

ASAMBLEA  
33º periodo de sesiones  
Puntos 11, 12 y 13 del orden del día

A 33/Res.1184  
17 enero 2024  
Original: INGLÉS

### **RESOLUCIÓN A.1184(33)**

**Adoptada el 6 de diciembre de 2023  
(puntos 11, 12 y 13 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,

CONSCIENTE de la posibilidad de que los buques se encuentren necesitados de asistencia en el mar en lo relativo a la seguridad de la vida humana y la protección y conservación del medio marino, y de que en cualquier lugar se produzca un suceso en el que un buque necesitado de asistencia en el mar busque un lugar de refugio,

RECONOCIENDO la necesidad de encontrar un equilibrio entre la prerrogativa de los buques necesitados de asistencia de buscar un lugar de refugio y la prerrogativa de los Estados ribereños de proteger sus litorales,

RECORDANDO que, de conformidad con el derecho internacional, los Estados ribereños no están obligados a conceder lugares de refugio, y que la provisión de un marco común para ayudar a los Estados ribereños a determinar lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia y a evaluar y responder con eficacia cuando les soliciten estos lugares de refugio se lleva a cabo en un espíritu de cooperación y coordinación entre todas las partes interesadas, con el fin de mejorar la seguridad marítima y la protección del medio marino,

RECORDANDO TAMBIÉN que la Asamblea, en su vigésimo tercer periodo de sesiones, celebrado en 2003, adoptó las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" mediante la resolución A.949(23),

RECORDANDO ADEMÁS que en la resolución A.949(23) se pedía al Comité de Seguridad Marítima, al Comité de Protección del Medio Marino y al Comité Jurídico que mantuvieran las Directrices sometidas a examen y las enmendaran según fuera necesario,

RECONOCIENDO que se han producido diversos avances organizativos, operacionales y tecnológicos en un entorno marítimo mundial que evoluciona rápidamente,

RECONOCIENDO TAMBIÉN que en todo el mundo ha aumentado la experiencia en la gestión de casos de buques necesitados de asistencia y que la experiencia adquirida y la consiguiente práctica operacional sirven para determinar mejoras y prácticas,

RECONOCIENDO ADEMÁS la importancia y la necesidad de proporcionar orientaciones a los Estados ribereños, a los capitanes y/o a los salvadores, así como a otras partes que intervengan en la gestión de los buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio,

RECONOCIENDO, POR TANTO, que es necesario revisar las Directrices para garantizar que sigan siendo un instrumento eficaz que ofrezca un marco claro para ocuparse de manera coherente y armonizada de los buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio,

HABIENDO EXAMINADO las recomendaciones formuladas por el Comité de Seguridad Marítima en su 106º periodo de sesiones, por el Comité Jurídico en su 110º periodo de sesiones y por el Comité de Protección del Medio Marino en su 80º periodo de sesiones, y elaboradas por el Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento en su 9º periodo de sesiones,

1 ADOPTA el texto revisado de las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia", que figura en el anexo de la presente resolución;

2 INVITA a los Gobiernos a que tengan en cuenta las directrices revisadas, con carácter prioritario, cuando determinen y respondan a las solicitudes 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 necesario;

4 REVOCA la resolución A.949(23).

## ANEXO

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

(Nota: La estructura de las Directrices se ha concebido para que cada "parte" interesada cuente con su propia sección. Se han insertado hiperenlaces para poder consultar las referencias rápidamente y para que las Directrices sean más funcionales. Por tanto, se recomienda mantener las Directrices en formato electrónico).

#### SECCIÓN 1 – GENERALIDADES

- 1.1 Introducción
- 1.2 Antecedentes
- 1.3 Objetivo
- 1.4 Finalidad de las Directrices
- 1.5 Definiciones

Apéndice de la sección 1 – Convenios internacionales aplicables

#### SECCIÓN 2 – MEDIDAS QUE DEBEN ADOPTAR EL CAPITÁN Y/O LOS SALVADORES Y OTRAS PARTES INTERESADAS CON RESPECTO A LOS BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA QUE BUSQUEN UN LUGAR DE REFUGIO

Para el capitán, pulse [aquí](#)

- 2.1 Capitán
- 2.2 Salvador
- 2.3 Proceso de solicitud de un lugar de refugio
- 2.4 Medidas de respuesta
- 2.5 Otras partes interesadas
  - Estado de abanderamiento
  - Sociedad de clasificación
  - Servicios de respuesta de emergencia
  - Aseguradores
  - Puertos y terminales
  - Compañía/operador

Apéndice de la sección 2 – Modelo A (Modelo de solicitud oficial de lugar de refugio)

#### SECCIÓN 3 – MEDIDAS QUE SE ESPERA QUE ADOPTEN LOS ESTADOS RIBEREÑOS

Para los Estados ribereños, pulse [aquí](#)

- 3.1 Autoridad competente
- 3.2 Planes para acoger a buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio
- 3.3 Evaluación de carácter general de los lugares de refugio
- 3.4 Evaluación de casos específicos
- 3.5 Proceso de toma de decisiones para la concesión de un lugar de refugio

Apéndice 1 de la sección 3 – Planes relativos a los lugares de refugio

Apéndice 2 de la sección 3 – Elementos del análisis de riesgos

#### **SECCIÓN 4 – COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN INTERNACIONALES/REGIONALES CON RESPECTO A LOS LUGARES DE REFUGIO**

Apéndice de la sección 4 – Cooperación y coordinación internacionales/regionales con respecto a los lugares de refugio

#### **SECCIÓN 5 – GESTIÓN DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y DE LA INFORMACIÓN**

- 5.1 Gestión de los medios de comunicación y de la información
- 5.2 Principios clave
- 5.3 Grupos de interés clave
- 5.4 Medidas clave para las personas que gestionan el suceso

#### **SECCIÓN 6 – LECCIONES APRENDIDAS**

- 6.1 Sesiones informativas nacionales y regionales

## **SECCIÓN 1 – GENERALIDADES**

### **1.1 Introducción**

1.1.1 La cuestión de los lugares de refugio no se puede someter a un debate puramente teórico o doctrinal. Por el contrario, debería abordarse como un problema práctico que requiere decisiones operacionales en las que intervengan tanto las autoridades pertinentes como el sector. Cuando un buque tiene dificultades graves o necesita asistencia y, sin embargo, no existe un riesgo para la seguridad de la vida humana se plantean dos cuestiones clave: ¿debería dársele abrigo cerca de la costa o en un puerto o habría que alejarlo mar adentro?

1.1.2 Sería sumamente deseable que, teniendo en cuenta las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia" (en adelante, las Directrices), los Estados ribereños proporcionaran lugares de refugio para utilizarlos cuando se enfrenten a situaciones en las que haya buques necesitados de asistencia frente a sus costas y, en consecuencia, elaboraran los correspondientes planes de emergencia, en vez de no estar preparados para hacer frente a tales situaciones y, por ello, arriesgarse a tomar una decisión equivocada al improvisar o, en un momento de exaltación, actuar bajo la presión de grupos que representen diversos intereses. Las Directrices tienen por objeto abordar y facilitar orientaciones sobre cómo ocuparse de un buque necesitado de asistencia que solicite un lugar de refugio.

### **1.2 Antecedentes**

1.2.1 A menudo, las situaciones que derivan en solicitudes de lugar de refugio afectan a un Estado únicamente y serán gestionadas por dicho Estado en virtud de las reglas aplicables bajo su jurisdicción. Pueden darse casos en los que una situación evolucione de tal forma que afecte a Estados vecinos o a Estados que se encuentren en las proximidades del lugar del suceso o a un Estado de abanderamiento. Por consiguiente, las Directrices podrán aplicarse también a situaciones que puedan afectar a más de un Estado.

1.2.2 Cuando un buque se ve afectado por un suceso, la mejor manera de impedir el riesgo de que se produzcan mayores daños o contaminación debidos al deterioro progresivo del buque sería estabilizar la situación a través de medidas preventivas tales como el alijo de la carga y el combustible, y la reparación de los daños. Es preferible que estas operaciones se efectúen en un lugar de refugio debido a la protección adicional que dicho lugar ofrece y la disponibilidad de los recursos. Existen circunstancias en las cuales puede ser preferible trasvasar la carga o efectuar cualquier otra operación para prevenir o limitar los daños o la contaminación.

1.2.3 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, el posible peligro aumente.

1.2.4 Si bien los Estados ribereños pueden ser reacios a aceptar buques dañados o incapacitados 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 eficaz de un siniestro marítimo en mar abierta.

1.2.5 El hecho de llevar un buque necesitado de asistencia a un lugar de refugio presenta la ventaja de limitar la superficie de litoral expuesta a riesgos, si bien, por otra parte, el litoral del lugar de refugio puede exponerse a un riesgo mayor. También se debería prever la posibilidad de llevar el buque afectado a un puerto o terminal donde las operaciones de trasvase de la carga o de reparación puedan realizarse con relativa facilidad. Por esta razón,

la decisión de elegir y utilizar un lugar de refugio debe ser examinada cuidadosamente, caso por caso y basándose en una evaluación de riesgos.

1.2.6 La utilización de lugares de refugio podría enfrentarse a una oposición local e implicar decisiones difíciles. Los Estados ribereños deberían tener presente que es imprescindible llevar a cabo una evaluación exhaustiva de los riesgos, basada en pruebas, para gestionar la situación y tomar decisiones al respecto de forma segura y eficaz. Dependiendo de las circunstancias, la conclusión de acuerdos de cooperación regional podría respaldar la acogida de un buque necesitado de asistencia que busque un lugar de refugio.

1.2.7 Debería indemnizarse con prontitud a los Estados ribereños y a los puertos que acojan a un buque al que se le haya concedido un lugar de refugio, con respecto a las responsabilidades derivadas de la acogida de un buque dañado, según proceda. A tal efecto, es importante que se apliquen los convenios internacionales pertinentes y los mecanismos disponibles de distribución de riesgos.

1.2.8 A nivel internacional, los convenios enumerados en el apéndice de la sección 1, según se actualicen, constituyen, entre otros, el marco jurídico dentro del cual actúan los Estados ribereños (así como los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos) y los buques en las circunstancias consideradas.

1.2.9 En este contexto, es necesario establecer las disposiciones relativas a la acogida de buques necesitados de asistencia y que busquen un lugar de refugio, a fin de garantizar la implantación eficaz y armonizada de esta medida y de conferirles un carácter más funcional para respaldar a los Estados, capitanes de buques y otras partes interesadas en el cumplimiento de los objetivos.

### **1.3 Objetivo**

1.3.1 El objetivo es establecer un proceso uniforme y transparente que permita tomar decisiones de forma más rápida y con conocimiento de causa, lo que beneficiará a los Estados, capitanes de buques, armadores y/o salvadores u otras partes, cuando un buque necesitado de asistencia solicite un lugar de refugio con el objetivo de proteger la vida humana, la seguridad y la protección marítimas y el medio ambiente.

1.3.2 Este proceso debería fomentar la cooperación y la participación constructiva en el seno de los órganos rectores de los Estados, las autoridades y el sector, y entre ellos.

1.3.3 Basándose en los servicios que necesiten el capitán o cualquier otra persona a cargo del buque (por ejemplo, los salvadores), un Estado al que se le pueda pedir que preste asistencia debería contemplar la posibilidad de designar un lugar de refugio, lo que es especialmente importante si hay riesgo de que el buque se hunda o encalle y, como resultado, ocasione daños ambientales o entrañe un peligro para la navegación.

1.3.4 El objetivo es también que los planes nacionales para la acogida de buques necesitados de asistencia y que busquen un lugar de refugio incluyan procedimientos para la coordinación y la toma de decisiones en el ámbito internacional y, en la medida de lo posible o según proceda, para la cooperación en la redacción de planes concertados para acoger a dichos buques. Esta cooperación puede ser conveniente o necesaria para las zonas regionales o las cuencas marítimas compartidas entre varios Estados ribereños.

1.3.5 Permitir el acceso a un lugar de refugio implica una decisión que solamente puede tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa medida puede reportar al buque afectado, su tripulación y al medio ambiente y, por

otro, el riesgo que representa para el medio ambiente el hecho de que si a ese buque no se le concede un lugar de refugio, se encuentre cerca de la costa o se le aleje de esta.

#### **1.4 Finalidad de las Directrices**

1.4.1 La finalidad de las Directrices es sentar las bases de un marco operacional para que los Estados ribereños, los capitanes de buques, los armadores y/o los salvadores, así como otras partes interesadas, gestionen las situaciones en las que un buque necesite asistencia y busque un lugar de refugio, y adopten una decisión al respecto.

1.4.2 Dicho marco podría requerir establecer una autoridad en un Estado, en función de la estructura interna de este, que cuente con la experiencia pertinente y las facultades necesarias para adoptar decisiones independientes con respecto a la acogida de un buque en un lugar de refugio (en adelante denominada la "autoridad competente").

1.4.3 Esto incluye también la elaboración de orientaciones destinadas a dicha autoridad competente sobre lo que debería hacerse para ocuparse de forma eficaz de un buque necesitado de asistencia que solicite un lugar de refugio, y sobre cómo hacerlo. También deberían facilitarse orientaciones al capitán para ayudarlo a identificar claramente los servicios o instalaciones que se necesitan en un lugar de refugio. Por consiguiente, las Directrices también deberían incluir lo que se espera de los capitanes, los procedimientos recomendados y los flujos de información que deben utilizarse.

1.4.4 No obstante, los casos de buques necesitados de asistencia que buscan un lugar de refugio también suelen afectar a otras partes tales como el Estado de abanderamiento,<sup>1</sup> el salvador, la sociedad de clasificación y el asegurador. Las Directrices también incluyen orientaciones destinadas a dichas partes.

1.4.5 Las Directrices contemplan situaciones en las que solo interviene una autoridad competente, así como aquellas que afecten o puedan afectar a más de una jurisdicción. Por consiguiente, en las Directrices se recomienda a los Estados ribereños que, en función de las circunstancias pertinentes, consideren la conveniencia de establecer mecanismos de cooperación y coordinación en el ámbito regional a fin de elaborar marcos comunes para evaluar a los buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio y, según proceda, poner en práctica medidas y planes concertados.

1.4.6 En una situación determinada, los Gobiernos Miembros, capitanes de buques, compañías,<sup>2</sup> salvadores y cualquier otra parte interesada deberían responder eficazmente y de manera tal que sus esfuerzos sean complementarios y se garantice que, si una autoridad competente no está en posición de gestionar la situación o de aceptar una solicitud de lugar de refugio, debería informarse a otra autoridad competente dispuesta a tomar el relevo y la decisión con respecto a dicha solicitud.

1.4.7 Cuando un buque esté necesitado de asistencia y busque un lugar de refugio, pero no peligre la seguridad de la vida humana, deberían aplicarse las Directrices. Las Directrices no abarcan la cuestión de las operaciones de salvamento de personas en el mar.

1.4.8 No obstante, si la situación evoluciona de modo que las personas a bordo se encuentren en peligro, las reglas de salvamento aplicables en virtud del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR), del Manual

---

<sup>1</sup> Las funciones de los Estados de abanderamiento se detallan en el artículo 94 de la CNUDM.

<sup>2</sup> Tal como se definen en el párrafo 1.1.2 de la parte A del Código IGS.

internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (Manual IAMSAR) y de los documentos derivados de estos tienen prioridad sobre las Directrices (y los procedimientos conexos).

1.4.9 Aun cuando no se trate de una operación de salvamento, en el sentido del Convenio SAR, la seguridad de las personas ha de tenerse constantemente presente al aplicar las Directrices.

1.4.10 En todo caso, se debería informar al servicio de asistencia marítima (MAS)/centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) pertinente de cualquier situación que pueda convertirse en un suceso SAR. En la resolución A.950(23) se recomienda que los Estados ribereños establezcan un MAS. Las funciones de este servicio podrían "ser asumidas por un organismo existente, preferiblemente un MRCC", pero en la resolución A.950(23) también se reconoce que "el establecimiento de un MAS no debería necesariamente implicar la creación de un nuevo organismo", teniendo así en cuenta la organización interna de los Estados ribereños.

1.4.11 Las 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.

## 1.5 Definiciones

1.5.1 *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.

1.5.2 *Partes interesadas*: a los efectos de las Directrices, son las mencionadas en la sección 2, párrafos 1 (capitán), 2 (salvador) y 5 (otras – Estado de abanderamiento, sociedad de clasificación, aseguradores, puertos y terminales, compañía/operador), y en la sección 3 (Estados ribereños), que resuelven la situación en la que un buque necesitado de asistencia busca un lugar de refugio.

1.5.3 *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.

1.5.4 *MAS*: servicio de asistencia marítima, según se describe 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.

1.5.5 *MRCC*: centro coordinador de salvamento marítimo, según se describe en el Convenio SAR.<sup>3</sup>

1.5.6 *Autoridad competente*: autoridad de un Estado, en función de la estructura interna de dicho Estado, que cuente con la debida experiencia y facultades para adoptar decisiones independientes con respecto a la acogida de un buque en un lugar de refugio.

1.5.7 *Servicio de respuesta de emergencia*: servicio prestado por una entidad, incluidas las numerosas sociedades de clasificación, para realizar evaluaciones técnicas sobre estabilidad

---

<sup>3</sup> En el Convenio SAR se utiliza la expresión "centro coordinador de salvamento" (RCC). Es posible que no todos los Estados hayan establecido un centro coordinador de salvamento marítimo (MRCC) o un servicio de asistencia marítima (MAS), y es importante que el capitán se dirija a cualquiera de ellos en función de las disposiciones internas del Estado ribereño en cuestión. Por consiguiente, es posible que ambas expresiones se utilicen indistintamente en el presente documento.

con avería, resistencia residual, etc., y presentar los resultados de su evaluación a la tripulación del buque, los salvadores o la autoridad competente.

### Apéndice de la sección 1

#### CONVENIOS INTERNACIONALES APLICABLES

A nivel internacional, los siguientes convenios y protocolos están en vigor y conforman, entre otros, el contexto jurídico en el que actúan los Estados ribereños, los Estados de abanderamiento y los buques en las circunstancias previstas:<sup>4</sup>

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), en particular la parte V y su artículo 221<sup>5</sup>
- Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de intervención 1969)
- Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973 (Protocolo de intervención, 1973)
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974, en particular su capítulo V
- Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989<sup>6</sup>
- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990 (Convenio de cooperación)

---

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> "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."

<sup>6</sup> 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."

- Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000 (Protocolo de cooperación-SNP)
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78)
- Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Protocolo MARPOL de 1997)
- Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR), 1979
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Convenio de Londres 1972)
- Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (Protocolo de Londres)
- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971 (NUCLEARES 1971)
- Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Convenio de limitación de la responsabilidad 1976)
- Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (Protocolo de 1996 relativo al Convenio de limitación de la responsabilidad 1976)
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Convenio de responsabilidad civil de 1969)
- Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (Protocolo de 1992 relativo al Convenio de responsabilidad civil)
- Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio del Fondo de 1992)
- Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Protocolo relativo al Fondo complementario)
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio sobre el combustible de los buques de 2001)

- Convenio internacional de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi de 2007 sobre la remoción de restos de naufragio)

## **SECCIÓN 2 – MEDIDAS QUE DEBEN ADOPTAR EL CAPITÁN Y/O LOS SALVADORES Y OTRAS PARTES INTERESADAS CON RESPECTO A LOS BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA QUE BUSQUEN UN LUGAR DE REFUGIO**

### **2.1 Capitán**

2.1.1 En caso de suceso marítimo, el capitán del buque y/o el salvador son responsables de ponerse en contacto con el MAS pertinente, que se haya designado en cada Estado, para informar del suceso e iniciar las medidas de seguimiento necesarias. Las listas de MAS y MRCC pueden consultarse en el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS), dentro de la sección relativa a los MAS del módulo de Puntos de contacto y dentro de la sección relativa a los RCC del módulo del Plan mundial SAR, respectivamente.

2.1.2 El capitán de un buque al que se le apliquen las disposiciones del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), de conformidad con dicho código, debería informar a la compañía de todo suceso o accidente que se produzca en el mar. En cuanto se le haya informado de dicha situación, la compañía debería ponerse en contacto con la estación costera competente y ponerse a su disposición, según sea necesario.

2.1.3 El capitán tiene el mando del buque y permanece al mando de este incluso si se está llevando a cabo una operación de salvamento. El capitán podrá decidir ceder el mando del buque, en cuyo caso lo asumirá el salvador.

2.1.4 El capitán será responsable de lo siguiente:

- .1 informar a las autoridades competentes (de los Estados ribereños más cercanos) y al Estado de abanderamiento,<sup>7</sup> a la mayor brevedad posible, mediante un informe del suceso que contenga como mínimo los siguientes pormenores:
  - .1 la identidad del buque;
  - .2 la posición del buque;
  - .3 el puerto de salida;
  - .4 el puerto de destino;
  - .5 información sobre la carga a bordo;
  - .6 la dirección de la que puede obtenerse información adicional sobre todo hidrocarburo (combustible, carga o de otro tipo) y carga peligrosa a bordo (es decir, una copia del manifiesto de la carga) en la medida en que se conozca;
  - .7 cantidad, ubicación y tipo de combustibles a bordo;
  - .8 número de personas a bordo; y

---

<sup>7</sup> Artículos 94, 194 y 198 de la CNUDM, procedimientos relativos a la pronta notificación al Estado de abanderamiento. Los artículos 92 y 94 de la CNUDM también especifican que el capitán actúa en representación del Estado de abanderamiento en el que el buque está matriculado.

- .9 pormenores del suceso;
- .2 cooperar plenamente con las autoridades competentes; y
- .3 comunicar toda la información solicitada o pertinente a las autoridades competentes.

2.1.5 Asimismo, el capitán (con la asistencia de la compañía y/o el salvador, según sea necesario) será responsable de lo siguiente:

- .1 evaluar la situación y determinar las razones por las que el buque necesita asistencia;
- .2 llevar a cabo un análisis de los peligros, las amenazas y los riesgos determinados (en la medida de la capacidad o el conocimiento del capitán en el momento de la situación), teniendo en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:
  - .1 incendio;
  - .2 explosión;
  - .3 avería del buque, incluidos los fallos mecánicos y/o estructurales;
  - .4 abordaje;
  - .5 contaminación;
  - .6 disminución de la estabilidad del buque; y
  - .7 varada;

Los factores del análisis de riesgos que se presentan en el apéndice 2 de la sección 3, en su caso, se tendrán en cuenta durante este proceso;

- .3 estimar las consecuencias del suceso, en el caso de que el buque:
  - .1 permanezca en la misma posición;
  - .2 continúe su viaje;
  - .3 se dirija a un lugar de refugio; o
  - .4 se aleje mar adentro;
- .4 determinar la asistencia que necesita del Estado ribereño para superar el peligro inherente a la situación (véase la parte 3 del apéndice de la sección 2 y el párrafo 3 del apéndice 2 de la sección 3);
- .5 informar a la autoridad competente de si el buque tiene acceso a servicios de respuesta de emergencia y comunicar los correspondientes datos de contacto, estado de activación y pormenores de la parte contratante a la autoridad competente; y

- .6 adoptar cualquier medida de respuesta pertinente para reducir al mínimo las consecuencias del siniestro.

## **2.2 Salvador<sup>8</sup>**

2.2.1 En el caso de que el capitán le haya cedido el mando, el salvador, además de lo indicado en el párrafo 2.1, será responsable de lo siguiente:

- .1 mantener plenamente informada a la autoridad competente del estado del buque y de los avances de la operación de salvamento;
- .2 cooperar plenamente con la autoridad competente para garantizar la seguridad del buque y de las personas y la protección del medio marino, mediante la adopción de todas las medidas oportunas;
- .3 presentar un esquema del plan de salvamento en el que se indiquen las medidas que se tiene previsto adoptar inmediatamente, seguido de un plan pormenorizado en el momento oportuno, a la autoridad competente, para su aprobación antes de que se inicien las operaciones; y
- .4 iniciar el contacto directo con el servicio de respuesta de emergencia (en el caso de que exista un servicio de respuesta de emergencia y esté activo para el suceso) para proporcionarle información actualizada sobre el estado del buque.

## **2.3 Proceso de solicitud de un lugar de refugio**

2.3.1 En el caso de que la parte a cargo del buque decida solicitar oficialmente un lugar de refugio, sin perjuicio del derecho de la autoridad competente a adoptar la decisión, debería seguirse el siguiente proceso.

2.3.2 La solicitud oficial debería hacerse por escrito mediante transmisión electrónica y debería incluir el modelo A (apéndice 2 de la sección 2). Asimismo, debería remitirse con el modelo A cualquier otra información que la autoridad competente pueda exigir, por ejemplo, para garantizar el cumplimiento de la legislación local, como manifiestos de la carga, planes de estiba y el esquema del plan de salvamento del salvador.

2.3.3 El capitán debería transmitir a la autoridad competente o al MAS, según proceda, la solicitud oficial de lugar de refugio, utilizando los medios más rápidos disponibles (véase el párrafo 2.1.1).

2.3.4 También podrán realizar una solicitud oficial de lugar de refugio:

- .1 el armador del buque/la persona designada en tierra por la compañía/el salvador contratado; y
- .2 cualquier otra persona que esté a cargo del buque en el momento y que esté reconocida por la legislación nacional.

---

<sup>8</sup> Las obligaciones del salvador figuran en el artículo 8 del Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989, que se incluyó en el modelo de contrato de Lloyd's y se aplicará cuando no exista un contrato. Si existe un contrato distinto del modelo de contrato de Lloyd's, las responsabilidades serán diferentes y específicas de cada siniestro.

2.3.5 Salvo en casos extremos, las solicitudes oficiales deberían transmitirse únicamente a una autoridad competente, a través del punto de contacto nacional (MAS), y no deberían remitirse directamente a los puertos, a menos que así se haya acordado con el MAS y la autoridad competente. Debería informarse a la autoridad competente siempre que intervenga una tercera parte.

2.3.6 Debería evitarse transmitir solicitudes simultáneas a otras autoridades competentes o MAS.

## **2.4 Medidas de respuesta**

2.4.1 A reserva de la autorización previa del Estado ribereño, si corresponde, el capitán y la compañía naviera interesada deberían tomar cualesquiera medidas de respuesta necesarias, tales como la firma de un contrato de salvamento o de remolque o cualquier otra prestación de servicio destinado a remediar la situación del buque. Cuando se conceda acceso al buque, el Estado ribereño podrá establecer medidas adicionales o diferentes que habrán de cumplir el capitán y/o el salvador.

2.4.2 El capitán, la compañía y, cuando corresponda, el salvador del buque, deberían cumplir las exigencias prácticas derivadas del proceso de adopción de decisiones del Estado ribereño al que se hace referencia en el párrafo 3.5.

## **2.5 Otras partes interesadas**

### **2.5.1 Estado de abanderamiento**

Debería pedirse al Estado de abanderamiento que, además de cumplir con sus obligaciones en virtud del derecho internacional, colabore con la autoridad competente en el caso de que se necesite información específica sobre los certificados del buque y cualquier otro documento pertinente (es decir, seguridad y prevención de la contaminación). El propio Estado de abanderamiento o, en caso de solicitárselo, la organización u organizaciones reconocidas que expidan los certificados del buque en su nombre deberían proporcionar a la autoridad competente toda la información, documentación y certificados pertinentes del buque. El Estado de abanderamiento debería facilitar asimismo que se divulgue la información sobre cualquier servicio de respuesta de emergencia. La autoridad competente debería mantener al Estado de abanderamiento al tanto de las novedades.

### **2.5.2 Sociedad de clasificación**

Cuando un buque necesita ayuda y busca un lugar de refugio, la sociedad de clasificación del buque puede contribuir a una actuación segura para proteger al buque, la tripulación, la carga y el medio marino. La tripulación y las personas encargadas de la gestión del buque necesitan información técnica rápida y precisa sobre el comportamiento del buque tras el siniestro, así como información sobre las consecuencias de las medidas correctivas propuestas.

Se recomienda firmemente que la sociedad de clasificación intervenga en la recopilación de información y evaluación de riesgos con respecto al mantenimiento de la resistencia del casco y la estabilidad del buque y la mitigación de la contaminación ambiental, y en particular cuando se haya presentado una solicitud oficial de lugar de refugio, y que facilite cualquier información que sea pertinente.

### 2.5.3 **Servicios de respuesta de emergencia (ERS)**

- .1 Muchos propietarios de buques y/o sociedades de clasificación han establecido servicios de respuesta de emergencia (ERS). El objetivo de un servicio de respuesta de emergencia es prestar asistencia técnica rápida<sup>9</sup> a los capitanes/la parte contratante y sus representantes u otras autoridades en caso de siniestro, por ejemplo, evaluando la estabilidad con avería y la resistencia longitudinal residual del buque.
- .2 En el caso de que el buque se haya registrado en un servicio de respuesta de emergencia en tierra, este debería activarse lo antes posible para evaluar el estado de la avería del buque. El capitán o el armador debería notificar a la autoridad competente sin demora la disponibilidad del servicio de respuesta de emergencia como recurso.
- .3 La autoridad competente debería tener acceso a toda la información que considere necesaria, es decir, informes de los servicios de respuesta de emergencia y/o información complementaria, en el caso de que se hayan facilitado, manifiestos de la carga, etc. El propietario del buque, la parte contratante o, cuando esta lo autorice, el servicio de respuesta de emergencia debería poner dicha información a disposición de la autoridad competente sin demora.

### 2.5.4 **Aseguradores**

- .1 El seguro de protección e indemnización ("P e I") abarca una amplia variedad de responsabilidades, que incluyen las lesiones de los tripulantes, los pasajeros u otras personas a bordo, la pérdida o daños de la carga, la contaminación por hidrocarburos, la remoción de restos de naufragio y los daños en el muelle. Por lo general, los clubes P e I también prestan una amplia variedad de servicios a sus miembros con respecto a reclamaciones, cuestiones jurídicas y prevención de pérdidas, y a menudo desempeñan una función importante en la gestión de siniestros. Por ello, es importante establecer contacto con el club P e I lo antes posible durante un suceso, puesto que dichos clubes pueden desempeñar un papel decisivo en la obtención de información pertinente del armador del buque.
- .2 En un suceso puede pedírseles que ofrezcan garantías financieras, que pueden incluir daños o pérdidas sufridos por puertos durante la acogida de un buque necesitado de asistencia en búsqueda de un lugar de refugio.
- .3 El seguro de casco y maquinaria ("H&M") abarca los daños sufridos por el casco del buque, la maquinaria y el equipo. Estos daños están cubiertos a menudo por dos o más aseguradores. Basta con obtener los datos de contacto del asegurador principal del casco, que está autorizado a actuar en nombre de todos los seguidores y a menudo desempeña una función importante durante un suceso de salvamento.
- .4 El seguro de la carga abarca daños sufridos por la carga a bordo del buque, incluidas las contribuciones de la carga a la avería general.

---

<sup>9</sup> La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) recomienda que los servicios de respuesta de emergencia presten asistencia técnica rápida al capitán y a otras autoridades. Recomendación N.145 (mayo de 2016) de la IACS: <https://iacs.org.uk/resolutions/recommendations/141-160>

### 2.5.5 **Puertos y terminales**

- .1 Dependiendo de las circunstancias y tras la evaluación de los riesgos podrá identificarse un puerto o una terminal específica como un posible lugar de refugio.
- .2 Si se identifica un puerto como posible lugar de refugio para un buque necesitado de asistencia, será necesario tener en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:
  - .1 la disponibilidad de un atracadero adecuado, un atracadero de recepción de emergencia designado o, de lo contrario, un lugar para acoger el buque;
  - .2 el riesgo para la seguridad y/o la salud humana, en particular si el puerto está muy cerca de zonas pobladas; y
  - .3 consideraciones técnicas de las operaciones portuarias (por ejemplo, la evaluación del posible riesgo de trastorno prolongado, la obstrucción o restricción del acceso a los canales de navegación por el buque, daños de la infraestructura, etc.).

### 2.5.6 **Compañía/operador**

La compañía/operador:

- .1 debería proporcionar un punto de contacto para toda la información requerida por la autoridad competente/MAS en el caso de que el capitán no pueda hacerlo (por cualquier razón) o para reducir las solicitudes de información que se formulan al capitán, de modo que este pueda gestionar la situación a bordo;
- .2 debería prestar a la autoridad competente/MAS el apoyo que solicite durante una situación y con posterioridad a esta; y
- .3 debería coordinar la provisión de información de los servicios de respuesta de emergencia entre la autoridad competente y el proveedor del servicio de respuesta de emergencia.

**Apéndice de la sección 2**

**MODELO A – MODELO DE SOLICITUD OFICIAL DE LUGAR DE REFUGIO**

**Nota:** Con respecto a las solicitudes de lugar de refugio tras la adopción de medidas SAR, es probable que el MRCC o MAS ya disponga de gran parte de la información relativa al buque/carga/combustible.

<b>Solicitud de lugar de refugio</b>	
Fecha:	.....
De	Capitán: Motonave/..... .....Compañía de salvamento
A	Autoridad competente (o a través de MAS/MRCC) .....
	A la atención de: autoridad competente
Parte 1	<b>Evaluación de la situación (véase el párrafo 2.1.5.1)</b> El capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debería indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia.
Parte 2	<b>Determinación de los peligros y evaluación de los riesgos conexos (véanse los párrafos 2.1.5.2 y 2.1.5.3)</b> Una vez efectuada la evaluación prevista anteriormente, el capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debería realizar una estimación de las consecuencias del posible siniestro, basándose en las hipótesis siguientes, habida cuenta tanto de los elementos de que disponga para evaluar el siniestro como de la carga y el combustible a bordo: <ul style="list-style-type: none"> <li>– si el buque permanece en la misma posición;</li> <li>– si el buque continúa su viaje;</li> <li>– si el buque llega a un lugar de refugio; o</li> <li>– si el buque se aleja mar adentro.</li> </ul>
Parte 3	<b>Determinación de las medidas necesarias (véase el párrafo 2.1.5.4)</b> El capitán y/o el salvador deberían determinar la asistencia que necesitan del Estado ribereño para superar el peligro inherente a la situación (véase el párrafo 3 del apéndice 2 de la sección 3).
Parte 4	<b>Documentación de apoyo</b>
Parte 5	<b>Cualquier otro Estado ribereño/puerto con el que se haya establecido contacto hasta la fecha</b>
Parte 6	<b>Información del MAS/puerto con el que se haya establecido contacto (Al final de su proceso de evaluación)</b> La autoridad competente destinataria debería informar de esta medida al solicitante.

## **SECCIÓN 3 – MEDIDAS QUE SE ESPERA QUE ADOPTEN LOS ESTADOS RIBEREÑOS**

Cuando un buque necesitado de asistencia busque un lugar de refugio, se habrá de tomar una decisión con respecto a su acogida en un lugar de refugio. Por consiguiente, cada Estado ribereño debería examinar su capacidad para ofrecer un lugar de refugio.

Esto es especialmente importante cuando el suceso entraña peligro para el medio ambiente o la navegación o puede traducirse en la pérdida del buque.

### **3.1 Autoridad competente**

3.1.1 Cuando un buque necesitado de asistencia busque un lugar de refugio, será necesario poder recurrir a una autoridad en ese Estado ribereño, dependiendo de la estructura interna de este, que cuente con la experiencia y las facultades necesarias para adoptar decisiones independientes con respecto a la acogida de un buque en un lugar de refugio.

3.1.2 Por consiguiente, los Estados ribereños deberían designar una autoridad competente que debería contar con la experiencia y las facultades necesarias para adoptar decisiones independientes por iniciativa propia con respecto a la acogida de buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio. Es conveniente que la autoridad competente tenga carácter permanente.

3.1.3 Los Estados ribereños deberían establecer y mantener un MAS y/o, según proceda, tomar las medidas necesarias para crear un servicio conjunto con los Estados vecinos.

3.1.4 Los Estados ribereños deberían hacer públicos el nombre y los datos de contacto de las autoridades competentes y los MAS y MRCC en el módulo de [Puntos de contacto](#) y en el módulo del [Plan mundial SAR](#) del GISIS.

### **3.2 Planes para acoger a buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio**

3.2.1 De conformidad con el derecho internacional, el Estado ribereño puede exigir al capitán o la compañía del buque que tomen, dentro de un plazo determinado, las medidas apropiadas para mitigar un riesgo o 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.

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

3.2.3 Se recomienda que los Estados ribereños establezcan planes y procedimientos de conformidad con las Directrices para acoger al buque o buques a fin de hacer frente a los riesgos que entrañan los buques necesitados de asistencia que busquen un lugar de refugio en aguas bajo su jurisdicción. La autoridad competente debería participar en la redacción e implantación de dichos planes.

3.2.4 Los planes deberían describir con precisión la cadena de toma de decisiones con respecto a la alerta sobre la situación en cuestión y a la respuesta a esta. Deberían indicarse claramente cuáles son las autoridades interesadas y su función/competencia específicas, así como los medios de comunicación entre las partes interesadas. Los procedimientos aplicables deberían garantizar que se pueda adoptar una decisión adecuada rápidamente, basándose

en la experiencia marítima específica y la mejor información de la que disponga la autoridad competente.

3.2.5 Al redactar los planes, los Estados ribereños deberían recopilar la información sobre posibles lugares de refugio de modo que la autoridad competente pueda determinar de forma clara y rápida el lugar más adecuado para acoger a un buque necesitado de asistencia que busque un lugar de refugio. Puede tratarse de un lugar protegido, un puerto o cualquier otro lugar adecuado, dependiendo de la situación, en todo el litoral de un Estado.

3.2.6 La información sobre posibles lugares de refugio debería incluir una descripción de determinadas características de los mismos, así como de todo equipo e instalaciones disponibles para acoger a un buque necesitado de asistencia.

3.2.7 El Estado ribereño también debería incluir procedimientos o acuerdos de coordinación y toma de decisiones en el ámbito regional/internacional, que deberían estar en consonancia con las Directrices, para gestionar las solicitudes de asistencia y autorizar, según proceda, la utilización de lugares de refugio adecuados. Por consiguiente, dichos procedimientos o acuerdos pueden incluir la disponibilidad de información sobre los planes de otros Estados vecinos y todas las partes relacionadas con una operación de respuesta.

3.2.8 El apéndice 1 de la sección 3 contiene una lista no exhaustiva del posible contenido de dichos planes.

### **3.3 Evaluación de los lugares de refugio**

La autoridad competente y, si es necesario, en consulta con las autoridades portuarias y, según proceda, los operadores de los terminales, deberían realizar, para cada solicitud de 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 bajo su jurisdicción o por las aguas de las que sean responsables, teniendo en cuenta los elementos del análisis de riesgos enumerados en el apéndice 2 de la sección 3.

### **3.4 Evaluación de casos específicos**

#### *Análisis/inspección de expertos*

3.4.1 El análisis o inspección debería 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 siguientes puntos:

- .1 seguridad de la vida humana en el mar;
- .2 seguridad de las personas en el lugar de refugio y en su entorno industrial y urbano (riesgos de incendio o explosión, riesgos tóxicos, etc.);
- .3 riesgo de contaminación (en particular, en zonas designadas de sensibilidad ambiental);
- .4 si el lugar de refugio es un puerto, riesgo de alteración de las operaciones del puerto (canales, muelles, equipo, terminales y otras instalaciones);
- .5 si el lugar de refugio es un fondeadero, debería considerarse la accesibilidad para las operaciones de alijo y debe vigilarse la situación de las mareas en todo momento;

- .6 evaluación de las consecuencias de rechazar una solicitud de lugar de refugio, incluida la posible repercusión en los Estados vecinos; y
- .7 al realizar el análisis, debería prestarse la debida atención al estado de conservación del casco, las máquinas y la carga del buque necesitado de asistencia, así como los posibles riesgos para la navegación.

#### *Elementos del análisis*

3.4.2 El análisis de casos específicos debería incluir los siguientes elementos:

- .1 navegabilidad del buque, en particular, flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión y de producción de energía, y capacidad de atraque;
- .2 naturaleza y estado de la carga, provisiones y combustible, en particular las mercancías peligrosas;
- .3 distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio;
- .4 presencia o no del capitán (o representante del capitán, por ejemplo, el primer oficial) en el buque;
- .5 número de los demás tripulantes y/o salvadores u otras personas a bordo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga;
- .6 derecho del país interesado a exigir que el buque necesitado de asistencia adopte medidas;
- .7 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;
- .8 provisión de la garantía financiera exigida;
- .9 contratos comerciales de salvamento ya firmados por el capitán o la compañía del buque;
- .10 información sobre las intenciones del capitán y/o el salvador;
- .11 designación de un representante de la compañía en el Estado ribereño interesado;
- .12 elementos del análisis de riesgos señalados en el modelo de solicitud oficial de lugar de refugio (apéndice de la sección 2); y
- .13 toda medida ya adoptada.

#### *Inspección pericial*

3.4.3 Cuando se considere que es seguro hacerlo y el tiempo lo permita, un equipo de evaluación designado por la autoridad competente debería subir a bordo del buque que solicita un lugar de refugio a fin de recopilar los datos de la evaluación para respaldar el proceso de toma de decisiones (véanse los elementos del análisis de riesgos).

3.4.4 Debería constituirse un equipo integrado por personas con la experiencia adecuada para la situación. Cuando un suceso afecte a uno o varios Estados ribereños, y pueda afectar a otras partes, debería contemplarse la posibilidad de constituir un equipo de inspección multinacional o "regional". La responsabilidad de seleccionar los miembros del equipo e invitar a otros Estados/autoridades competentes a participar recaerá en la autoridad competente del Estado ribereño que reciba la solicitud de lugar de refugio. Se debería prestar la debida atención a garantizar que la constitución de un equipo multinacional/regional no demore el despliegue del equipo de inspección.

### **3.5 Proceso de toma de decisiones para la concesión de un lugar de refugio**

3.5.1 La autoridad competente debería decidir si se acepta a un buque en un lugar de refugio tras haber evaluado previamente la situación basándose en los planes a los que se hace referencia en 3.2 y cualquier evaluación de expertos de conformidad con los párrafos 3.3 y 3.4. La autoridad competente debería garantizar la admisión de buques en un lugar de refugio si considera que su acogida es el mejor modo de proceder para salvaguardar la vida humana y proteger el medio ambiente, el buque y la carga. Cuando se solicite un permiso para acceder a un lugar de refugio, la autoridad competente no está obligada a concederlo, pero, antes de tomar cualquier decisión al respecto, deberían ultimarse las evaluaciones de riesgos y/o las evaluaciones a bordo de expertos necesarias, a menos que se considere inseguro. La autoridad competente debería sopesar todos los factores y riesgos de manera equilibrada y conceder refugio cuando sea razonablemente posible.

3.5.2 La autoridad competente podrá verificar si el buque está cubierto por un seguro u otra garantía financiera efectiva que permita una indemnización adecuada de los costos y los daños relacionados con su acogida en un lugar de refugio. La respuesta operacional al suceso no debería retrasarse mientras se verifica la cobertura del seguro. La falta de seguro o garantía financiera no debería constituir un motivo para denegar la evaluación de la solicitud de lugar de refugio, dada la posibilidad de riesgo para el medio marino, y para decidir si se acepta o no al buque en un lugar de refugio.

3.5.3 La decisión de la autoridad competente como representante de un Estado de conceder un lugar de refugio en su territorio debería comunicarse inmediatamente a todas las partes interesadas y debería incluir los requisitos prácticos establecidos como condiciones para la entrada.

3.5.4 Si bien cada Estado debería tomar su decisión de forma independiente, si una autoridad competente no puede aceptar una solicitud de un lugar de refugio, debería comunicar inmediatamente al propietario/armador del buque la información que haya tenido en cuenta para adoptar dicha decisión, así como cualquier evaluación relativa a:

- .1 la seguridad de las personas a bordo y los riesgos para la seguridad pública en tierra;
- .2 las sensibilidades ambientales;
- .3 la falta de disponibilidad de recursos adecuados en el lugar de refugio deseado y las preocupaciones con respecto a la estabilidad estructural y la capacidad del buque de dirigirse con éxito y en condiciones de seguridad al lugar de refugio;
- .4 las condiciones meteorológicas previstas e imperantes, es decir, la falta de zona protegida para las operaciones propuestas;

- .5 las limitaciones o restricciones físicas, incluidas la batimetría, las características náuticas, etc.;
- .6 el agravamiento de las consecuencias previstas, es decir, contaminación, incendio, riesgos tóxicos y de explosión; y
- .7 cualquier otro motivo aplicable.

3.5.5 Cuando existan acuerdos regionales, debería comunicarse la misma información al resto de las partes interesadas. Asimismo, deberían facilitarse ejemplares de la evaluación de riesgos y/o de los informes de las inspecciones, según proceda, en virtud de dichos acuerdos regionales.

3.5.6 La medida del Estado ribereño, a través de su autoridad competente, no excluye que la compañía o su representante tengan que adoptar las disposiciones necesarias, en el marco del derecho internacional, para evitar, mitigar o eliminar un riesgo grave e inminente para su litoral o intereses conexos, la seguridad de otros buques y sus tripulaciones y pasajeros, o la de las personas en tierra, o para proteger el medio marino. Dicha autoridad competente podrá, entre otras cosas:

- .1 restringir el movimiento del buque o dirigirlo de modo que siga un rumbo específico. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en cuanto a la gestión de su buque en condiciones de seguridad;
- .2 avisar de forma oficial al capitán del buque para que ponga fin a la amenaza para el medio ambiente o la seguridad marítima; y
- .3 encargar al capitán que lleve el buque a un lugar de refugio en el caso de un peligro inminente, o que disponga las medidas pertinentes para su practicaje o remolque.

En el caso de que un buque sea remolcado con arreglo a un acuerdo de remolque o salvamento, las medidas adoptadas por la autoridad competente de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3.5.6.1 y 3.5.6.3, también podrán aplicarse a las compañías de asistencia, salvamento y remolque en cuestión.

### **Apéndice 1 de la sección 3**

#### **PLANES RELATIVOS A LOS LUGARES DE REFUGIO**

Los planes a los que se hace referencia en el párrafo 3.2 deberían prepararse tras mantener consultas con las partes interesadas, cuando sea necesario, y contener, como mínimo, los siguientes elementos:

- .1 la identidad de la autoridad o autoridades responsables de recibir y gestionar alertas;
- .2 la identidad de la autoridad competente encargada de evaluar la situación y adoptar una decisión sobre la concesión o la denegación de un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia;

- .3 información sobre el litoral del Estado y todos los elementos que faciliten una evaluación previa y una decisión rápida con respecto al lugar de refugio de un buque, incluida una descripción de los factores ambientales, económicos y sociales, así como de las condiciones naturales;
- .4 los procedimientos de evaluación para la concesión o la denegación de un lugar de refugio a un buque necesitado de asistencia;
- .5 los recursos e instalaciones adecuados para la asistencia, el salvamento y la lucha contra la contaminación;
- .6 los procedimientos relativos a la coordinación y la toma de decisiones en el ámbito internacional, teniendo en cuenta las características regionales distintivas (véase la sección 4); y
- .7 los procedimientos existentes en relación con la responsabilidad y la garantía financiera para los buques acogidos en un lugar de refugio.

### **Apéndice 2 de la sección 3**

#### **ELEMENTOS DEL ANÁLISIS DE RIESGOS**

Al realizar el análisis de riesgos descrito en los párrafos 2.1.5 y 3.3, debería tenerse en cuenta lo siguiente:

- 1 Factores ambientales y sociales, tales como:
  - Seguridad de las personas a bordo
  - Riesgo 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 zonas turísticas

- 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 operacionales, particularmente si se trata de un puerto
    - ¿Es obligatorio el practicaje? ¿Hay prácticos disponibles?
    - ¿Hay remolcadores disponibles? Indicar su número y su tracción sobre bolardo.
    - ¿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 y, en caso afirmativo, son estos aceptables 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 y coordinación internacional/regional (véase la sección 4)
- Medios de evacuación

4 Consecuencias previsibles 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.

## **SECCIÓN 4 – DIRECTRICES PARA LA COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN INTERNACIONALES/REGIONALES CON RESPECTO A LOS LUGARES DE REFUGIO**

4.1 En numerosas ocasiones los sucesos que derivan en una solicitud de lugar de refugio afectan únicamente a un Estado y serán gestionados por este mismo Estado, bajo su jurisdicción. Sin embargo, es posible que haya casos en que un suceso exclusivamente nacional afecte a Estados Miembros vecinos o Estados Miembros que se hallen próximos al suceso. Como complemento de los planes nacionales de lugares de refugio (véase la sección 3.2.7 y el punto 6 del apéndice 1 de la sección 3), deberían incluirse procedimientos de coordinación y toma de decisiones en el ámbito regional/internacional y estos deberían aplicarse a sucesos en los que sea probable que resulten afectados más de un Estado.

4.2 El derecho de un Estado ribereño a adoptar medidas para proteger su litoral de la contaminación marina está perfectamente establecido en el derecho internacional.<sup>10</sup> En la CNUDM se establecen las obligaciones<sup>11</sup> de los Estados ribereños de prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino ocasionada, entre otros factores, por el transporte marítimo, así como de no transferir peligros ambientales a otras zonas marinas. Además, se prevén<sup>12</sup> reglas relativas a la coordinación entre Estados vecinos que se estén enfrentando a sucesos de contaminación, y que incluyen el deber de notificación mutua y de elaboración en común de planes para contingencias a fin de responder a las amenazas al medio marino, es decir, sucesos de contaminación. Un buque necesitado de asistencia que busque un lugar de refugio puede constituir una amenaza que provoque o cause contaminación.

4.3 La CNUDM no prevé un derecho para que un buque extranjero entre en un puerto o en las aguas interiores de otro Estado en situaciones de fuerza mayor o de peligro. No obstante, esto no impide la adopción de normas o directrices que se ajusten a la CNUDM.

4.4 Por consiguiente, cuando proceda, los Estados que tengan en común una zona o un mar deberían colaborar con miras a mantener consultas sobre las medidas que sea necesario adoptar y poner en común sus capacidades de acción conjunta. El establecimiento de acuerdos de cooperación regional a tal efecto podrá llevar a una respuesta más rápida.

4.5 En el apéndice de la sección 4 se presenta un esquema de lo que puede incluir esa cooperación y coordinación internacional/regional.

4.6 En cualquier caso, todo Estado cuya autoridad competente haya sido informada, de conformidad con las Directrices o de cualquier otra forma, de hechos que entrañen o agraven el riesgo para la vida humana o la contaminación marina en las zonas de navegación o zonas costeras de otro Estado o Estados, debería adoptar las medidas oportunas para informar al respecto a tal Estado o Estados lo antes posible, antes de que deriven en una situación en la que se requiera un lugar de refugio.

---

<sup>10</sup> Algunas de las disposiciones pertinentes son: los artículos 194, 195, 198, 199, 211, 221, 225 de la CNUDM; el artículo 9 del Convenio de salvamento y el artículo V 2) del Convenio de facilitación.

<sup>11</sup> En los artículos 194 y 195 de la parte XII de la CNUDM se establecen las obligaciones de los Estados ribereños para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino ocasionada, entre otros factores, por el transporte marítimo, así como para no transferir peligros ambientales a otras zonas marinas.

<sup>12</sup> En los artículos 198 y 199 de la sección 2 (Cooperación mundial y regional) de la parte XII de la CNUDM se establecen las reglas relativas a la coordinación entre Estados vecinos que se estén enfrentando a sucesos de contaminación, y que incluyen el deber de notificación mutua y de elaboración en común de planes para contingencias.

#### Apéndice de la sección 4

### COOPERACIÓN Y COORDINACIÓN INTERNACIONALES/REGIONALES CON RESPECTO A LOS LUGARES DE REFUGIO

En los casos en los que los Estados ribereños tengan en común una zona o un mar y quieran abordar conjuntamente situaciones que requieran la provisión de lugares de refugio, las orientaciones que figuran a continuación se ofrecen para que las consideren y utilicen los Estados ribereños que tal vez tengan que responder conjuntamente a una solicitud de lugar de refugio.

Cuando se cuente con un acuerdo regional, se aplicará el principio de que cada Estado afectado debe empezar a examinar su capacidad de ofrecer un lugar de refugio y de que, a fin de resolver la situación, las autoridades competentes afectadas deben mantenerse en contacto directo para decidir cuál es la entidad apropiada para asumir la función de coordinación. Los acuerdos regionales podrán abarcar aspectos específicos adicionales con respecto a la concesión de un lugar de refugio, tales como:

#### **1 Decisión sobre la autoridad competente del Estado ribereño que debe asumir la coordinación**

Si se solicita un lugar de refugio cuando no haya tenido lugar ninguna operación de búsqueda y salvamento, el factor decisivo debería ser el servicio de asistencia marítima (MAS) declarado por el Estado en cuya jurisdicción se encuentre el buque. Si no se ha declarado ningún MAS, en primera instancia el Estado en cuyas aguas jurisdiccionales se encuentre el buque (por ejemplo, mediante una zona económica exclusiva (ZEE) declarada) debería coordinar la solicitud de lugar de refugio, a menos y hasta que se haya alcanzado un acuerdo para transferir la coordinación a otro Estado ribereño.

Con respecto a las solicitudes de lugar de refugio derivadas de un suceso que haya comenzado fuera de la jurisdicción de cualquier Estado ribereño, la región de búsqueda y salvamento (SRR) podrá ser el criterio decisivo para determinar quién debería asumir la función de coordinación en primera instancia. Se considerará que el Estado en cuya SRR esté situado el buque estará a cargo de la coordinación del suceso en primera instancia,<sup>13</sup> independientemente de que se lleve a cabo o no una operación de búsqueda y salvamento.

El Estado ribereño en cuya SRR esté situado el buque en el momento de la solicitud de lugar de refugio debería encargarse de la coordinación de la respuesta a dicha solicitud, a menos y hasta que se haya alcanzado un acuerdo para transferir la coordinación a otro Estado ribereño de la región que pueda conceder un lugar de refugio.

Los Estados ribereños afectados por razones geográficas, o porque los intereses del buque estén relacionados con ellos, deberían esforzarse por prestar apoyo colaborando con el Estado coordinador en la recopilación de información, el intercambio de conocimientos técnicos, la provisión de activos logísticos, la participación en la evaluación de riesgos y la búsqueda de posibles lugares de refugio en sus territorios.

---

<sup>13</sup> Si bien la coordinación SAR y la necesidad de examinar la concesión de refugio pueden coexistir, estas acciones no deben confundirse.

## **2 Autoridad coordinadora y Estados ribereños vecinos**

Cuando se haya decidido que el modo de proceder más oportuno es llevar al buque a un lugar de refugio, el Estado ribereño coordinador debería colaborar con los Estados vecinos para identificar el lugar de refugio más próximo y adecuado, que podrá encontrarse en otro Estado.

La prioridad debería ser en todo momento la protección de la vida humana, el medio ambiente, el buque y la carga y la reducción de los peligros para la navegación.

## **3 Estados ribereños coordinadores y que prestan ayuda**

La autoridad (o autoridades) a la que se hace referencia en el punto 2 *supra* que haya asumido la coordinación será denominada "Estado ribereño coordinador (CCS)". Otros Estados que presten ayuda al CCS serán denominados, a los efectos de las Directrices, "Estados ribereños que prestan ayuda (SCS)".

El CCS será responsable de:

- .1 garantizar que la autoridad competente está a cargo de la coordinación general del suceso;
- .2 iniciar su procedimiento nacional relativo al lugar de refugio, a fin de identificar un posible lugar en su territorio;
- .3 ejercer de punto principal de contacto para la coordinación con los representantes de las partes interesadas, incluido el Estado de abanderamiento, el propietario/armador y el capitán del buque, el club de protección e indemnización, los salvadores, la sociedad de clasificación y, de ser necesario, el operador de un puerto de refugio y, según proceda, el operador de la terminal;
- .4 si es necesario, coordinar la respuesta a la solicitud de lugar de refugio con los posibles SCS, a fin de obtener su asistencia;
- .5 expedir informes sobre la situación (SITREP) y alertar a los SCS de las medidas adoptadas hasta la fecha y los planes previstos;
- .6 determinar si debería constituirse un grupo de cooperación de Estados ribereños y una secretaría en relación con el suceso;
- .7 organizar equipos de evaluación: disponer el transporte, constituir equipos en colaboración con el resto de los Estados afectados;
- .8 llevar a cabo un análisis detallado de los factores que se enumeran en las Directrices a fin de decidir si debe permitirse a un buque necesitado de asistencia dirigirse a un lugar de refugio dentro de su jurisdicción (véase el punto anterior);
- .9 comunicar los resultados de ese análisis, una vez ultimado, a las demás autoridades interesadas y al capitán/salvador y la compañía; y
- .10 cerciorarse de que las autoridades que puedan ser responsables del buque una vez que se encuentre en un lugar de refugio:

- .1 sean informadas a la mayor brevedad posible de dicha posibilidad; y
- .2 intervengan en el proceso de evaluación de riesgos y se les facilite toda la información pertinente para tal fin.

Tras una evaluación de todos los factores (véanse los párrafos 3.3 a 3.5 de la sección 3), deberá garantizarse la admisión de los buques a un lugar de refugio si se considera que su acogida es el mejor modo de proceder para proteger la vida humana, el medio ambiente, el buque o la carga; o, si procede, entablando un diálogo para transferir de forma oficial la coordinación a otro Estado.

El CCS que esté examinando una solicitud oficial de lugar de refugio no debería establecer contacto directo con distintas autoridades portuarias o autoridades en tierra de otro Estado. Aunque estas directrices no tienen carácter obligatorio, las prescripciones de notificación deberían ser similares a las de los Convenios SOLAS y MARPOL, y es importante que todos los intercambios de información se efectúen a través de las autoridades marítimas competentes en el Estado interesado. Este enfoque está respaldado por las recomendaciones formuladas en el párrafo 1 d) de la resolución A.950(23).

#### **4 Responsabilidades de los Estados ribereños que prestan ayuda**

Los Estados que prestan ayuda al CCS para gestionar los procedimientos relacionados con las solicitudes de lugar de refugio incluyen:

- .1 los más próximos al buque necesitado de asistencia; y
- .2 el Estado de abanderamiento.

Cada SCS debería:

- .1 garantizar que toda la información relacionada con el suceso pertinente se transmita al CCS sin demora;
- .2 estar preparado para examinar toda solicitud de asistencia del CCS (logística, conocimientos técnicos o evaluación);
- .3 estar preparado para examinar una solicitud de lugar de refugio dentro de su jurisdicción, presentada por el CCS; y
- .4 estar preparado para planificar en paralelo y evaluar de forma proactiva toda alternativa posible en el caso de que el CCS no pueda conceder un lugar de refugio.

En particular, los Estados vecinos, incluido el puerto de destino inicial del buque, deberían examinar la posibilidad de conceder un lugar de refugio en su territorio, incluso si el suceso, en ese momento, se está produciendo fuera de su zona de jurisdicción.

#### **5 Traspaso de la coordinación**

La responsabilidad de la coordinación del suceso podrá transferirse, dependiendo de la evolución de la situación a bordo del buque o de los acuerdos alcanzados entre los Estados afectados, por ejemplo, el Estado que puede ofrecer un lugar de refugio. No obstante, por motivos de continuidad operacional, tal vez sea oportuno que el CCS inicial asuma la coordinación durante todo el proceso, con el acuerdo de los demás Estados ribereños interesados.

El traspaso de la coordinación a otro Estado ribereño se realiza mediante una notificación oficial, preferiblemente en formato electrónico, del Estado que pasa a ocuparse de la coordinación al Estado a cargo del suceso inicialmente.

Dicha notificación oficial debería incluir, según proceda, información sobre:

- identidad del buque siniestrado;
- motivo de refugio;
- Estado ribereño que traspasa la coordinación;
- Estado ribereño que acepta la coordinación;
- fechas y horas;
- posición en el traspaso de la coordinación;
- lugar de refugio (de conocerse);
- otro Estado o Estados ribereños;
- ultimación del traspaso – Estado ribereño que acepta la coordinación; y
- motivo por el que no se concede un lugar de refugio.

## **6 Toma de decisiones y determinación de resultados**

La toma de decisiones y la determinación de resultados deberían realizarse y comunicarse tal como se describe en el párrafo 3.5 de la sección 3.

## **7 Solicitud posterior a otro Estado ribereño de concesión de un lugar de refugio**

Cuando en la evaluación de riesgos realizada tras un suceso se llegue a la conclusión de que un lugar de refugio en el territorio de otro Estado es la única solución para mantener la seguridad del buque afectado y de la navegación y para proteger el medio marino o reducir los riesgos para este, el CCS que no pueda aceptar la solicitud de lugar de refugio por razones objetivas debería remitir toda la información pertinente a las circunstancias en la que se base su decisión al Estado o los Estados a los que se presente la solicitud posterior. Dicho Estado ribereño se convierte así en CCS (y el anterior CCS se convierte en SCS). La transmisión de toda la información pertinente facilitaría en gran medida la evaluación de riesgos y la toma de decisiones sobre la solicitud posterior en el caso de que aún no se haya acordado un traspaso y un plan de la travesía entre el CCS y el SCS.

## **8 Plan y vigilancia de la travesía**

Cuando se haya determinado y acordado un lugar de refugio adecuado, el CCS asumirá la responsabilidad de acordar un plan de la travesía con la parte solicitante y colaborará con los SCS, según sea necesario, pero en particular cuando el buque siniestrado tenga que atravesar la jurisdicción de otro Estado ribereño o pasar muy cerca de ella.

A fin de prepararse para hacer frente a posibles dificultades durante el viaje al lugar de refugio designado, los Estados ribereños deberían contemplar la posibilidad de contar con uno o varios lugares de refugio secundarios en ruta.

## **SECCIÓN 5 – GESTIÓN DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y DE LA INFORMACIÓN**

Teniendo presente el amplio uso en la actualidad de las redes sociales para propagar información, se recomienda que los Estados incluyan en su organización la capacidad (incluida la formación) para gestionar los medios de comunicación y las solicitudes de información en relación con los buques necesitados de asistencia que buscan un lugar de refugio. A continuación figura una lista no exhaustiva de elementos orientativos clave:

### **5.1 Gestión de los medios de comunicación y de la información**

La provisión de información y asesoramiento precisos, claros, oportunos y actualizados al público y a otras partes interesadas clave es un aspecto importante de la gestión adecuada de cualquier suceso marítimo. Se recomienda incorporar la gestión de los medios de comunicación a los planes nacionales para contingencias y elaborar un procedimiento relativo a la gestión de dichos medios.

### **5.2 Principios clave**

- .1 La actividad de los medios de comunicación no debería afectar a la gestión del suceso de ningún modo; en particular, no debería dificultar las actividades operacionales de los servicios de emergencia. La especulación de los medios de comunicación no debería considerarse para decidir si se concede o no un lugar de refugio.
- .2 Deberían tomarse todas las medidas posibles para proteger a las víctimas de la intrusión de la prensa.
- .3 Solo debería facilitarse información objetiva, y no debería especularse sobre las causas, la evolución de los acontecimientos o las medidas adoptadas.
- .4 Ninguna organización debería divulgar información ni prestar asesoramiento que abarque el ámbito de responsabilidad de otra organización, a menos que la organización responsable haya dado su visto bueno a dicha información (y su divulgación).

### **5.3 Grupos de interés clave**

- .1 Prensa y medios de comunicación.
- .2 Público en general, incluidas las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil.
- .3 Ministros, autoridades nacionales y locales, organizaciones internacionales.
- .4 Sector del transporte marítimo y sector de los seguros, puertos y operadores de terminales.

### **5.4 Medidas clave para las personas que gestionan el suceso**

- .1 SABER quién es responsable de activar el proceso de gestión de los medios de comunicación/constitución de un equipo de medios de comunicación encargado del suceso (en el entendimiento de que quizás se necesite el equipo de medios de comunicación para un periodo de tiempo más largo);

- .2 ORGANIZAR regularmente sesiones informativas entre los distintos grupos de respuesta (por ejemplo, control del salvamento, MRCC, equipo de limpieza en tierra, etc.);
- .3 IDENTIFICAR las personas responsables designadas que se encargarán de:
  - .1 la coordinación entre la autoridad competente y la prensa;
  - .2 la coordinación en la presentación de SITREP estratégicos; y
  - .3 la comunicación con las personas de contacto de los grupos de interés clave cuando haya que informar de acontecimientos importantes; y
- .4 APLICAR los principios clave en todo momento.

## **SECCIÓN 6 – LECCIONES APRENDIDAS**

### **6.1 Sesiones informativas nacionales y regionales**

Los Estados podrán considerar la posibilidad de celebrar una sesión informativa después de cada suceso importante:

- .1 En estas sesiones podrían examinarse los antecedentes del suceso y los factores relativos a la respuesta, entre los que cabe mencionar la coordinación, las comunicaciones, la evaluación de riesgos, la toma de decisiones y cualquier otro aspecto que se considere relevante. Dependiendo del carácter del suceso, la sesión informativa podría estar destinada a todas las autoridades y partes interesadas o a grupos más reducidos a fin de centrarse en aspectos específicos del suceso.
- .2 Cuando proceda, debería invitarse a participar en estas sesiones a los Estados vecinos u otros Estados ribereños de la región. Si en la sesión informativa se señalan cuestiones que podrían ser de un interés más amplio, podrían compartirse las conclusiones de dicha sesión con las organizaciones pertinentes, a título informativo.
- .3 Si se considera oportuno, las lecciones aprendidas de un suceso podrían ser objeto de un ejercicio regional o nacional, o de un ejercicio más pequeño en el ámbito local.
- .4 A efectos de la cooperación regional en relación con la sección 4, deberían considerarse y planearse a intervalos regulares ejercicios para someter a prueba las disposiciones nacionales y regionales, en forma de simulacros o de ejercicios teóricos, según proceda.