



**Según el Abogado General Rantos, los buques privados que desarrollan regularmente una actividad de búsqueda y salvamento en el mar pueden ser objeto de un control del cumplimiento de las normas internacionales, que corresponde garantizar al Estado rector del puerto**

*En virtud del Derecho de la Unión, el Estado rector del puerto puede adoptar medidas de inmovilización cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente*

Sea Watch es una organización humanitaria sin ánimo de lucro con domicilio social en Berlín (Alemania) que tiene por objeto, en particular, la actividad de búsqueda y salvamento marítimo, que desarrolla en aguas internacionales del Mar Mediterráneo mediante buques de los que es propietaria y armadora. Entre esos buques figuran Sea Watch 3 y Sea Watch 4, que enarbolan pabellón alemán y han sido certificados como «buques de carga general — polivalentes». Durante el verano de 2020, tras haber realizado operaciones de salvamento y haber desembarcado a las personas rescatadas en el mar en los puertos de Palermo (Italia) y Porto Empedocle (Italia), los buques fueron objeto de inspecciones detalladas por las capitanías marítimas de esas dos ciudades, sobre la base de que se destinaban a la actividad de búsqueda y salvamento marítimo pese a no estar certificados para ese servicio y de que habían aceptado a bordo un número de personas muy superior al indicado en los certificados. Las inspecciones pusieron de manifiesto diversas deficiencias técnicas y operativas, algunas de ellas consideradas manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, por lo que las dos capitanías ordenaron la inmovilización de los buques.

Tras la inmovilización de los buques, Sea Watch interpuso ante el Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Tribunal Regional de lo Contencioso-Administrativo de Sicilia, Italia) dos recursos en los que solicitaba la anulación de las decisiones de inmovilización y de los informes de inspección que dieron lugar a dichas decisiones. En apoyo de sus recursos, Sea Watch adujo, en esencia, que las capitanías que habían adoptado esas decisiones se habían extralimitado en el ejercicio de las facultades atribuidas al Estado rector del puerto derivadas de la Directiva 2009/16,<sup>1</sup> interpretada a la luz del Derecho internacional consuetudinario y convencional aplicable.

Por consiguiente, el Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia planteó al Tribunal de Justicia diversas cuestiones prejudiciales, para saber si la Directiva 2009/16 se aplica a los buques en cuestión y para aclarar los requisitos y el ámbito de las facultades de control del Estado rector del puerto, así como los requisitos de inmovilización de un buque.

En sus conclusiones de hoy, el Abogado General Athanasios Rantos estima que **la Directiva 2009/16 se aplica a buques**, como los buques en cuestión, que, pese a haber sido **registrados como «buques de carga polivalentes»**, **desarrollan la actividad de búsqueda y salvamento marítimo**. En efecto, **la Directiva 2009/16 se aplica a todo buque** que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro para una interfaz buque/puerto y a su tripulación. Están excluidos del ámbito de aplicación de esta Directiva, entre los buques utilizados con fines no

<sup>1</sup> Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO 2009, L 131, p. 57), en su versión modificada.

comerciales, únicamente categorías muy específicas de buques, a las que el legislador ha querido limitar la excepción.<sup>2</sup>

Según el Abogado General, esta apreciación es confirmada por el objetivo de la **Directiva 2009/16**, consistente en **contribuir a reducir de forma drástica el número de buques que no cumplen la normativa** que navegan en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros, en particular para **mejorar la seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo a bordo**.

Respecto a **las condiciones que justifican una inspección adicional por el Estado rector del puerto**, el Abogado General considera evidente que **un buque que sistemáticamente transporta a un número de personas superior** al número de máximo de personas que puede transportar conforme a sus certificados **puede representar, en determinadas circunstancias, un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente**. Ese hecho puede constituir, en principio, un «factor inesperado» y justificar una «inspección adicional» en el sentido de la Directiva 2009/16.<sup>3</sup> **Se trata, no obstante, de una comprobación fáctica, caso por caso, que corresponde realizar al órgano jurisdiccional nacional**, que no puede limitarse a señalar formalmente la diferencia entre el número de personas transportadas y el de las personas cuyo transporte está autorizado, sino que debe apreciar de forma concreta los riesgos de ese comportamiento, habida cuenta de **la obligación de salvamento en el mar** establecida por el Derecho internacional consuetudinario.<sup>4</sup>

Por lo que atañe al **alcance del control del Estado rector del puerto**, el Abogado General recuerda que se realiza **una inspección detallada cuando, tras una inspección inicial, existen «motivos fundados» para estimar que las condiciones del buque incumplen sustancialmente las prescripciones aplicables de un Convenio**. En este caso, el «motivo fundado» es que se observaron inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación. Ese control no se limita exclusivamente a los requisitos de naturaleza formal previstos en los certificados relativos a la clasificación del buque, sino que tiene más bien por objeto el cumplimiento por parte de ese buque de todas las normas convencionales internacionales aplicables en materia de seguridad, de prevención de la contaminación y de condiciones de vida y de trabajo a bordo, teniendo en cuenta el estado real del buque y de sus equipos y las actividades que este desarrolla de forma efectiva, así como aquellas para las que ha sido clasificado. Al tiempo que precisa que, hasta hoy, ni en el Derecho de la Unión ni en el Derecho internacional, existe clasificación alguna para los buques que realizan actividades de búsqueda y salvamento marítimo, el Abogado General señala que la circunstancia de que un buque no se utilice conforme a sus certificaciones puede constituir un incumplimiento de los requisitos de explotación de ese buque y representar, en particular, un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Por consiguiente, el Abogado General concluye que el Estado rector del puerto puede garantizar el cumplimiento de los convenios internacionales y de la legislación de la Unión aplicables en materia de seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo, teniendo en cuenta las actividades que el buque realiza efectivamente, siempre que ese control no se inmiscuya en las competencias del Estado del pabellón en lo que respecta a la clasificación del buque ni en el cumplimiento de la obligación de

---

<sup>2</sup> A saber, los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio (artículo 3, apartado 4, de la Directiva 2009/16).

<sup>3</sup> A tenor del anexo I, parte II, sección 2B, y del artículo 11 de la Directiva 2009/16, los buques solo serán objeto de inspecciones adicionales por parte del Estado rector del puerto cuando concurren los «factores imperiosos» o los «factores imprevistos» enumerados de forma exhaustiva. Entre los factores imprevistos figura el relativo a «los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente».

<sup>4</sup> La obligación de salvamento en el mar que incumbe al capitán del buque en virtud del Derecho internacional consuetudinario está recogida, en particular, en el artículo 98 de la Convención sobre el Derecho del Mar. Esta disposición, que lleva por título «Deber de prestar auxilio», establece lo siguiente en su apartado 1: «Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros: a) preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar; b) se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo; [...]».

salvamento marítimo. **El mero hecho de que un buque desarrolle la actividad de búsqueda y salvamento marítimo de forma sistemática no lo sustrae de la obligación de cumplir las exigencias que le resultan de aplicación en virtud del Derecho internacional o del Derecho de la Unión** y no impide que ese buque pueda ser objeto de medidas de inmovilización con arreglo al artículo 19 de dicha Directiva si incumple esas normas.

---

**NOTA:** Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

**NOTA:** La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

---

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.*

*El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.*

*Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.*