REVISTA ACADEMICA
Faculdade de Direito do Recife
Vol.93 N.02 - Anno CXXX

REFUGIO PARA BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA: UNA MIRADA DESDE CUBA

REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE: AN APPROACH FROM CUBA

Recebimento em 16/06/2021
Aceito em 12/09/2021

Elizabeth Valdés-Miranda[1]

RESUMEN

La práctica de los Estados costeros de ofrecer refugio a embarcaciones en peligro se ha ido modificando con el transcurso del tiempo. Los cambios en la industria naviera y en el marco jurídico internacional han provocado que los Estados se nieguen, cada vez con más frecuencia, a acoger a navíos con carga peligrosa o contaminante, que puedan afectar sus costas y perjudicar sus intereses económicos. Esta conducta puede conducir a una crisis ambiental de proporciones considerables. El presente trabajo se propone analizar los principales presupuestos jurídicos que sustentan en el ordenamiento jurídico internacional el refugio de buques en peligro, y a la luz de los mismos valorar el tratamiento de la institución en Cuba. Partiendo de las fuentes formales del Derecho objetivo - fundamentalmente los tratados y la costumbre internacional - se analizará en sede teórica el ordenamiento internacional. Asimismo, se realiza un estudio doctrinal de la institución jurídica en cuestión. En otro orden, se interpreta y analiza críticamente la normativa y la práctica cubana relacionada con el objeto de estudio, para valorar su correspondencia con los presupuestos jurídicos internacionales que resultarían de aplicación al refugio de buques en la Isla.

Palabras clave: Refugio de buques. Costumbre. Tratados. Medioambiente. Cuba.

ABSTRACT

The practice of coastal States of offering refuge to vessels in distress has changed over time. Changes in the shipping industry and in the international legal framework have caused States to refuse, more and more frequently, to welcome ships with dangerous or polluting cargo, which could affect their coasts and harm their economic interests. This behavior can lead to an environmental crisis of considerable proportions. The present work aims to analyze the main legal assumptions that underpin the refuge of ships in distress in the international legal system, and in the light of these, assess the treatment of the institution in Cuba. Starting from the formal sources of positive law - mainly treaties and international custom - the international legal system will be analyzed in theory. Likewise, a doctrinal study of the legal institution in question is carried out. In the other hand, the Cuban regulations and practice related to the object of study are interpreted and critically analyzed, to assess their correspondence with the international legal assumptions that would be applicable in the refuge of ships on the Island.

Keywords: Refuge for ships. Custom. Treaties. Environment. Cuba.

1 INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo es indispensable para la economía y el comercio internacional. Se trata de un medio seguro y sostenible que, por su naturaleza, cuenta con una vasta regulación internacional. Así, el entramado normativo marítimo requiere de una permanente actualización para responder a los desafíos derivados del uso de los mares. Entre estos retos están los accidentes y los peligros relacionados con el incremento del intercambio comercial y la ampliación de la gama

[1] Mestre pela Universidad de Habana e Professora da Faultad de Derecho de la Universidad de Habana

de productos transportados. Todo ello en un entorno de creciente preocupación por la protección del medio ambiente, que se refleja tanto en el Derecho Internacional general, como en el Derecho Internacional del Mar.

En este contexto tiene lugar la polémica sobre los buques necesitados de asistencia y su acceso a lugares de refugio. La cuestión ha recibido por momentos una gran cobertura mediática y atención política. Sin embargo, como se analiza en este trabajo, está lejos de haberse resuelto en el ámbito jurídico.

Durante los últimos años, los accidentes se han reducido considerablemente y con ellos los vertidos de crudo asociados. Sin embargo, la situación creada por la COVID-19 ha generado preocupaciones sobre la seguridad marítima, a resultas de las presiones financieras y dificultades para los cambios de tripulación. En este marco, se ha producido un incremento de los accidentes marítimos[2] que, si bien puede no constituir una tendencia, llama la atención sobre el carácter naturalmente riesgoso de la aventura marítima.

2 ORÍGENES Y FUNDAMENTO

Asistir a buques en dificultades es una tradición de larga data. La práctica de salvar tripulaciones, embarcaciones y carga aparece en las primeras regulaciones marítimas y comerciales. Históricamente, tanto los otros buques que navegaban en la zona, como los Estados ribereños próximos, han ofrecido este tipo de auxilio (VALVERDE, 2008). A veces es posible auxiliar a los navíos en el mar; otras, resulta necesario conducir el barco a territorio de un Estado fuera del trayecto previsto. Esta última práctica se conoce como refugio.

En fecha tan temprana como 1809 Lord Stowell[3] reseñaba quebrindar protección en puertos, bahías, ensenadas o zonas seguras de la costa, a embarcaciones necesitada de asistencia, era una costumbre ampliamente asumida y practicada por los Estados. El auxilio procurabadar respuesta a un grave peligro para el buque, las vidas y propiedades a bordo. Este podía tener origen en factores climatológicos, agotamiento de provisiones, una prolongación inesperada de la travesía, acciones beligerantes, piratería u otro evento no previsible, ni auto provocado. Durante la estancia del navío, las autoridades que lo acogían debían proporcionarle asistencia y protección. Por su parte el buque generalmente no podía descargar la carga, ni comerciar, al tiempo que gozaba de ciertas inmunidades y estaba eximido del ejercicio de la jurisdicción del Estado en que se encontraba. Igualmente, no podía ser retenido y era libre de continuar viaje cuando lo considerara oportuno.Según Aldo Chircop (2015) en el siglo XIX la relevancia de esta costumbre en la práctica de los Estados era equiparable a la de la libertad de navegación, e incluso podría considerarse parte de la misma.

Tales principios generales fueron recogidos en el caso *Kate A. Hoff v. United Mexican States (The Rebecca) de 1929*.[4] Este litigio giró en torno al grado de peligro a que debía estar sometido un buque para recibir inmunidad en el Estado ribereño. El fallo en el caso reconoció el derecho de una embarcación en apuros a ingresar en aguas interiores de un Estado, en las que no existía derecho de paso inocente (SHAW, 2003).

[2] El granelero "Wakashio" (Islas Mauricio, julio 2020), el buque establo "Gulf Livestock 1" (Japón, septiembre 2020), petrolero "MT New Diamond" (Sri Lanka, septiembre2020), y tanquero "Nabarima" (Venezuela, septiembre 2020).

[3] William Scott, primer barón Stowell (17 de octubre de 1745 – 28 de enero de 1836) fue un jurista inglés que se desempeñó como juez del Tribunal Superior del Almirantazgo de 1798 a 1828 (CHISHOLM, 1911).

[4] La goleta norteamericana *Rebecca* zarpó de Estados Unidos en enero de 1884, con carga consignada para los puertos de Texas (EEUU) y Tampico (México). Estando en alta mar, sin llegar al puerto de Texas, un fuerte viento la empujó hasta las proximidades de Tampico, a donde arribó severamente dañada y con fugas. Consecuentemente se dirigió al puerto de Tampico, donde presentó una solicitud de auxilio. Los funcionarios de aduanas mexicanos incautaron la carga con destino a Texas y arrestaron al capitán bajo el cargo de intento de contrabando. Fue juzgado, absuelto y puesto en libertad. Posteriormente fue nuevamente detenido y mantenido bajo fianza por más de dos meses. El Rebecca y su cargamento fueron vendido por orden judicial (UNITED NATIONS, 2006).

El refugio de buques se ha fundado tradicionalmente en consideraciones humanitarias. Hasta finales del siglo XIX la asistencia se encaminaba a proteger prioritariamente la vida humana, por lo que el salvamento de la embarcación y su carga ocupaban un lugar secundario (SHAW, 2003). Esta situación se fue modificando cuando los Estados empezaron a denegar el acceso al mar territorial de navíos en apuros. La construcción de embarcaciones de mayor tamaño y la diversificación de las cargas transportadas, que incluían hidrocarburos persistentes y otras sustancias nocivas en cantidades significativas, propiciaron este cambio de postura (MORRISON, 2012). Los Estados costeros empezaban a percibir que asistir a un buque en peligro, podía convertirlos en víctimas de un desastre ecológico.

En paralelo a estos cambios en la industria naviera, se forjaba una nueva conciencia ambiental. Dicha transformación se expresó y fue favorecida por eventos internacionales entre los que destacan: la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano (Conferencia de Estocolmo) y su correspondiente Declaración en 1972, la creación del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Conferencia de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo en 1992, así como el Capítulo 17 de la Agenda 21 y la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible de 2002. Consecuentemente, como advierte Diez de Velasco (2018, p. 817), durante las últimas décadas del siglo XX cobró especial relevancia la protección del medio marino

> la específica unidad geográfica y física de todos los mares y océanos, su creciente utilización con los más diversos fines, su relativa indefensión frente a la contaminación y la gravedad de los daños que ésta puede ocasionar a las especies vivas que en él habitan, al litoral y las playas, y a diversos intereses científicos o culturales, explican que la acción internacional para la protección del medio marino haya sido la primera y sea la más importante en resultados a escala mundial y regional.

3 DEFINICIÓN, CONTENIDO Y ALCANCE

La Organización Marítima Internacional[5] (OMI, 2003) define los lugares de refugio como aquellos en los que "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" (p. 6).

Como primer elemento de atención en esta definición, destaca la alusión a un "lugar", sin especificar qué tipo de sitio. En tal sentido, el concepto aportado por la OMI pretende superar una tendencia a referirse a "puertos de refugio". Tal limitación espacial de la institución no se corresponde, como se ha señalado, con la tradición ni con la doctrina más reciente. Los lugares de refugio deben entenderse en sentido amplio. En líneas generales se trata de cualquier sitio bajo de la jurisdicción del Estado ribereño, que permita estabilizar la condición de la embarcación necesitada de asistencia, minimizando los riesgos a la navegación y protegiendo la vida humana y el ambiente (OMI, 2003).

Siguiendo a Aldo Brandani (2006), los lugares de refugio pueden ser "estructurales" o "funcionales". Los primeros son espacios geográficos delimitados, definidos e identificados *a priori* en cartas de navegación o instrumentos similares. En cualquier caso, debe tratarse de zonas que no tengan una significativa sensibilidad ambiental y que posean determinadas condiciones que posibiliten brindar la asistencia necesaria al buque en aprietos. Estas condiciones pueden variar, según las peculiaridades de cada caso concreto. Puede requerirse de un sitio para refugiarse en condiciones meteorológicas adversas, o que no ofrezca peligros para la navegación, o donde contar con medios que permitan prestar al buque el auxilio requerido, como muelles, espigones, remolcadores y servicios de reparación (SANTIESTEBAN BAQUERIZO, 2010-2011).

[5] Organismo especializado de las Naciones Unidas que es responsable de la seguridad, la protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por buques (OMI, s.f.).

Otro elemento de la definición que merece interés es la "necesidad de asistencia", teniendo en cuenta que con frecuencia en la literatura y la práctica marítima se usa el término "peligro", cuya imprecisión ha generado abundantes debates. A propósito, la formulación de la OMI amplía el alcance del refugio a buques que no están en estado técnico de peligro, pero requieren asistencia. Se trata de embarcaciones en una situación tal que pudiera provocar su pérdida total u originar un riesgo para el medio ambiente o la navegación (OMI, 2003).

Sin embargo, aun con estas precisiones, el refugio abarca supuestos tan disímiles, como sus posibles soluciones. Un navío puede simplemente buscar abrigo del mal tiempo. Podría presentar una avería leve en la estructura, susceptible de reparación en cualquier puerto comercial. O tratarse de daños estructurales severos, serios problemas de máquina o gobierno, para resolver los cuales habría que remolcarlo hacia un lugar con los medios adecuados para asegurar su situación (MONTES COTO, 2004). Ante cualquiera de estas eventualidades los Estados con costas normalmente han concedido refugio.

Esta institución está indisolublemente ligada a la seguridad marítima y ambiental.En ella se implican dos intereses en ocasiones contrapuestos. De una parte, los de la embarcación requerida de auxilio, que persigue completar la travesía, asegurando la vida de sus tripulantes, la carga y la integridad del navío. Por otra parte, los del Estado costero a cuyas aguas jurisdiccionales pretende ingresar el buque, cuya prioridad es proteger el litoral de la contaminación y otros peligros.

Con este telón de fondo, pareciera imposible conciliar los intereses de armadores, propietarios de la carga, salvadores, aseguradoras, autoridades portuarias, políticos y sociedad civil. Son muchas las cuestiones polémicas que rodean al refugio de buques. El análisis de la institución debe tener en cuenta la existencia o no de una obligación jurídica de conceder refugio a buques en peligro, el procedimiento a seguir ante una solicitud de asistencia, las consecuencias pecuniarias de su otorgamiento o denegación, el alcance de las facultades jurisdiccionales del Estado ribereño, la responsabilidad por daños a terceros Estados o al medioambiente derivadas del derrame de hidrocarburos u otras sustancias nocivas, etc. Las repercusiones jurídicas, medioambientales, políticas y socioeconómicas de las decisiones en este ámbito complejizan la adopción de posturas al respecto.

4 REFUGIO Y DERECHO CONSUETUDINARIO

Como se ha analizado, conceder refugio a buques necesitados de asistencia es una tradición entre los Estados con costas. La doctrina mayoritaria (GÓMEZ REYES, 2020; CHIRCOP, 2015; SHAW, 2003) defiende que históricamente este "código de honor" cristalizó en una costumbre, fuente del Derecho Internacional y del derecho interno de muchos países. En consecuencia, estaríamos en presencia de una obligación de carácter jurídico, cuyo incumplimiento generaría responsabilidad internacional. Sin embargo, la creciente reticencia de los Estados a acoger a buques que suponen un peligro para el litoral y su población ha puesto en duda la existencia actual de esta norma (SÁNCHEZ RAMOS, 2004).

Sin ánimo de profundizar en estas páginas en la teoría de las fuentes del Derecho Internacional, es preciso recordar que la costumbre se considera la forma de producción normativa por antonomasia de una sociedad descentralizada como la internacional. No obstante, la heterogeneidad y diversidad de los sujetos internacionales ha cuestionado la idoneidad del derecho consuetudinario para regular ámbitos urgidos de celeridad y conocimiento técnico (BROTÓNS, 2010). Con frecuencia, resulta complejo constatar la existencia de una conducta uniformemente observada con carácter general. Incluso cuando existe consenso sobre el contenido básico de la costumbre, puede haber divergencias de opinión con relación a su aplicación en una situación particular (CHIRCOP, 2015). En otro orden, la norma consuetudinaria interactúa y puede entrar en contradicción con otras regulaciones del Derecho Internacional, especialmente los tratados.

En el caso que nos ocupa, a partir de fines del siglo XIX el auge de las organizaciones internacionales y del multilateralismo fueron el escenario propicio para el desarrollo del Derecho

Internacional Humanitario (CHIRCOP, 2015). Como resultado, varios instrumentos jurídicos internacionales codificaron, en lo referido al salvamento de vidas, aspectos de la asistencia a buques en peligro.[6] Posteriormente, el desarrollo tecnológico ha favorecido la práctica de evacuar por aire a las tripulaciones de las embarcaciones en apuros, mientras el capitán, el personal mínimo (*skeletoncrew*) y el salvador, intentan estabilizar las condiciones de la nave en el mar, antes de trasladarla a un lugar seguro. Estas nuevas condiciones han contribuido a debilitar el basamento humanitario del refugio.

De conformidad con la esencia dinámica y evolutiva de la costumbre internacional, la tradición de asistir a buques necesitados se ha modificado con la práctica de los Estados. En el ordenamiento jurídico internacional contemporáneo, el refugio no opera ya exclusivamente en ámbito del Derecho Internacional Humanitario y del Derecho Marítimo. Su entorno legal se ha tornado más complejo y su contenido ha ganado en incertidumbre (CHIRCOP, 2015). El antiguo derecho absoluto de las embarcaciones en peligro a ser acogidas por los Estados ribereños no se sostiene en las condiciones actuales.

Por otra parte, la potestad discrecional del Estado para rechazar el refugio puede contravenir su obligación de proteger el medio marino. La tesis de que los intereses de las partes y los riesgos a los que están expuestos deben ser conjugados acaba favoreciendo al Estado, que actúa como juez y parte en la toma de decisión. En este sentido, es acertado el enfoque de Eric Van Hooydonk (2003) a favor de ponderar los intereses y riesgos implicados, partiendo de la existencia del derecho a solicitar y recibir refugio, acompañado de ciertos principios básicos para la toma de decisiones. Esta visión "actualiza" la costumbre internacional, limitando la concesión del refugio a los casos en que las potenciales consecuencias de su denegación sean más graves que los riesgos a los que se expone el Estado ribereño con su otorgamiento.

Otras modificaciones en la práctica actual tienen que ver con el papel cada vez más importantes de las compañías de salvamento en la gestión de siniestros. La solicitud de refugio la puede hacer hoy el buque o el salvador, cuya actividad y remuneración pueden verse fuertemente impactadas por la decisión del Estado ribereño. Por otra parte, las evaluaciones del riesgo, análisis expertos y los sistemas de información; han adquirido una relevancia creciente. Como otro elemento novedoso y no exento de polémica, la concesión del refugio en nuestros días puede ser condicional.[7]

Actualmente, la cuestión más polémica de esta costumbre es la obligación del Estado ribereño de ofrecer asistencia para salvar el buque y la carga, lo cual excede el deber humanitario en que se asienta el refugio. Sin embargo, resulta igualmente defendible que la práctica histórica del refugio incluye garantizar la seguridad de la embarcación y la mercancía transportada (SHAW, 2003).

Otropunto complejo, aún en discusión, son las implicaciones jurídicas de una posible pérdida del buque, su carga e incluso, un daño al medio marino y los intereses de los Estados ribereños, como resultado de una denegación injustificada de refugio. En tal sentido, Chircop (2015) señala con acierto que, aunque la responsabilidad internacional está separada del núcleo humanitario de la costumbre, es una consecuencia potencial de un proceso de decisión irresponsable por parte del Estado ribereño.[8]

En cualquier caso, a pesar del avance codificador del Derecho Internacional, el contenido básico del refugio permanece en el ámbito del derecho consuetudinario. Por otra parte, resulta

[6] Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974); Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982) y Convenio internacional sobre salvamento marítimo (1989).

[7] La condición puede ser explicita,como la cobertura de seguro, garantía financiera, especificar laduración de la estancia en puerto, restricciones de movimiento, comercio o presentación de otros documentos. También existen condiciones implícitas como la buena fe y el cumplimiento de la normativa nacional (CHIRCOP, 2015).

[8] La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece en su artículo 195 el deber de no transferir daños o peligros de un área a otra, lo que incluye otras jurisdicciones.

incontestable que las nuevas circunstancias y la práctica de los Estados han erosionado esta costumbre. Sin embargo, su persistencia normativa evidencia la necesidad y relevancia del refugio.

5 MARCO JURÍDICO CONVENCIONAL

A partir del siglo XVIII varios instrumentos jurídicos internacionales codificaron la costumbre de ofrecer refugio a buques en peligro (CHIRCOP, 2015). Numerosos tratados de paz, amistad y navegación tuvieron como componente importante la concesión de esta clase de asistencia recíproca. Dicha práctica internacional formó parte de tratados regionales, cláusulas de nación más favorecida en acuerdos bilaterales de comercio y fue regulada en la legislación patria de varios Estados (SHAW, 2003).

Con el tiempo, distintos tratados multilaterales refrendaron la obligación del Estado ribereño de auxiliar a buques en situaciones de riesgo para la vida humana. Destacan en este sentido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) en su artículo 98,[9] el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su Protocolo de 1978 (SOLAS) y el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.Si bien en este aspecto concuerdan doctrina y Derecho Internacional - consuetudinario y convencional - las opiniones quedan divididas cuandono peligra la vida humana.

En otro orden, el accidente del *Torrey Canyon*[10]creó preocupación con relación a las facultades de los Estados con costas para hacer frente a derrames de hidrocarburos fuera de su mar territorial (RADOVICH, V., 2018). En respuesta, vio la luz el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en caso de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969) y su Protocolo de intervención (1973). Este instrumento facultó al Estado ribereño para tomar las medidas necesarias en alta mar a fin de prevenir, mitigar o eliminar todo peligro para su litoral o intereses conexos. En correspondencia con su artículo 1, en caso de contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos producida por un siniestro marítimo, el Estado puede actuar sobre buques extranjeros fuera de su jurisdicción, siempre que sea razonable esperar "consecuencias desastrosas de gran magnitud". Este convenio ha sido frecuentemente esgrimido como argumento a favor de la ampliación casi ilimitada de las facultades de los Estados, incluida la denegación de refugio a embarcaciones en peligro que supongan riesgos medioambientales para el país receptor (RADOVICH, J., 2010).

En contraposición, algunas disposiciones de la CONVEMAR han sido interpretadas a favor del carácter vinculante de la concesión del refugio. Es el caso del derecho de paso inocente (artículos 17 y 18), en el que una vertiente doctrinal (CHIRCOP, 2015; VAN HOOYDONK, 2003; VAN DER VELDE, 2003) funda la obligación de permitir el acceso a los lugares de refugio. Sus partidarios afirman que es un reconocimiento de la naturaleza excepcional de las condiciones de los buques necesitados de asistencia, que justifica la suspensión de algunos de los principios generales que rigen el ejercicio de la soberanía estatal sobre el mar territorial (SHAW, 2003).

Ciertamente, las relativas al paso inocente son de las pocas disposiciones de la CONVEMAR que se refieren a situaciones de peligro. Por otra parte, el ingreso a lugares de refugio no está expresamente recogido entre los tránsitos que, según la convención, no se consideran inocentes (artículo 19.2). Por tanto, la navegación a través del mar territorial hacia un lugar de refugio no viola el derecho de paso inocente, a menos que produzca intencionalmente una contaminación grave (artículo 19.2 h). No obstante, es evidente que el paso inocente no fue creado para abarcar situaciones como el refugio, sino para facilitar el comercio marítimo. La

[9] Aunque este artículo está incluido en la parte VII del texto, relativa a Alta Mar, sus términos norestringen la obligación a la misma.

[10] El 18 de marzo de 1967, el superpetrolero *Torrey Canyon* golpeó los arrecifes de *Seven Stonesn* (Inglaterra) y derramó 120.000 toneladas de crudo, generando una marea negra que alcanzó las costas y playas de Cornwall (isla de Guernsey) y el litoral francés de la Bretaña. Más de 200.000 aves murieron y la industria de la pesca quedó arruinada (CETMAR, s.f.).

CONVEMAR configura este paso como un traslado temporal o circunstancial. Siguiendo este razonamiento, un lugar de refugio no es un tránsito temporal, sino un destino. En otro orden, es difícil catalogar como "inocente" a un tanquero vertiendo crudo. En suma, como afirma Welmoed Van der Velde (2003), un buque averiado en busca de refugio no está de paso ni es inocente.

Otro enfoque de la CONVEMAR admite que el tratado no regula la institución del refugio. Sin embargo, establece la obligación de los Estados de proteger y preservar el medio marino (artículos 192 y 195). Consecuentemente, estos deben desarrollar y promover planes de contingencia para responder ante incidentes de contaminación marina y cooperar en este terreno. Ello daría lugar a la obligación de conceder refugio a buques que puedan contaminar (RADOVICH V., 2017).

La obligatoriedad o no de conceder refugio a buques que enfrentan algún tipo de emergencia fue abordada a nivel internacional durante la negociación del Convenio internacional sobre salvamento marítimo (1989). En ese marco, algunos Estados aceptaron la existencia de una obligación de Derecho Internacional Público - consuetudinario o convencional - de admitir a embarcaciones necesitadas de asistencia. Por el contrario, otros participantes favorecieron un análisis casuístico, en lugar de una obligación de alcance general. Por último, algunas delegaciones, cuya posición prevaleció, se escudaron en que una convención de Derecho Privado no debía regular cuestiones del ámbito público, eludiendo así un pronunciamiento sobre el fondo de la cuestión (RADOVICH, J., 2010). En consecuencia, el texto resultante tampoco recoge la obligación del Estado ribereño de permitir el ingreso de buques en peligro. No obstante, su artículo 11 establece expresamente (OMI, 1989, p. 4):

> 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.

Se trata de una regulación moderada, que se limita a exigir "cooperación" en la materia. No obstante, debe tenerse en cuenta que la misma surgió en un contexto en que el debate sobre los lugares de refugio no había alcanzado su punto más álgido. El artículo 11 cobraría importancia décadas después, al evidenciar la necesidad de regular el tema y admitir buques en lugares de refugio (CHAMI, 2010).

La práctica ulterior ha arrojado que muy pocos Estados Parte han adoptado medidas adecuadas para implementar el artículo 11 de la Convención de salvamento (1989). Probablemente la acción más concreta en este sentido fue la adopción del Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (1990) (OPRC)[11]. El OPRC establece que los Estados parte están obligados a preparar planes de contingencia para responder a situaciones de buques en peligro (artículos 5 y 6). Aunque puede entenderse que estos planes deben incluir la designación, concesión o denegación de lugares de refugio, la cuestión tampoco está explícitamente incluida en el instrumento.

Otros convenios han sido invocados para afirmar o negar la existencia de una obligación convencional de conceder refugio a buques necesitados de asistencia. Sin embargo, el núcleo de la institución no está regulado en ningún instrumento jurídico internacional. Esta carencia, alimenta la polémica en torno a las facultades de los Estados ribereños para denegar este tipo de auxilio.

6 ENFOQUE AMBIENTAL

[11] Del inglés *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation.*

Poner distancia con un buque averiado que supone un peligro suele ser la primera reacción de los Estados ribereños, en la creencia de que con ello protegen su litoral. Sin embrago, la mayoría de los expertos consideran que alejar de la costa a un tanquero en emergencia tiende a agravar la situación, al empeorar el daño estructural e incrementar el riesgo de incendio, explosión y dispersión de la contaminación (SANTIESTEBAN BAQUERIZO, 2010-2011). Es aconsejable conducirlo a un lugar de refugio, donde sea posible alijar la carga, reparar la avería y controlar o evitar un derrame, lo que reduce las probabilidades de daño ambiental. Por difícil que resulte, en ciertos casos es preferible asumir un grado de polución controlado, limitado al área de refugio, en aras de prevenir un daño ambiental de mayores proporciones.

Sin embargo, como señala Richard Shaw (2003), la visión popular de la actividad de salvamento está permeada de conceptos erróneos, que dificultan la adopción de decisiones objetivas y técnicamente acertadas ante emergencias graves. Por tal motivo, no es de extrañar que con frecuencia los Estados sean reticentes a permitir el acceso de buques necesitados de asistencia, que puedan hacer peligrar el aérea de acogida. Los derechos del Estado ribereño sobre su mar territorial y su deber de proteger el medio marino, por lo general complementarios, pueden entrar en contradicción con relación a la costumbre del refugio. En este ámbito, en que confluyen Derecho consuetudinario y convencional, pueden solaparse normas de Derecho Internacional general, Derecho del Mar, Derecho Internacional ambiental y el ordenamiento jurídico interno. Además, en la actuación de los Estados, influirán intereses políticos, económicos y sociales (CHIRCOP, 2015).

Como se ha analizado, el supuesto más controversial de los que pueden presentarse en los buques en situaciones de emergencia es, precisamente, el que implica un riesgo medioambiental. Al respecto, debe tenerse en cuenta que, en su evolución histórica, la problemática de los lugares de refugio ha pasado de un entorno donde primaba una visión de tipo indemnizatorio o compensatorio, a otro donde se enfatiza el tratamiento preventivo de la contaminación ambiental. El Derecho Ambiental, en tanto rama transversal, transforma otras disciplinas largamente establecidas, al proporcionar soluciones diferentes a las mismas cuestiones. En este sentido, es atinada la opinión de Violeta Radovich (2017) a favor de considerar la institución del refugio una aplicación del principio de prevención ambiental[12], en que se integra el Derecho Marítimo, el Derecho Ambiental y el Derecho del Mar.

Por su parte, la Agenda 2030 incorpora —junto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 7, 11, 12, 13 y 15, que abordan la cuestión medioambiental— el Objetivo 14, referido específicamente al medio marino. La concesión de refugio a buques en peligro debe ser analizada en la actualidad desde la óptica del desarrollo sostenible y el principio de integración de sus aristas económica, social y medioambiental. Esta relectura brindará una nueva oportunidad para armonizar los intereses implicados y ponderar cuál debe primar ante una embarcación requerida de auxilio.

7 ESTADO ACTUAL DEL TEMA

La historia de los accidentes de buques tanque es la del interés internacional en las embarcaciones necesitadas de asistencia. Los incidentes del Castor[13] y el Prestige[14] expusieron las

[12] El principio de prevención persigue a evitar un daño futuro pero cierto y mensurable. Es empleado como una herramienta de los poderes públicos para tomar decisiones sobre los riesgos y es ahí donde reside su conexión con la institución del refugio (RADOVICH, V. , 2017).

[13] El Buque Castor, cargado con nafta, sufrió importantes averías durante una tormenta en el Mediterráneo. Varios Estados le denegaron el acceso a lugares de refugio; sin embargo, no se produjeron consecuencias ambientales importantes gracias a que los salvadores realizaron una difícil operación de transbordo en alta mar (RADOVICH, J., 2010).

[14] Al petrolero " Prestige" se le denegó refugio en Portugal y varios países africanos. Las autoridades españolas

tensiones y ambigüedades del Derecho Internacional con relación al acceso a lugares de refugio. Asimismo, patentizaron la necesidad de tomar medidas en este terreno. Las consecuencias ambientales - efectivas o potenciales - de estos hechos, la movilización de la opinión pública en torno a ellos y las incertidumbres en la regulación internacional del tema, provocaron que la OMI estudiara la cuestión de los lugares de refugio. Como resultado, la organización adoptó en 2003 las "Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia".[15] Esta resolución, que carece de carácter vinculante, pretende proporcionar a los Estados parámetros objetivos en los que basar su decisión sobre la concesión de refugio.

De tal forma, el sistema propuesto por la OMI se asienta en el principio de no obligatoriedad del Estado ribereño de brindar refugio a buques necesitados de asistencia. Consecuentemente, propone un enfoque casuístico, que responda a las particularidades de cada emergencia. Las directrices se estructuran alrededor de dos comportamientos que reflejan los intereses encontrados en el refugio: el del capitán del buque y el del Estado ribereño. Por otra parte, explicitan que las mismas son de aplicación solo en los casos de que no peligre la vida humana. Las directrices tienen limitaciones derivadas de su no obligatoriedad. Además, no abordan temas medulares como la responsabilidad por daños y perjuicios causados por el otorgamiento o denegación de lugares de refugio. También, inclinan la balanza a favor del Estado ribereño, que conserva, en última instancia, la autoridad para negar el refugio. No obstante, permiten definir los elementos a tener en cuenta por los Estados para tomar una decisión sobre el acceso de un buque a un lugar de refugio. Si bien no reconocen la existencia de una obligación de ofrecer un lugar de refugio, sí recogen el deber de "sopesar todos los factores y riesgos y conceder el refugio cuando sea razonablemente posible" (artículo 3.12).

Coincidimos con Chircop (2005) en que la significación de las directrices no debe subestimarse. Estas pautas pueden considerarse un nuevo estándar internacional para la toma de decisiones, en tanto instan a considerar meticulosamente las solicitudes de refugio. Si un Estado no despliega la suficiente diligencia para prevenir un daño a vecinos, para con los cuales sí tiene obligaciones jurídicas, o por su actuar se les ocasiona una pérdida, se expone a potenciales reclamaciones internacionales. En tal supuesto, desconocer las directrices puede convertirse en un elemento en contra del Estado, cuya actuación errónea ocasiona perjuicios.

Por su parte, el Comité Marítimo Internacional,[16] ha elaborado un proyecto de convención que aborda las principales cuestiones obviadas en las directrices. El borrador, concebido como complemento de la Resolución A.949 (23), establece la obligatoriedad de otorgar refugio a buques necesitados de auxilio y pretende configurar un sistema de responsabilidades derivadas de la concesión o denegación de refugio. De esta forma el instrumento persigue regular las relaciones entre Estados, autoridades portuarias, armadores, propietarios y operadores de buques, salvadores y otros actores implicados en la asistencia a embarcaciones en situaciones de peligro (RADOVICH, J., 2010). Sin embargo, hasta el presente la OMI no ha considerado necesario iniciar el análisis de una convención sobre los lugares de refugio que establezca imperativamente que los Estados deben conceder el acceso a lugares de refugio.

8 UNA MIRADA DESDE CUBA

evacuaron a la tripulación y ordenaron remolcarlo hacia alta mar. El 18 de noviembre de 2000, después de navegar con una brecha en su casco de 40 metros por la que vertió entre 12.000 y 15.000 toneladas de fuel al mar, se partió en dos a 133 millas del cabo Finisterre (España) y se hundió con 77.000 toneladas en sus tanques. Provocó un enorme desastre ecológico. Se calcula que el vertido de crudo alcanzó las 64.000 toneladas. La contaminación afectó a 270 playas y la polución transfronteriza alcanzó las costas de países vecinos (CETMAR, s.f.).

[15] Seguida por la resolución A.950(23), adoptada el 5 de diciembre de 2003, sobre Servicios de Asistencia Marítima (MAS).

[16] Formalmente fundado en Amberes en 1897, es la más antigua organización internacional - no gubernamental - en el ámbito del Derecho Marítimo. Su propósito es la unificación del Derecho Marítimo Internacional (CMI, s.f.).

Aunque Europa ha sido el centro de los debates internacionales sobre el tema en estudio, nuestra región no está exenta de derrames significativos de hidrocarburos.[17] No obstante, el tratamiento del refugio para buques necesitados de asistencia ha recibido poca atención en el área. Latinoamérica no cuenta con estadísticas detalladas de los derrames y sus causas. En cuanto a la práctica de los Estados, no se aprecian avances en la identificación de lugares de refugio, la creación de planes de contingencia, ni el reconocimiento de una obligación de conceder refugio a buques necesitados de asistencia (RADOVICH, J., 2010).

Cuba se ubica en un área de intenso tránsito marítimo. El flujo de buques petroleros en la zona es constante por el norte - a lo largo del Canal Viejo de Bahamas y del Canal de San Nicolás - y por el sur - a través del Canal de Yucatán. A ello se suma la proximidad de países con una significativa explotación y tráfico petroleros. En consecuencia, la exposición a la contaminación por derrames de hidrocarburos es alta.

Miembro de la OMI desde 1966, Cuba es parte, entre otros instrumentos internacionales, de CONVEMAR, SOLAS, OPRC y el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969) y su Protocolo Intervención (1973). No así del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (1989). Asimismo, es signataria del Convenio para la protección y el desarrollo del medio marino en la región del Gran Caribe (1986) y firmó en 2017 un acuerdo de cooperación con Estados Unidos sobre la preparación y respuesta a la contaminación causada por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas en el Golfo de México y el Estrecho de la Florida.

Como nación de tradición marítima, Cuba auxilia a embarcaciones en peligro. Sin embargo, en la práctica y la normativa patria se conoce comorefugio solo la protección ante condiciones meteorológicas adversas.[18] El tema no está regulado en la Ley 115 de la navegación marítima, fluvial y lacustre; ni en el Decreto Ley 230 de puertos.

El país no es ajeno a la tendencia a rechazar el refugio de buques con carga peligrosa o contaminante. En los círculos marítimos nacionales los mal llamados *puertos de sacrificio* son vistos como una opción inconveniente, por perjudicial para los intereses del Estado. Sin embargo, teniendo en cuenta las obligaciones internacionales asumidas y la legislación medioambiental interna[19] la institución se regula en la Resolución 144/09 del Ministerio de Transporte.[20]

La referida resolución recoge, en apenas tres artículos, la posibilidad de acoger en los llamados *puertos de sacrificio* a embarcaciones para su estabilización y reducción del riesgo ambiental (3.10.1). Este término remite innecesariamente a la más temida consecuencia del refugio, dado que un buque con carga peligrosa o contaminante puede ser refugiado exitosamente sin que ocasione daño ambiental. Por otra parte, la expresión genera confusión, en tanto se ubica en el apartado "zonas de sacrificio", donde con igual nombre se regulan las zonas de recuperación o recolección. Adicionalmente, la norma se afilia a la concepción errónea de que solo los puertos pueden ser áreas de refugio.

Aunque el plan enumera los criterios de selección de los *puertos de sacrificio* (3.10.2), que señala "han sido designados en la costa norte y sur" (3.10.1,) estos no se han identificado en la práctica. Por otra parte, si bien dispone que su utilización será autorizada por el Estado Mayor Nacional de la Defensa Civil, luego de consultar con la Administración Marítima de Cuba y la

[17] Sinclair Petrolore (Brasil, 1960), Metula (Argentina,1974) IxtocOne (Gofo de México, 1979) AtlanticEmpress (Caribe, 1979), Exxon Valdez (Alaska, 1989), Estrella Pampeana y Sea Parana (Argentina, 1999) Jessica (Islas Galápagos, 2001), Presidente Arturo Illia (Argentina,2008) y Krymsk (Golfo de México, 2009).

[18] Véase los art. 15-27 de la Resolución 154/09, de 12 de junio, "Normas y procedimientos de seguridad de la navegación en el archipiélago cubano" del Ministerio de Transporte (Gaceta Oficial ordinaria No. 30 de 6 de agosto de 2009).

[19] Véase el art. 75 de la Constitución de la República (2019) y Sección tercera de las Aguas Marítimas y Recursos Marinos (capítulo 4, título VI) de la Ley 81 del medioambiente (Gaceta Oficial Ordinaria No. 25 de 14 de mayo de 2013).

[20] Véase los art. 3.10.1-3.10.4 de la Resolución 144/09, de 2 de junio, "Plan nacional de preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos" (Gaceta Oficial ordinaria No. 31 de 19 de agosto de 2009).

autoridad ambiental designada (3.10.3), no detalla el procedimiento de toma de decisión, ni remite a otra normativa que lo contenga. En síntesis, la Resolución 144/09 cumple bajo mínimos la obligación contenida en el OPRC de contar con planes de contingencia para situaciones de buques en peligro que puedan contaminar. Ante una emergencia, la inexistencia de un listado de posibles lugares de refugio limita la reacción de las autoridades. Por otra parte, el contenido de la norma no conceptualiza los *puertos de sacrificio*, ni proporciona ninguna guía para la actuación de los decisores.

A pesar de la privilegiada ubicación geográfica de Cuba, el tránsito marítimo en sus proximidades se ha reducido, principalmente debido a las regulaciones del bloqueo económico, comercial y financiero de Estados Unidos.[21] Esta situación, unida a los avances en la seguridad marítima, ha provocado que se produzcan pocos accidentes en las inmediaciones de la Isla. Por todo lo anterior, aunque el país no ha estado exento de sucesos contaminantes derivados del transporte marítimo, la mayoría se han relacionado con instalaciones en tierra o la explotación petrolera en aguas profundas.

Estas condiciones han determinado que, desde la aprobación del plan en 2009, su contenido referido a los lugares de refugio no se haya aplicado. Sin embargo, la dinámica de las relaciones Cuba-Estados Unidos cambiará tarde o temprano, transformando drásticamente el panorama descrito.

9 CONCLUSIONES

La experiencia ha demostrado la importancia del establecimiento de lugares de refugio para prevenir o minimizar los impactos económicos, sociales y ambientales de los accidentes marítimos. El complejo escenario normativo en que se desarrolla del refugio evidencia la necesidad de su regulación en el ámbito del Derecho Internacional convencional, tanto público como privado. Este instrumento deberá imponer la obligación de designar lugares de refugio y admitir buques en situación de emergencia, excepto negativa fundada. Igualmente, deberá normar el régimen de responsabilidad.

Entre tanto, será necesario continuar apostando por el cumplimiento de las directrices de la OMI y la gestión responsable de las crisis por parte de los Estados. La perspectiva ambiental tiene un papel fundamental en la evaluación casuística de los riesgos, como clave en el proceso de toma de decisiones. La armonización de los intereses de los Estados ribereños y del buque, debe mantener como norte la protección del medio marino y la sostenibilidad del transporte marítimo.

En el caso de Cuba, de producirse un giro en las relaciones con Estados Unidos es de esperar un incremento en el tráfico marítimo y una afluencia superior de buques mercantes, que lógicamente incrementará la siniestralidad y el potencial uso de lugares de refugio. Se impone, por tanto, un cambio en la percepción nacional de los lugares de refugio y un mayor conocimiento de sus presupuestos jurídicos. Una gestión adecuada del tema permitirá auxiliar a los buques necesitados, evitando un posible daño ambiental, al tiempo que puede producir un rendimiento económico para los operadores nacionales. En otro orden, no deben soslayarse las consecuencias patrimoniales y políticas para el Estado cubano del mal manejo de una situación de emergencia que afecte a Estados ribereños vecinos.

REFERENCIAS

BRANDANI, A. Condicionantes ambientales e institucionales de lugares de refugio. *In*: CONGRESO IBEROAMERICANO SOBRE TRANSPORTE, PUERTOS, SEGURIDAD

[21] Los buques que hayan atracado en puerto cubano no pueden hacerlo en Estados Unidos en un plazo de seis meses. Véase sección 1706 (b) de H.R. 5323 de 23 de octubre de 1992, "Cuban Democracy Act" (H.Rept 102 -615 Part 1-2).

MARÍTIMA, PROTECCIÓN PORTUARIA, LUGARES DE REFUGIO, COMERCIO Y ARBITRAJE MARÍTIMO, 11., 2006, República Dominicana, Santo Domingo.

BROTÓNS, Antonio Remiro. **Derecho Internacional. Curso general.** Valencia: Tirant lo Blanch, 2010.

CETMAR. **Historia del transporte de crudo por mar**. Disponível em: https://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm. Acesso em: 5 oct. 2020.

CHAMI, Diego Esteban. **Manual de derecho de la navegación**. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 2010.

CHIRCOP, Aldo. The IMO Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance. *In*: CHIRCOP, Aldo; LINDEN, Olof. (ed.). **Places of Refuge for Ships**: Emerging Environmental, Concerns of a Maritime Custom. Netherlands: Koninklijke Brill N.V., 2005. p. 140-167.

CHIRCOP, Aldo. Assistance at the sea and places of refuge for ships: reconciling competing norms. *In*: RINGBOM, H. (ed.). **Jurisdiction over ships**. Post -UNCLOS developments in the Law of the sea. Leiden, Boston: Brill Nijhoff, 2015. p. 140-167.

CHISHOLM, Hugh; SCOTT, William. **Encyclopedia Britannica**. 11. ed. Cambridge University Press, 1911.

COMITÉ MARÍTIMO INTERNACIONAL (CMI). Disponível em: https://www.comitemaritime.org. Acesso em: 8 sept. 2020.

CONVEMAR. **La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar** . Nueva York, 1982.

CUBA. "Constitución de la República de Cuba". **Gaceta Oficial ordinaria**, n. 5, 10 abr. 2019.

CUBA. Ley No. 81 de 1997. "Ley de medioambiente". **Gaceta Oficial extraordinaria**, n. 25, 14 mayo 2013.

CUBA. Resolución 144/09, de 2 de junio de 2009, "Plan nacional de preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos". **Gaceta Oficial ordinaria**, n. 31, 19 ago. 2009.

CUBA. Resolución 154/09, de 12 de junio de 2009. "Normas y procedimientos de seguridad de la navegación en el archipiélago cubano" del Ministerio de Transporte. **Gaceta Oficial ordinaria**, n. 30, 6 ago. 2009.

DIEZ DE VELASCO, Manuel. **Instituciones del Derecho Internacional Público**. Madrid: tecnos, 2018.

GÓMEZ REYES, Gerardo. Puertos o lugares de refugio como mecanismo para prevenir o mitigar la contaminación ambiental. **Derecho Maritimo Venezolano**. Disponível em: https://www.derechomaritimovenezolano.wordpress.com/2017/06/24/que-son-los-lugares-de-refugio-cual-es-su-importancia/. Acesso em: 12 mar. 2021.

ITF/JNG. **Declaración conjunta Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)/Grupo Mixto de Negociación (JNG) sobre los derechos de la gente de mar y la actual crisis de los cambios de tripulación**. Londres , Reino Unido, 7 oct. 2020.

MONTES COTO, Horacio Javier. Definición de Lugares de Refugio para Grandes Buques con Dificultades. **Curso Contaminación marina**. LXIV Cursos de Verano 2004 de la Universidad de Oviedo. Dpto. de Ciencia y Tecnología Náutica Escuela Superior de la Marina, 2004.

MORRISON, Anthony P. **Places of refuge for ships in distress**. Problems and methods of resolution. Londres: Martinus Nijhoff Publishers, 2012.

OMI. Disponível em: https://www.imo.org. Acesso em: 8 sept. 2020.

OMI. **Convenio Internacional sobre salvamento marítimo.** Londres: OMI, 1989.

OMI. **Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia.** Resolución A 949 (23). Londres: OMI, 2003.

RADOVICH, J. M. Dos temas de Derecho Ambiental Marítimo: Lugares de refugio y la convención SNP. **Revista de Estudios Marítimos,** Asociación Argentina de Derecho Marítimo, n. 57, mar. 2010.

RADOVICH, Violeta. Aportes sobre la integración del derecho marítimo, derecho ambiental y derecho del mar hacia la prevención y precaución de la contaminación del ambiente marino. **Actualidad Jurídica Ambiental**, CIEDA-CIEMAT, n. 75, 29 enero 2018.

RADOVICH, Violeta. ¿Los lugares de refugio para buques en peligro como aplicación del principio de prevención? **Civilizar Ciencias Sociales y Humanas**, Universidad Sergio Arboleda, v. 17, n. 32, enero-jun. 2017.

SÁNCHEZ RAMOS, Belén. Nuevos avances en el acceso a lugares de refugio: Las directrices sobre lugares de refugio para buques en peligro adoptadas por la organización Marítima internacional. **Revista electrónica de estudios internacionales**, Asociación Española de Profesores de Derecho Internacional y Relaciones Internacionales, n. 8, 2004.

SANTIESTEBAN BAQUERIZO, Irene. Lugares de refugio. **Universidad de Deusto**, Gobierno Vasco, 2010-2011.

SHAW, Richard. Places of refuge international law in the making? **Yearbook 2003 Annuaire**, 2003, p. 329-344.

SOLAS. **Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar,** 1974.

THE UNITED STATES. H. R. 5323 de 23 de octubre de 1992, "Cuban Democracy Act". **H.Rept,** 102-615, parte 1-2.

UNITED NATIONS. Reports of international arbitral awards: recueil des sentences arbitrales. Kate A. Hoff, Administratrix of the Estate of Samuel B. Allison, Deceased (U.S.A.) v. United Mexican States. **United Nations**, v. 4, p. 444-449, 2 apr. 1929, c2006.

VALVERDE, Alejandro. El régimen jurídico de los lugares de refugio y su incidencia en los intereses marítimos argentinos. **Boletín del Centro Naval**, n. 821, p. 333-338, jul/sept, 2008.

VAN DER VELDE, Welmoed. The Position of Coastal States and Casualty Ships in International Law. **Yearbook 2003 Annuaire**, p. 479-500, 2003.

VAN HOOYDONK, E. The Obligation to Offer a Place of Refuge to a Ship in Distress. **Yearbook 2003 Annuaire**, p. 403-446, 2003.