



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.

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 descalabrados 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.
-