

Coordinación entre las capitanías marítimas y salvamento marítimo

Caso real de gestión de emergencias marítimas



Las emergencias marítimas se presentan a cualquier hora, cualquier día del año, por supuesto sin avisar, y en algunas de ellas, la rápida actuación y contundencia para gestionarlas con éxito es fundamental y condición imprescindible para que no evolucionen de emergencia a desastre.

- Texto: Óscar Villar Serrano, capitán marítimo de Cartagena

Sala de control del CCS de Cartagena.





El propósito del presente artículo es describir un caso real que se produjo, como es habitual, de madrugada, cuando el VHF del CCS (Centro de Coordinación y Salvamento) recibió las llamadas angustiadas del patrón de una embarcación de recreo en problemas, o de un pesquero que se hundía, o que había sufrido un hombre al agua..., son tantos los casos que se atienden, muchos de ellos acompañados por voces estremecidas que necesitan ayuda en el inmenso mar, ese mar vigilado día y noche, según las áreas asignadas, por los controladores de salvamento marítimo.

Cuando se detecta una emergencia, son los controladores de guardia del CCS los que sin demora deben tomar acción, y esto supone en la mayoría de los casos, movilizar tanto medios aéreos como marítimos para afrontar la emergencia, o tomar decisiones de las que dependen vidas humanas, recursos materiales o incluso el medio ambiente marino, de las que se pueden derivar responsabilidades. Lo habitual es consensuar las medidas adoptadas con el jefe del CCS y/o con el capitán marítimo de la provincia marítima donde se produce la emergencia. En relación con esto, según determina el art. 7.2 del Real Decreto 628/2007, por el que se regulan las capitanías marítimas y los distritos marítimos, se especifica lo siguiente:

Los servicios marítimos encomendados por la Administración General del Estado a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en materia de salvamento marítimo y prevención de lucha contra la contaminación, que se presten por dicha sociedad en el ámbito geográfico de competencias de las capitanías marítimas, se llevarán a cabo bajo la dirección y con sujeción a las instrucciones del capitán marítimo correspondiente, conforme a lo dispuesto en la normativa sobre planes y programas aplicables a estas materias, sin perjuicio de lo dispuesto en protocolos de actuación formalizados al efecto entre dicha sociedad y la Dirección General de la Marina Mercante.

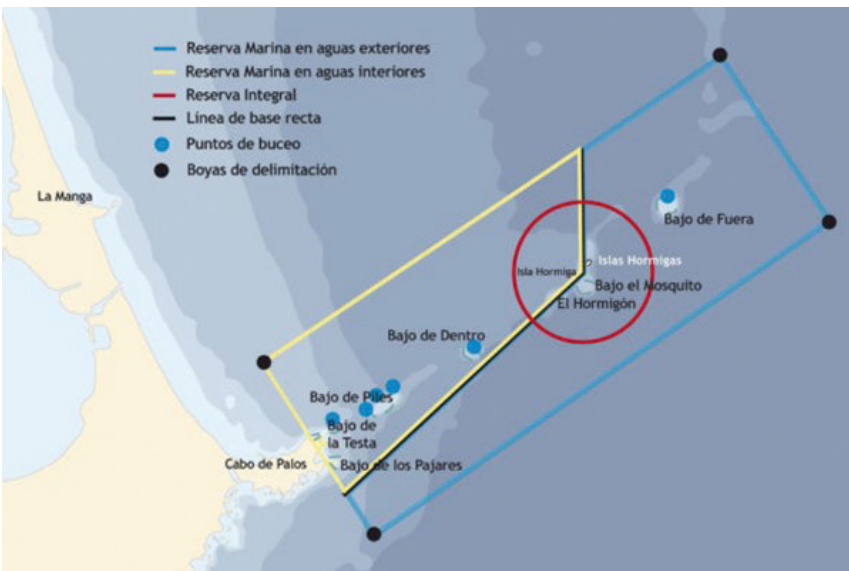


M/V Herón cargado con más de 36 000 Tm de coque de petróleo a la deriva junto al DST de Cabo de Palos, escoltado por el B/S Clara de Campoamor.

¿Esto qué significa en realidad?, que ante la duda, los controladores de guardia del CCS, una vez que han acordado las medidas iniciales para atajar la emergencia, las van a consensuar con el responsable del CCS y, en su caso, con el capitán marítimo correspondiente, que será el encargado de tomar la decisión final que se adopte, como es el caso acontecido con el buque *bulkcarrier* de bandera de Liberia ML Herón (IMO 9700043) que quedó sin gobierno y a la deriva a las 03:30 horas, hora local del 26 de junio de 2023, cargado con 36 449 Tm de coque de petróleo en sus bodegas, en la embocadura del DST de Cabo de Palos y, por lo tanto, en las proximidades de la Reserva Marina de las Islas Hormigas, lo que ocasionó un riesgo considerable.

Los acaecimientos que ocurrieron son los que se describen a continuación, que coinciden con el informe de la emergencia y los datos técnicos recabados y tramitados:

- A las 03:30 horas del día 26 de junio, el CCS de Cartagena recibió un mensaje “pan-pan” por el canal 16 de VHF procedente del buque ML Herón, en posición latitud: 37° -35,6 N y Longitud 0° 26,4 W, que se encontraba a la deriva y cargado a plena carga de coque de petróleo procedente del puerto de Ceuta y con destino al puerto de Tarragona. Se comprobó que su AIS no estaba transmitiendo.
- Seguidamente el CCR de Valencia informó que el buque era un *bulkcarrier* cargado, a la deriva y sin gobierno, con 21 personas de tripulación. Desde el CCS se le instruyó al capitán vía VHF para que conectase el AIS y encendiera las luces y marcas del buque sin gobierno, y que mantuviese en todo momento la escucha en el canal 16 de VHF.



Reserva Marina Islas Hormigas en las proximidades del buque siniestrado y DST Cabo de Palos.

- A las 03:42 horas se recibió vía telefónica la información de la emergencia producida, confirmándose que se había avisado al jefe del CCS de Cartagena y al CNCS. Seguidamente se comprobó que existía viento de Levante fuerza 3 que ayudaba a abatir ligeramente el buque hacia tierra y que la corriente termohalina dominante en la zona (SW y de intensidad variable) proyectaría el buque averiado hacia tierra. Se acordó con



Dispositivo de separación de tráfico de Cabo de Palos (ML Herón y B/S Clara de Campoamor antes de empezar a abatir hacia tierra).

el jefe del CCS movilizar al buque B/S Clara de Campoamor, atracado en Cartagena, y se informó al CNCS.

- A las 04:00 horas, dado que el buque no contestaba por VHF ni al *e-mail* remitido desde el CCS, se emitió un aviso a los navegantes para advertir al numeroso tráfico marítimo que navegaba por la zona del DST de Cartagena: "ML Herón IMO 9700043 a la deriva en las proximidades del DST de Cabo de Palos, en posición 37° -35,3 N y 0° 26,5 W, se solicita a todas las embarcaciones que extremen la vigilancia y den un amplio resguardo".



- A las 05:11 horas, ante la falta de comunicación con el buque a la deriva, se instruyó al B/S Clara de Campoamor para que se dirigiese a sus proximidades, y se alistase para dar remolque.
- A las 05:22 horas, el capitán del buque contestó vía *e-mail* al formulario tipo enviado por el CCS de Cartagena denominado "Drifting vessel checksheet". Se le informó de la salida del B/S Clara de Campoamor en su demanda, y se solicitó información sobre el progreso de la avería.
- El capitán rehusó tomar remolque e insistió en que se reparase la avería por sus propios medios informando al CCS, y estableció según su criterio un periodo de tiempo máximo para la reparación. El buque siguió sin rumbo al SW, en una zona de mucho tráfico marítimo y en las proximidades de la Reserva Marina Islas Hormigas. Se informó al capitán del buque a la deriva para que siguiera las instrucciones del capitán marítimo, de acuerdo con lo establecido en la legislación española.
- Siguiendo las instrucciones del capitán marítimo se instruyó al B/S Clara de Campoamor para que permaneciera en las inmediaciones del buque siniestrado y estuviese listo para dar remolque.
- A las 08:50 horas, ante la negativa del capitán a tomar remolque, se le volvió a requerir que informase del progreso de la reparación. Seguidamente, se envió al buque un *e-mail* con instrucciones del capitán marítimo debido al peligro que provocaba en la zona el ML Herón, ya que continuaba a la deriva hacia la zona protegida medioambientalmente, y sin poder arrancar la máquina:

“According to Spanish Maritime Authorities if the repair is not completed before 10:00 UTC, you must take tow and proceed to Cartagena Anchorage, this is an order according with Spanish Regulations.

Your Vessel is in Priority ONE according to Paris MOU.

If you don't comply the order the vessel will be DETAINED, and a fine procedure will be open”.



Captura de pantalla donde se aprecia posición del buque a la deriva (embocadura del DST Cabo de Palos) y la Reserva Marina Islas Hormigas.

A partir de ese momento se tuvo que discernir si era procedente forzar la toma de remolque a un buque a la deriva, en una zona de denso tráfico marítimo, abatiendo hacia una zona clasificada de Reserva Marina, cargado con más de 34 000 Tm de un producto que tendría efectos devastadores sobre ese entorno protegido.

La decisión de dejar a voluntad de la “soberana autoridad” del capitán del buque, de su compañía armadora o su P&I, se debatió de forma larga y tendida, y, desgraciadamente, esta idea ha sido el código fuente de grandes desastres náuticos en todo el mundo.

Afortunadamente, en el ordenamiento jurídico español, la Ley 14/2014 de 24 de julio de Navegación Marítima (LNM) es contundente al respecto, ya que en su art. 367 establece:

La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

Criterio que queda reforzado por lo que establece el art. 297 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRL-PEMM):



En las aguas en que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad en la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el Ministerio de Fomento (hoy Transportes), a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas, podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se consideren necesarias al respecto de los buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.



Aspecto de una bodega cargada de coque de petróleo.

Por último, también cabe destacar lo que se establece en el art. 10 d) del Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo, por el que se regulan las capitanías marítimas y los distritos marítimos, en relación con las funciones del capitán marítimo, se establece:

La ejecución de cuantas medidas le encomiende la Dirección General de la Marina Mercante en situaciones de siniestros, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedentes para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marina.

- A las 09:11 horas, el buque consiguió conectar el sistema AIS, que seguía fallando intermitentemente. Dado que la situación continuaba estancada, ya que el capitán del buque seguía sin cumplimentar las instrucciones recibidas de hacer firme al remolque del B/S Clara de Campoamor, su deriva hacia la costa continuaba, por lo que, una vez que se contactó con el capitán del servicio marítimo de la guardia civil de Cartagena (SMGC), se alistó a una patrullera en demanda de la zona donde se encontraba el buque ML Herón.
- A las 10:37 horas, con la presión ejercida por todos los implicados en la resolución del suceso, el buque lentamente consiguió dar avance con poca máquina, en demanda del puerto de Tarragona.



Derrota del ML Herón saliendo de la zona de peligro con rumbo NE poca avance.

- A las 10:51 el capitán del buque informó vía VHF que daría poco a poco avance. El CCS informó a los CCS de Valencia, Castellón y Tarragona para que continuasen monitorizando el buque, al que le continuaba fallando el AIS a intervalos. El capitán del buque fue informado de que era el responsable del peligro ocasionado, en aplicación del art. 310 de TRLPEDM, y a su llegada al puerto de Tarragona, le podría ser impuesto el correspondiente aval o garantía, que cubriese tanto el servicio prestado por el B/S Clara de Campoamor mientras se encontraba a la deriva, así como la que considere el instructor, como consecuencia de las responsabilidades que se deriven del expediente sancionador que se pudiera iniciar en función de los incumplimientos y hechos acaecidos.
- A las 21:00 horas, una vez contactado con el capitán marítimo de Tarragona, se le informó de los hechos acaecidos en relación con el ML Herón, y de su negativa a cumplimentar las instrucciones dadas para preservar la seguridad marítima en el DST de Cabo de Palos, enviándose desde el CCS de Cartagena un avance del expediente.
- El día 27 de junio a las 10:30 horas, el CCS informó que el ML Herón había sido retenido en el muelle de Cataluña de Tarragona por inspectores de seguridad marítima a instancia del capitán marítimo de Tarragona.
- El mismo día el capitán marítimo de Tarragona, tras la inspección del buque, inició el correspondiente expediente sancionador, en función de los hechos acaecidos, y le impuso un aval/garantía a la armadora del buque por la cantidad de 54 000 euros, que el departamento de procedimientos sancionadores estimó suficiente para cubrir el coste del servicio prestado por el B/S Clara de Campoamor, y que salvamento marítimo estableció en 20 091,17 euros, en función del tiempo empleado en su escolta mientras estuvo a la deriva, más la propia garantía para cubrir la responsabilidad que se deriva del correspondiente expediente sancionador iniciado.
- Los costes fueron abonados por la armadora del buque, de acuerdo con los procedimientos establecidos al respecto.



- El buque además recibió una inspección del Paris MoU, en la que se detectó la deficiencia en el funcionamiento del sistema AIS, por lo que tuvo que cambiar el transceptor y la antena del equipo, antes de la salida del puerto.

Es preciso tener en cuenta además que, en relación con la Ley de Navegación Marítima (LNM) 14/2014, que el salvamento marítimo (ver la discusión jurídica), definido éste como todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval (o para salvaguardar o recuperar otros bienes) que se encuentre en peligro en aguas navegables (que no sean continentales sin comunicación con la mar y no utilizadas por buques de navegación marítima) (art. 358.1), se regula por lo establecido en el Convenio de Londres de 28 de abril de 1989 sobre salvamento marítimo, y por las normas establecidas en el capítulo III del título VI (art. 357). El salvamento así regulado, y no sin ciertas especialidades, resulta también de aplicación a aquél prestado por y a los buques de Estado (art. 359). La LNM faculta a la Administración para ordenar o supervisar un salvamento (art. 360) o para intervenir en aquellos que se realicen en los espacios marítimos españoles, pudiendo dirigir las operaciones o impartir instrucciones de obligado cumplimiento (art. 367); ello siempre en aras de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación marítima.

Buque ML Herón saliendo de la zona de peligro, exhibiendo aun las marcas sin gobierno del RIPA.



Cabe recordar también en este artículo que, La Ley de Navegación Marítima 14/2014, atribuye al capitán funciones de naturaleza técnica. Así, el capitán ejerce la dirección técnica de la navegación del buque (art. 182), habiendo de adoptar cuantas medidas considere necesarias para la seguridad del buque y de las personas y bienes a bordo (art. 183). En el ejercicio de dicha función, el capitán habrá de seguir su criterio profesional y no estará sujeto al cumplimiento de las instrucciones de armadores, fletadores o terceros interesados en el buque o su carga respecto de cualquier decisión necesaria para la seguridad de la vida humana en el



mar y la protección del medio marino (art. 184). Finalmente, se confiere al capitán la condición de representante legal del armador pudiendo, en nombre de éste, contraer cuantas obligaciones resulten precisas para atender las necesidades ordinarias del buque y que han de ser asumidas por el armador (arts. 149 y 185). Además, se atribuye al capitán tanto la legitimación activa como pasiva para representar al armador en todo procedimiento judicial y administrativo relacionado con el buque a su mando (arts. 185.4 y 478).

El presente artículo pretende exponer el ejemplo de un caso real, en relación con la legislación aplicable y la actuación ejercida sobre los buques en peligro en espacios marítimos donde España ejerce la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como la colaboración entre las capitanías marítimas y salvamento marítimo en la salvaguarda del medio ambiente marino y la seguridad marítima, en función de las competencias asignadas por la legislación marítima en vigor. ■

Discusión jurídica:

En relación con los hechos acontecidos, cabe citar el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, en concreto los artículos 17 y 19.

- Respecto al artículo 17, el hecho sucedido se encuadra en su apartado 1.b) b): «cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación», en este caso la parada de la máquina, el apagado AIS/SIA, etc.
- Respecto al artículo 19.2, las medidas que la Administración puede adoptar, entre otras, la de ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

Por otra parte, puede ser discutible la aplicación del concepto de “salvamento marítimo” porque es una situación que no se produjo en sentido estricto, aunque hubo una situación de urgencia (mensaje “pan-pan”), los hechos no derivaron en una situación de peligro para que se hubiese considerado un salvamento marítimo, o al menos sería discutible. No obstante, queda claro que la actuación que se relata está contemplada en los artículos de la Ley 14/2024 que amparan la intervención llevada a cabo cuando existen operaciones de salvamento (360/367) de un modo abstracto.