

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

1ª jornada (16 de enero de 2008): “LOS PUERTOS REFUGIO A DEBATE”



Mesa 1ª de las jornadas

El marco jurídico



Moderador: **D. José Daniel Peña Agras** -Director de la Escuela Politécnica Superior de Ferrol

10,00 DIRECTIVAS COMUNITARIAS Y LEGISLACIÓN SOBRE LUGARES DE REFUGIO



D. Luis Miguel Guérez Roig - Subdirector General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento

Comenzó el Sr. Guérez hablando acerca de los lugares refugio, que han pasado a ser lugares de las buenas prácticas maríneas a la obligación jurídica de los mismos, siendo sus antecedentes inmediatos la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (artículo 221) y el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (artículo 11). Narró la evolución jurídica desde el accidente del buque Cástor, que fue el primer desencadenante, hasta el del Erika que dio lugar a los paquetes Erika I y Erika II, con la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.



El buque CASTOR

En esta propuesta la UE (artículo 17) se reguló expresamente por primera vez en el mundo el tema de los Puertos de refugio: “*Los Estados miembros tomarán las disposiciones necesarias para garantizar*

la disponibilidad en su territorio de puertos capaces de albergar buques en peligro. A tal fin, previa consulta a las partes interesadas, los Estados miembros elaborarán planes que detallen, para cada puerto afectado, las características de la zona, las instalaciones disponibles, las limitaciones operativas y medioambientales y los procedimientos relacionados con su posible uso para acoger a los buques en peligro”. No estaba prevista compensación económica. Dicho artículo suscitó un fuerte debate y al final la directiva que se aprobó fue sobre lugares de refugio, con el siguiente texto: “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”. Sí está prevista compensación económica

A continuación se centró en la importancia de las directrices de la OMI, por tres razones fundamentales:

1. Establece una metodología para decidir cuando un buque debe entrar en un lugar de refugio y cuando no, lo cual permitía unos criterios homogéneos para todos los países.
2. Entre sus características reconoce que lo importante y primordial es el salvamento de las vidas humanas. Una vez que están salvadas las personas la siguiente preocupación es la del buque y su cargamento.
3. Reconoce que el tema es complejo y tiene una limitación básica: no habla de responsabilidades.

Posteriormente se centró en como esta normativa internacional se traspuso a la normativa española. La Constitución no planteaba problemas puesto que no obligaba a su modificación, ya que los artículos 148.1.6. solamente se refiere a puertos refugio de pequeños buques pesqueros y embarcaciones deportivas y el 149.1.20 aborda las competencias de la Marina Mercante con toda la problemática de un gran buque. Sin embargo, la Ley 62/2003 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su artículo 108 da carácter legal a la exigencia de una hipotética Garantía Financiera a buques que soliciten acceso a lugares de refugio y atribuye la exigencia de dicha garantía a la Marina Mercante. El Real Decreto 210/2004 de 6 de febrero es el que traspone la directiva de la OMI, donde se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo:

- Salvamento vidas: prioritario (Art. 108)
- Administración marítima no está obligada a conceder autorización para acceder a un lugar de refugio (Art. 21 R.D.)
- Otorgamiento autorización cuando el daño que previsiblemente pueda derivarse de dicha medida sea inferior a la que se seguiría de adoptarse otras medidas alternativas de auxilio al buque (Art. 21 R.D.)
- Protocolos evaluación para estas decisiones (Art.21) y criterios transitorios (Art. 21)
- Garantía (Arts. 22 y 23) de los hipotéticos daños.
- Procedimiento de actuación (Art. 24), donde el máximo responsable de otorgar el refugio es el Director General de la Marina Mercante.

En seno de la OMI se estableció un gran debate sobre los instrumentos jurídicos para que los países los tuvieran en cuenta a la hora de elaborar los planes para acoger buques con necesidad de refugio. Se debatieron las siguientes alternativas::

- Ratificar todos los Convenios existentes sobre transporte marítimo.
- Una resolución de la Asamblea de carácter obligatorio.
- Aprobar un nuevo Convenio



El PRESTIGE en busca de refugio



El desgarre del PRESTIGE se fue acrecentando durante los días que estuvo buscando refugio

Finalmente solamente se dio el primer paso, es decir, ratificar todos los convenios existentes sobre transporte marítimo.

Como consecuencia del accidente del Prestige la CE elaboró un Paquete de Seguridad Marítima (Diciembre 2005), que es una modificación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo. Dicho paquete contempla a grandes rasgos:

- ✓ Principio de aceptación bajo reserva
- ✓ Valoración de la entrada de un buque en un lugar de refugio por parte de una autoridad independiente
- ✓ Una serie de criterios a considerar
- ✓ Cabe la posibilidad de exigir una garantía financiera

Los criterios tercero y cuarto fueron aprobados por unanimidad, pero el Consejo Europeo no está de acuerdo con los puntos primero y segundo. La directiva está todavía pendiente de aprobación final.



El hundimiento de la proa del PRESTIGE tras partirse en dos mitades

Como conclusiones en general sobre los lugares de refugio expuso:

- Ruptura del equilibrio entre Parte II (libertad de navegación) y Parte XII (derechos del estado ribereño, sobre todo en materia de contaminación) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- Mayor sensibilidad social por los accidentes del Aegean Sea, Braer, Erika, Prestige, etc.
- Crisis de la limitación de responsabilidad.
- Necesidad de un nuevo orden marítimo, puesto de manifiesto en las conclusiones Consejo de Ministros del Transportes de la UE del 06-12-02.
- Propuesta española de la Ley General Navegación (Art. 15 y 75), pendiente por disolución de las Cortes.

Hoy por hoy, lo único establecido en el ámbito mundial es que un buque tiene derecho a solicitar refugio y el Estado ribereño a aceptarlo o no, pudiendo exigir además una cierta garantía por los posibles daños que el buque pudiera ocasionar.