines, su relativa indefensión frente a la contaminación y la gravedad de los daños que ésta puede ocasionar a las especies vivas que en él habitan, al litoral y las playas, y a diversos intereses científicos o culturales, explican que la acción internacional para la protección del medio marino haya sido la primera y sea la más importante en resultados a escala mundial y regional", DIEZ DE VELASCO, M: *Instituciones de Derecho Internacional Público*, 14ª ed., Tecnos, Madrid, 2003, p. 707

13 Cabe destacar, entre otros, por su importancia: el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (OILPOL 54), firmado en Londres el 12 de mayo de 1954 y en vigor desde el 16 de julio de 1958; Convenio MARPOL73/78 en vigor desde el 2 de octubre de 1983; Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 y en vigor desde el 6 de mayo de 1975; Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 90) firmado en Londres el 30 de noviembre de 1990 y en vigor desde el 13 de mayo de 1995.

14 Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar: parte XII; Convenio internacional sobre salvamento, firmado en Londres el 28 de abril de 1989 y en vigor desde el 14 de julio de 1996.

que una de las razones fundamentales para la regulación de los lugares de refugio es, precisamente, la protección del medio ambiente marino en situaciones de buques que se encuentran a la deriva<sup>15</sup> –con la finalidad de impedir que se produzca contaminación alguna o, al menos, reducir al máximo sus consecuencias- cabe preguntarse si o cómo se han regulado, hasta el momento, los lugares de refugio en el marco del Derecho Internacional del Mar.

De acuerdo con las Directrices de la OMI, por lugares de refugio debemos entender “*a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards of navigation, and to protect human life and the environment*”<sup>16</sup>, por lo que el término lugares de refugio ha de ser entendido en sentido amplio, puesto que comprende no sólo los puertos, sino también bahías<sup>17</sup>..., es decir, espacios que, en un principio, se encuentran bajo jurisdicción del Estado ribereño<sup>18</sup>, tal y como se establece en el artículo 2.1<sup>19</sup> de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (en adelante, CDNUM).

Si bien no existe duda tanto en la doctrina<sup>20</sup> como en diferentes Convenciones (principalmente, la CNUDM<sup>21</sup> y SOLAS) en cuanto a la obligación por parte del Estado

---

15 Nosotros, dado el objeto de nuestro estudio, los lugares de refugio, nos centraremos en la contaminación producida por buques que se encuentran en peligro o a la deriva, si bien otras muchas situaciones pueden conducir a la contaminación del medio ambiente marino. En este sentido puede consultarse: JUSTE RUIZ: *Derecho Internacional...*, op. cit., p. 134.

16 Resolución A.949(23), punto 1.19.

17 A este respecto, la OMI ha destacado que “*use of the word “port” might be too narrow and restrictive vis-à-vis the envisaged scope of the geographical area which might, in case of an emergency, be able to provide facilities and services (including putting in place contingency arrangements) to ships in distress, in particular laden tankers; hence the proposal by the IMO Secretariat to use the wider term “places of refuge”*”, [http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=746](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=746).

18 SCOVAZZI, T: *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Tecnos, Madrid, 1995 (edición española a cargo de Valentín Bou Franch), p. 58; CHURCHILL, R.R.; LOWE, A.V.: *The law of the sea*, 3ª ed., Manchester University Press, 1999, p. 60; BROWN, E.D.: *The International law of the sea. Volume I: Introductory Manual*, Dartmouth, Gran Bretaña, 1994, pp.18 y ss.

19 “*La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial*”.

20 “*The one case where there is a clear customary law right to entry to ports concerns ships in distress. If a ship needs to enter a port or internal waters to shelter in order to preserve human life, international law gives a right of entry. This was recognized in cases such as the Creole (1853) and the Rebecca or Kate A. Hoff. Case (1929)*”; CHURCHILL.; LOWE.: op. cit., p. 63. En esta misma línea, CHIRCOP ha destacado que : “*the customary right of ships in distress to seek refuge in ports or safe waters in admiralty and international law is an ancient one. The law on this subject developed in state practice, case law, and treaty law spanning more than 200 years. However, recent events have triggered a debate that may result in the reevaluation of this ancient practice and more specifically the modalities of its application with reference to the contemporary rights and responsibilities of flag states and coastal states in the law of the sea. Although the fundamental humanitarian right to safety of the crew has not changed, the perceived threats posed to states that could potentially offer refuge are increasingly weighed against the right of a ship in distress to seek refuge in foreign ports or waters*”, CHIRCOP: op. cit., p. 207; SHAW: “*Places of refuge...*”, op.cit., p. 330

21 Artículo 98 “*todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros: a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) se dirija a toda velocidad posible a pesar de prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo; c) en caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a su pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala. 2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales*”

ribereño de ofrecer auxilio a un buque cuando se encuentra en peligro la vida humana, sin embargo, no ocurre lo mismo en aquellos casos en los que la vida humana no está en peligro y, además, el hecho de ofrecer refugio puede llevar aparejado un alto riesgo de contaminación de las costas del Estado ribereño. En esos casos, se hace necesario conciliar dos intereses contrapuestos: la necesidad del buque que se encuentra con una dificultad grave y el derecho del Estado ribereño de proteger sus costas de la contaminación.

Si nos acercamos a la CNUDM, veremos como ésta nada establece en torno a la obligación o no de ofrecer acceso a lugares de refugio a buques que se encuentran con dificultades graves, si bien consagra la Parte XII a la protección del medio marino; y si bien algunos autores han querido ampararse en el derecho de paso inocente por el mar territorial para fundamentar el acceso de un buque a un lugar de refugio, lo cierto es que resulta difícil conciliar el derecho de paso inocente con el riesgo que puede derivarse de acceder a un lugar de refugio para un buque en peligro. Además, no debemos olvidar que ese paso inocente podría suspenderse por razones de seguridad, entre las que podría encontrarse la protección del medio ambiente<sup>22</sup>. Asimismo, otras Convenciones como MARPOL, a pesar de estar consagrada a la prevención de la contaminación marina por cualquier tipo de buques, nada establece en torno a esta cuestión.

Por el contrario, el art. 11 de la Convención Internacional de Salvamento ofrece una referencia a los lugares de refugio al establecer expresamente que: *“un Estado parte deberá, siempre que regule o decida sobre asuntos relativos a operaciones de salvamento tales como la admisión en puerto de buques en peligro proporcionar medios a los salvadores, tener en cuenta la necesidad de cooperación entre salvadores, otras partes interesadas y autoridades públicas para asegurar la eficacia y el éxito de las operaciones de salvamento para el propósito de salvar vidas o propiedades en peligro, así como para prevenir daños al medio ambiente en general”*. Sin embargo, los Estados parte de esta Convención no han adoptado la regulación adecuada para poner en práctica esta disposición<sup>23</sup>.

Sin embargo, de la reciente práctica internacional, en la que diferentes buques en peligro como el Erika, Castor o Prestige les fue denegado el acceso a lugares de refugio por parte de los respectivos Estados ribereños cabe deducir que el Derecho Internacional del Mar no impone una obligación de este tipo a los Estados costeros. Lo que, además, se consagra en las Directrices adoptadas recientemente por la OMI, puesto que, como veremos, se articulan en torno al principio de la no obligación por parte del Estado ribereño de ofrecer acceso a un lugar de refugio.

### III. UNA APROXIMACIÓN A LAS DIRECTRICES DE LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL

Como ya hemos señalado, la OMI a la luz de los últimos accidentes de buques petroleros y las consecuencias que provocaron en el medio ambiente marino, la alarma social generada, así como la *“incertidumbre”* o las *“debilidades”* de la actual regulación del Derecho Internacional Mar en cuanto al acceso a lugares de refugio, decidió acometer el estudio de esta cuestión con la finalidad de ofrecer una solución a un problema real y en el que es necesario conciliar dos intereses en presencia, generalmente contrapuestos, como son la necesidad del buque de acudir a un lugar de refugio y la del Estado ribereño de proteger sus costas de la contaminación.

22 En este sentido puede consultarse, entre otros: VAN DER VELDE: *op. cit.*, pp. 483-486; CHIR-COP: *op. cit.*, p. 217; VAN HOOYDONK: *op. cit.*, pp. 406 y ss.

23 VAN DER VELDE: *op. cit.*, pp. 483-484.

Si bien el Comité de Seguridad Marítima había designado un grupo especial como consecuencia del accidente sufrido por el buque Erika y había identificado ya la necesidad de establecer lugares de refugio en Diciembre de 1999, sería a posteriori, tras el accidente del buque Castor, cuando el Secretario General de la OMI solicitó, el 21 de mayo de 2001, en su 74ª sesión, que se considerase, como cuestión prioritaria, el estudio de los lugares de refugio<sup>24</sup>.

Algunos autores han manifestado ya su desacuerdo con el hecho de que estamos ante unas “Directrices” que, por tanto, no son de obligado cumplimiento. Y aunque es cierto que no lo son, también lo es que otras soluciones apuntadas tales como la adopción de un Protocolo que se incorporaría a alguna Convención ya en vigor, como MARPOL, o la adopción de un Convenio sobre esta materia<sup>25</sup> no garantizaría una aplicación uniforme de dichas medidas porque no debemos olvidar que los Estados son libres de otorgar su consentimiento en obligarse y, por tanto, las disposiciones de la citada Convención o Protocolo sólo serían de obligado cumplimiento para aquellos Estados que voluntariamente así lo decidiesen.

A la hora de analizar estas Directrices hay que tener en cuenta tres cuestiones fundamentales en torno a las cuales se articula todo el sistema: en primer lugar, se consagra el principio de que no existe obligación, por parte del Estado ribereño, de ofrecer refugio a buques que se encuentran en peligro<sup>26</sup>, en segundo lugar, lejos de establecer una obligación general de ofrecer refugio, se acude al estudio del “*caso por caso*”<sup>27</sup> y, en tercer lugar, se aplican, exclusivamente, a aquellos casos en los que no corre peligro la vida humana –puesto que en dicha situación sería de aplicación el Convenio SOLAS.

Partiendo de estas premisas fundamentales, y con el objetivo de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir y controlar la contaminación procedente de los buques<sup>28</sup>,

---

24 Hay que destacar que, en el seno de la OMI, y en relación al estudio de los lugares de refugio han intervenido: el Comité Marítimo de Seguridad, el Subcomité de seguridad en la navegación así como el Comité jurídico o el Comité de protección del medio ambiente.

25 Así, por ejemplo, TIMAGENIS si bien reconoce que en relación a algunos aspectos la mejor opción es, sin duda, el establecimiento de unas directrices, sin embargo, considera que otros aspectos directamente relacionados con los lugares de refugio como obligación de información, obligaciones relativas al establecimiento de lugares de refugio, tamaño de los tanques y la celebración de acuerdos para establecer o mantener estos lugares de refugio sí deberían ser objeto de una Convención o un nuevo Protocolo anexo a una Convención ya existente: TIMAGENIS: *op. cit.*, p. 378. En la misma línea, Van Hooydonk establece que “*the ideal solution would be an international convention on ports of refuge and ships in distress*”, es más, concluye que “*...an international convention on places of refuge and ships in distress is both essential and attainable. A Convention in this sort would among other things set out principles regarding the right of access, decision-making methods, the civil and criminal liability of authorities, the compensation of losses accruing to ports, the allocation of salvage rewards and request for financial securities...Mere Guidelines and contingency plans are in the author’s view inadequate*”, VAN HOOVKONDK, E: “The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress”, *CMI Yearbook 2003*, pp. 443-444.

26 En este sentido, el punto 3.1.12 de las citadas Directrices establece expresamente “*when permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the coastal State to grant it, but the coastal State should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible*”. En opinión de YOUNG este es un los puntos más criticables: YOUNG: *op. cit.*, p. 5.

27 Así, el punto 1.7 establece que “*granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship being near the coast*”. En cuanto a esta aplicación del caso-por caso, Shaw ha destacado que “*in the world of the search for harmony of international law the words “case-by-case” are usually a sign of failure to achieve a common principle of universal application, but in the area of places of refuge it must, if it is submitted, be recognized that each distress situation is different from all others, and that guidelines, rather than hard and fast rules, are the appropriate formula*”, SHAW: “Designation of...”, *op. cit.*, p. 335.

28 En cuanto al objetivo principal que se persigue con la adopción de estas Directrices, el punto 1.12 establece que “*the purpose of these Guidelines is to provide member governments, shipmasters, companies and salvors with a framework enabling them to respond effectively and in such a way that, in any given situation, the efforts of the shipmaster and shipping company concerned and the efforts of the government authorities involved are complementary. In particular, an attempt has been made to arrive at a common framework for assessing the situation of ships in need of assistance*”.

la OMI ha adoptado estas Directrices que se configuran en torno a dos grandes cuestiones: 1) las actuaciones que debe llevar a cabo el capitán del buque; 2) las actuaciones que debe llevar a cabo el Estado ribereño.

Es al capitán del buque al que le corresponde identificar el motivo por el que necesita asistencia – riesgo de incendio, explosión, avería, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad, varada<sup>29</sup>- así como la evaluación e información de los riesgos en los siguientes casos: 1) si el barco permanece en la misma posición, 2) si continúa su viaje; 3) si alcanza un lugar de refugio y 4) si es llevado a alta mar. Asimismo, al capitán le corresponde: comunicar qué tipo de asistencia requiere del Estado ribereño para impedir que se produzca el daño<sup>30</sup>, así como ponerse en contacto con el Estado ribereño para transmitirle todas las particularidades derivadas de la situación. Estos datos deben ser transmitidos al Estado ribereño a través del Servicio Marítimo de Asistencia (en adelante, MAS).

En relación a la actuación que deben llevar a cabo los Estados ribereños, con estas Directrices se pretende, fundamentalmente, que éstos establezcan qué procedimiento ha de seguirse en aquellos casos en que un buque que se encuentra en peligro solicite acceder a aguas que se encuentran bajo su jurisdicción. En definitiva, lo que se busca es que los Estados ribereños articulen planes en los que se defina a qué autoridad le corresponde adoptar una decisión al respecto, y sobre todo, en atención a qué criterios se va a otorgar o no, en cada caso, el acceso a un lugar de refugio. Si bien estas Directrices, como no podría ser de otro modo, no se pronuncian sobre qué autoridad debe designar el Estado ribereño como responsable para la adopción de una decisión sobre dicho acceso, por el contrario, sí se pronuncian sobre los factores que los Estados ribereños deberían tener en cuenta a la hora de adoptar una decisión sobre el acceso de un buque a un lugar de refugio. Con esta finalidad, en las Directrices se establecen una serie de criterios objetivos en base a los cuales el Estado ribereño debe adoptar una decisión<sup>31</sup>.

En atención a estas Directrices, los Estados ribereños deben realizar un análisis objetivo sobre las ventajas o inconvenientes que podría llevar aparejado el acceso a un lugar de refugio, análisis que debe fundamentarse en factores medioambientales y sociales (tales como los riesgos de contaminación, la existencia de especies especialmente protegidas...); condiciones meteorológicas (vientos dominantes, estado de la mar...); la previsión de planes de emergencia (número de remolcadores...); y las consecuencias que se pueden prever en relación a la seguridad de las personas y/o la contaminación<sup>32</sup>.

Además, a la hora de ofrecer o no acceso a un lugar de refugio el Estado ribereño ha de tener en cuenta los siguientes elementos: -la capacidad de navegabilidad del buque; -el tipo de carga que transporta, -la distancia y el tiempo estimado de tránsito hasta alcanzar el lugar de refugio; si el capitán está todavía a bordo; -el número de tripulación que se encuentra a bordo; -si el barco está asegurado; -el acuerdo del capitán o de la compañía del barco con la propuesta del Estado ribereño de trasladar al buque a un lugar de refugio, -provisión de fondos; -contratos de salvamento; -información sobre la intención del capitán o la compañía; -designación por parte de la compañía del buque de un representante ante el Estado ribereño; -evaluación de riesgos, -cualquier medida

29 Circunstancias identificadas en el apéndice segundo, punto 1 de las citadas Directrices.

30 Apéndice segundo, punto 3

31 En este sentido SHAW ha destacado que “*the essential thrust of the IMO Guidelines, set out in paragraph 3.2, is that the assessment should be an objective one, weighing all the factors and risks in the balance, and that the coastal state should give shelter whenever reasonably possible*”, SHAW: “Designation of...”, *op. cit.*, p. 448.

32 Apéndice segundo, punto 2, de la Resolución A. 949(23).

que ya haya sido llevada a cabo<sup>33</sup>. Además, el Estado ribereño, que debe establecer un servicio de Asistencia Marítima, podría efectuar una inspección a bordo del buque con la finalidad de valorar los riesgos podría conllevar una decisión tanto para el buque como para el lugar de refugio y su medio ambiente, así como para los Estados vecinos<sup>34</sup>, y ello como consecuencia de uno de los principios generales que inspiran estas Directrices, que es el conciliar los intereses en presencia<sup>35</sup>.

Finalmente, y tras haber realizado un análisis objetivo teniendo en cuenta todos los factores señalados anteriormente, el Estado ribereño debe decir sobre el acceso del buque a un lugar de refugio que se encuentra bajo su jurisdicción. Hay que destacar que, de acuerdo con el punto 3.14, 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 refugio.

A pesar de que estas Directrices han abandonado algunas cuestiones fundamentales tales como la responsabilidad, hay que destacar que de la voluntad de los Estados ribereños dependerá la efectividad y la viabilidad de la puesta en marcha de estas medidas que aspiran a establecer un sistema uniforme en cuanto al acceso a lugares de refugio, sobre todo, en cuanto a los factores a valorar a la hora de adoptar una decisión. Como ha destacado Shaw *“it is to be hoped that these Guidelines will help in ensuring that decisions are taken by coastal states in a common-sense and consistent manner”*<sup>36</sup>.

Además hay que destacar que tanto la Unión Europea, como veremos a continuación, como la Asamblea General de las Naciones Unidas han solicitado a sus Estados miembros que adopten las medidas adecuadas para aplicar estas Directrices. Así, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha establecido expresamente que *“acoge con satisfacción la labor realizada por la Organización Marítima Internacional en la formulación de directrices sobre lugares de refugio para los buques que lo necesitan y alienta 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”*<sup>37</sup>. Estas declaraciones, además, podrían contribuir a una mayor acogida de estas Directrices por parte de los Estados ribereños.

#### IV. LUGARES DE REFUGIO EN LA UNIÓN EUROPEA

Los últimos accidentes acaecidos en las costas de los Estados miembros de la Unión Europea han puesto de relieve la necesidad de adoptar diferentes actuaciones encaminadas a *“proteger”* dichas costas, y, en definitiva, articular una política de seguridad marítima.

---

33 Punto 3.9 de las Directrices.

34 En este sentido, el Estado ribereño debe tener en cuenta, tal y como se establece en el punto 3.11, los siguientes factores: el riesgo que corre la vida de las personas que se encuentran a bordo así como la de las personas que habitan en el lugar de refugio; los riesgos para sus industrias y medio ambiente; los riesgos de contaminación; si el lugar de refugio es un puerto, la idoneidad de sus instalaciones así como la evaluación de las consecuencias que podría llevar aparejada la denegación de acceso para los Estados vecinos.

35 En este sentido, el punto 3.11 establece que *“the analysis should include a comparison between the risks involved if the ship remains at sea and the risks that it would pose to the place of refuge and its environment”*

36 SHAW: “Designation of...”, *op. cit.*, p. 447.

37 A/RES/58/240 (Quincuagésimo octavo período de sesiones, Los océanos y el Derecho del Mar, 5 marzo de 2004), punto 25..



Si la catástrofe del buque Erika propició la adopción de diversas acciones –paquetes de medidas Erika I y Erika II<sup>38</sup>– la del Pestrige ha puesto de manifiesto la necesidad de impulsar la aplicación de dichas medidas<sup>39</sup> e, incluso, tal y como ha destacado recientemente el Parlamento Europeo, el crear un espacio europeo de seguridad marítima<sup>40</sup>.

Si bien han sido diversas las medidas que se han ido adoptando desde la catástrofe del buque Erika<sup>41</sup>, nosotros centraremos nuestra atención en la actuación de la UE en un ámbito específico como es el de los lugares de refugio.

En relación a los lugares de refugio, hemos de acudir a la 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<sup>42</sup>, cuyo artículo 20 regula los lugares de refugio en los siguientes términos: “*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*”. Por lo tanto, de acuerdo con la citada disposición, corresponde a los Estados miembros adoptar, teniendo en cuenta las Directrices de la OMI<sup>43</sup>, planes para albergar en aguas bajo su jurisdicción buques en peligro. Y una vez más, en nuestra opinión, lejos de establecer una obligación para los Estados de ofrecer refugio, deja en manos de éstos la decisión final sobre la necesidad o viabilidad de ofrecer o no refugio y, por tanto, la obligación se circunscribe exclusivamente, en relación a la adop-

---

38 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero “Prestige”, COM (2002)681final, 3.12.2002

39 En este sentido, la Comisión ha destacado la necesidad de “*un compromiso firme por parte de los Estados miembros para aplicar los paquetes ERIKA de manera urgente y sin esperar los plazos oficialmente fijados*”, COM (2002)681final, p. 5.

40 Recientemente el PE, en su resolución sobre el refuerzo de la seguridad marítima ha puesto de manifiesto la necesidad de diseñar “*...una política Europea del Mar, global y coherente, dirigida a la creación de un espacio europeo de seguridad marítima; considera que esta política debe basarse especialmente en las siguientes medidas: -la prohibición de buques subestándar; -la elaboración de protocolos comunes de prevención, actuación y reparación en caso de catástrofes; -el establecimiento de un régimen de responsabilidad ampliado a todo el entramado societario del transporte marítimo y a las autoridades públicas responsables de la seguridad marítima; -la mejora de las condiciones de vida, de trabajo y de formación de los profesionales del mar*”, Resolución del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima (2003/2235(INI)), miércoles, 21 de abril de 2004, punto 9.

41 Creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, buques monocasco... En relación a la actuación desarrollada por la UE en materia de seguridad marítima puede consultarse, entre otros, SOBRIÑO HEREDIA, J.M: “La acción de la Unión Europea en materia de seguridad marítima”, *REDI*, vol. LV (2003) pp. 80-116.

42 DOUE L208 de 5.8.2002, p. 10.

43 Si bien el estudio las relaciones entre la UE y la OMI desborda este trabajo, creemos que es necesario destacar la reiterada mención de la UE a la necesidad de que los Estados miembros impulsen y adopten las directrices de la OMI y ello porque la UE sólo disfruta de un estatuto de observador en el seno de la OMI.

ción de medidas que establezcan el procedimiento que debe seguirse tanto por parte de los buques en peligro como del Estado miembro ribereño en caso de catástrofe<sup>44</sup>.

Hay que lamentar que, a pesar de que, como consecuencia de la catástrofe del Prestige, la Comisión Europea ha intentado impulsar la adopción de las citadas medidas con la finalidad de que entrasen en vigor con anterioridad al plazo estipulado en la propia Directiva<sup>45</sup>, lo cierto es que, la mayor parte de los Estados miembros, entre los que, como veremos a continuación no se encuentra España, todavía no han llevado a cabo ninguna acción en este sentido<sup>46</sup>.

## V. EL ACCESO A LUGARES DE REFUGIO EN ESPAÑA: REAL DECRETO 210/2004 POR EL QUE SE ESTABLECE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y DE INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO.

Con la finalidad de transponer la Directiva 2002/59/CE, anteriormente mencionada, así como de adaptar al Derecho español las Directrices de la OMI, se ha adoptado 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<sup>47</sup>, cuyos artículos 20-24 se consagran a los lugares de refugio, si bien tanto la transposición de dicha Directiva como la regulación de los lugares de refugio se había iniciado ya con la adopción de la Ley 62/2003, de 30 diciembre, sobre medidas fiscales, administrativas y del orden social<sup>48</sup>

---

44 No compartimos aquí la opinión de Shaw quien considera que sí cabe deducir del artículo 20 de la citada directiva una obligación de ofrecer refugio en el ámbito europeo al establecer que “*there appears therefore to be no general obligation in international law on coastal states to designate places of refuge in their waters, but specific provisions in the European regional regime and international rules relating to oil pollution do contain general obligations which would necessarily involve such a requirement*”, SHAW: “Designation of...”, *op. cit.*, p. 446.

45 En este sentido, la Comisión establecía que “*a la luz de los recientes acontecimientos, la Comisión, sin esperar a febrero de 2004, fecha límite de incorporación de la Directiva, va a tomar la iniciativa de organizar, en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad marítima, una reunión con los Estados miembros a partir de enero de 2003 con el fin de acelerar la preparación de los planes de acogida de buques en peligro para adoptarlos, como muy tarde, en el momento de la entrada en vigor de la Directiva*”, COM (2002)681final, p. 9.

46 PE(2003/2235 (INI)), punto 11. En este sentido, también puede consultarse VAN DER VELDE: *op. cit.*, p. 486.

47 BOE nº 39, 14 de febrero de 2004, pp. 6868 y ss. El Real Decreto, en su párrafo cuarto pone de manifiesto los aspectos principales relativos al establecimiento de los lugares de refugio y establecidos previamente tanto en la mencionada directiva comunitaria como en las directrices de la OMI al disponer que “*otra novedad importante de la Directiva 2002/58/CE consiste en abordar la regulación de la asistencia a los buques que se encuentran en situación de peligro en consonancia con las directrices aprobadas por la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional el 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A.949(23) sobre directrices relativas a los lugares de refugio para barcos necesitados de asistencia, conforme a las cuales, si bien los Estados ribereños no están obligados a autorizar el acceso de los buques a un lugar de refugio, sí deben sopesar equilibradamente los factores que dicha medida conlleva, razón por la cual la Directiva 2002/59/CE impone a los Estados miembros el deber de elaborar planes para albergar en las aguas bajo su jurisdicción a buques en peligro*”. VAN DER VELDE ha destacado que: “*although the Spanish Decree gives clarity about the applicable criteria, it is to be preferred to create international uniform criteria*”, VAN DER VELDE: *op. cit.*, p. 489.

48 BOE nº 313 de 31 de diciembre de 2003. El artículo 108 de la citada disposición prevé que los órganos competentes en materia de Marina Mercante podrán establecer condiciones para autorizar la entrada de un buque que solicite refugio en un puerto o lugar de abrigo, con la finalidad de proteger adecuadamente la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente o de los bienes afectados, y al establecer que dicha medida, cuyas eventuales consecuencias resultan de imposible evaluación previa, podrá

donde se regulaban aspectos generales que ahora han sido objeto de desarrollo con la finalidad fundamental de determinar “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”<sup>49</sup>.

El análisis de las disposiciones del Real Decreto relativas a los lugares de refugio revela el paralelismo existente entre sus disposiciones y las Directrices de la OMI. Dicho paralelismo se refleja, en primer lugar, en la terminología utilizada, puesto que en ambos casos se habla de “lugares de refugio” con lo que, consecuentemente, la aplicación de las medidas adoptadas se circunscribe “a un puerto o parte del puerto, cualquier atracadero o fondeadero sea natural o artificial, o bien cualquier otra zona que se establezca por la Administración marítima para acoger buques necesitados de asistencia”<sup>50</sup>. En segundo lugar, cabe destacar que la regulación de los lugares de refugio aparece configurada en torno a tres puntos fundamentales: 1º) la no obligación de permitir la entrada de un buque a un lugar de refugio<sup>51</sup>; 2º) la necesaria conciliación de intereses entre el buque que se encuentra en peligro y las consecuencias que se pueden derivar para el Estado ribereño de acoger a dicho buque, concediendo su autorización exclusivamente en aquellos casos en los que el acceso a un lugar de refugio pueda paliar las consecuencias que se pudiesen derivar de un posible accidente<sup>52</sup>; y 3º) el diseño de un estudio caso por caso<sup>53</sup>.

Partiendo, por tanto, del principio de no obligación de ofrecer un lugar de refugio –aunque sí de ofrecer auxilio a la personas que se encuentren a bordo del buque<sup>54</sup>–, y siguiendo tanto las Directrices de la OMI así como lo establecido en la Directiva 2002/59/CE y con el objetivo de proteger el medio ambiente marino, España ha diseñado el siguiente procedimiento de actuación en el que participarán, principalmente, el capitán del buque afectado así como el Director General de la Marina Mercante. De esta forma, conforme a lo establecido en el artículo 24, el procedimiento se iniciará a petición, bien del capitán de buque afectado, o bien de un representante de la naviera, quienes, en todo caso, deberán indicar las razones por las que solicitan refugio. El otorgamiento o no de la autorización, que compete al Director general de la Marina Mercante –quien puede delegar dicha competencia en el capitán marítimo en cuya circunscripción se encuentre el buque– debe basarse en criterios técnicos y objetivos que se desarrolla-

---

quedar igualmente condicionada a la prestación de una garantía económica por parte del propietario, del operador o del cargador del buque. Asimismo, establece en su último párrafo que “el gobierno regulará los criterios, casos, procedimientos, cuantía y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo”, desarrollo que se efectuado con la adopción del Real Decreto 210/2004.

49 Párrafo sexto del citado Real Decreto.

50 Artículo 3.n) del Real Decreto 210/2004.

51 Artículo 21.1: “la Administración marítima no está obligada a conceder autorización para acceder a un lugar de refugio”.

52 Artículo 21.2: “cuando un buque necesitado de asistencia solicite autorización para acceder a un lugar de refugio situado en aguas marítimas españolas, la Administración marítima decidirá, de acuerdo con la información y los elementos de juicio disponibles en cada momento, otorgar la autorización cuando el daño que previsiblemente pueda derivarse de dicha medida sea inferior al que se seguiría de adoptarse otras medidas alternativas de auxilio al buque. En caso contrario denegará la autorización, motivando su resolución”. El subrayado es nuestro.

53 Artículo 21. 4 y 5.

54 Artículo 21.3, párrafo segundo: “las actividades de salvamento para salvaguardar la vida o la integridad física de las personas embarcadas serán llevadas a cabo, en todo caso, por la Administración marítima de forma inmediata e incondicional, siempre que la situación así lo requiera”.

rán en diferentes protocolos<sup>55</sup> y, en todo caso, en ausencia de dichos protocolos, en alguna de las circunstancias enumeradas en el presente Real Decreto tales como la navegabilidad del buque, naturaleza y estado de la carga...<sup>56</sup>, circunstancias que reflejan fielmente el punto 3.9 de las Directrices de la OMI. Además, siempre y cuando el acceso a un lugar de refugio pueda suponer un peligro para las personas o para el medio ambiente marino y sus recursos naturales<sup>57</sup>, la correspondiente autorización también podrá condicionarse a la prestación de una garantía financiera y ello con una doble finalidad: por una parte, “responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de todos los posibles daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga”; y por otra, responder “de los gastos previos en los que se incurra para evitar o minimizar dicho daño, así como del coste de las medidas de extracción o remoción del buque o de su carga y de restauración del medio ambiente costero o marino que se adopten como consecuencia del suceso o bien durante el desplazamiento del buque para entrar o salir del lugar de refugio o su estancia en éste”<sup>58</sup>.

Como ya hemos destacado, es al Director General de la Marina Mercante al que le corresponde, en atención a los criterios señalados, adoptar una decisión sobre el acceso del buque a un lugar de refugio. Si decide denegar la autorización de acceso, puede, en todo caso, y si lo estima pertinente establecer “las medidas alternativas que considere adecuadas en orden a proteger los bienes jurídicos, tanto públicos como privados, que puedan verse comprometidos por la situación precaria del buque o de su carga y

---

55 El artículo 21.4 establece que dichos Protocolos, que han de adoptarse con la finalidad de ofrecer criterios objetivos que permitan decidir sobre la conveniencia o no de otorgamiento de refugio, deben considerar aspectos tales como el suceso desencadenante de la emergencia así como los riesgos asociados a dicho suceso y que pueden ser, entre otros, de carácter personal, ambiental o socioeconómico. A este respecto, la disposición adicional quinta, relativa a la aprobación de planes y protocolos sobre lugares de refugio establece que “en el plazo de dos años la Administración marítima adaptará los planes existentes a las Directrices de la OMI y aprobará los planes y protocolos sobre lugares de refugio previstos en este real decreto, que deberán abarcar todo el litoral español. Dicha operación se llevará a cabo con criterios homogéneos a los seguidos por las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea”.

56 Artículo 21.5: “cuando se produzca una petición de acceso a un lugar de refugio, la Administración marítima, partiendo de los elementos de juicio dimanantes del protocolo específico de actuación aplicable al caso, adoptará la decisión que proceda. De no existir un protocolo adecuado para la emergencia en curso, evaluará las circunstancias del caso con el fin de llegar a la conclusión mencionada en el apartado 2, utilizando los siguientes elementos de juicio: a) navegabilidad del buque, en particular, flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión y de producción de energía y capacidad de atraque; b) naturaleza y estado de la carga, provisiones y combustible y, en particular, mercancías peligrosas; c) distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio; d) presencia o ausencia del capitán en el buque y colaboración en el siniestro de toda la dotación con las autoridades competentes; e) número de los demás tripulantes u otras personas que se encuentran a bordo en funciones de auxilio o por cualquier otro motivo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga; f) si el buque está o no asegurado, incluida la responsabilidad civil y, si lo estuviera, identificación del asegurador, y los límites de responsabilidad aplicables si los hubiera; g) renuncia al beneficio de limitación o exoneración de responsabilidad por parte de quien lo invoque para el caso de aceptación del refugio; h) conformidad del capitán, operador o de la empresa naviera con las propuestas de la Administración marítima sobre continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio; i) conformidad y justificación técnica de la sociedad de clasificación emisora del correspondiente certificado de clase, así como de los salvadores, si los hubiera, en cuando a continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio; j) prestación de la garantía financiera exigida o de las medidas provisionales al respecto, k) contratos de salvamento suscritos por el capitán, operador o empresa naviera; l) información sobre las intenciones del capitán y/o la empresa que vaya a prestar el salvamento; m) designación de un representante de la empresa naviera en España con aceptación de su domicilio para notificaciones”.

57 Artículo 21.3.

58 Artículo 22.2. Asimismo, tanto dicha disposición en sus apartados segundo y tercero como el artículo 23 establecen tanto el procedimiento que ha seguirse para presentar la garantía financiera así como el montante de la cuantía con la que debe responder.

*por las circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorológico, que afecten o puedan afectar al buque”<sup>59</sup>.*

Con la adopción de estas disposiciones, España ha dado cumplimiento tanto a las Directrices de la OMI como a la Directiva comunitaria y ha diseñado, por tanto, un procedimiento que deberá poner en marcha ante la posibilidad de que una nueva catástrofe tenga lugar frente a sus costas, ofreciéndole además, la valoración de criterios objetivos a la hora de adoptar una decisión al respecto.

## **VI. CONCLUSIONES**

Las últimas catástrofes medioambientales sufridas en las costas de algunos Estados ribereños a consecuencia de los petroleros Erika, Castor o Prestige han puesto de relieve tanto la necesidad de regular el acceso de buques en peligro a lugares de refugio como la dificultad de conciliar los intereses en presencia.

Finalmente, y atendiendo tanto a las necesidades de los Estados ribereños como de los buques que se encuentran a la deriva, la OMI ha adoptado unas Directrices con las que pretende que los Estados ribereños desarrollen planes y procedimientos con la finalidad de poder aplicar estas Directrices. Por lo tanto, corresponde ahora a éstos la responsabilidad final en la adopción de dichos planes y, por tanto, el contribuir a la protección del medio ambiente marino.

---

59 Artículo 24.6.