

Citation: VERDÚ BAEZA, J: «Una Bahía en riesgo ambiental: a propósito del siniestro del buque OS35 en aguas de Gibraltar», *Cuadernos de Gibraltar–Gibraltar Reports*, num. 5, 2022-2023.

Received: 13 February 2023.

Accepted: 8 March 2023.

UNA BAHÍA EN RIESGO AMBIENTAL: A PROPÓSITO DEL SINIESTRO DEL BUQUE OS35 EN AGUAS DE GIBRALTAR

Jesús VERDÚ BAEZA¹

I. INTRODUCCIÓN: UNA BAHÍA DE COMPLEJO PERFIL JURÍDICO – II. LA BAHÍA COMO POLO PORTUARIO DE PRIMER ORDEN – III. DOS PUERTOS, DOS JURISDICCIONES Y DOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO – IV. LA BAHÍA, UNA ZONA CON NUMEROSOS SINIESTROS MARÍTIMOS – V. LA COLISIÓN DEL OS35 – VI. UN GIRO EN LA PROTECCIÓN EUROPEA DE LAS AGUAS GIBALTAREÑAS: DESDE LA UE HASTA LA RED ESMERALDA DEL CONSEJO DE EUROPA – VII. REFLEXIONES FINALES. LA NECESIDAD DE COOPERACIÓN EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL EN LAS AGUAS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS/GIBRALTAR.

RESUMEN: A finales de agosto de 2022 se produjo en aguas cercanas a Gibraltar una colisión y el posterior hundimiento del buque OS35. Todo parecía que podía producirse una gran tragedia ambiental ante la aparatosidad del abordaje, la partición posterior del buque y el rápido y espectacular hundimiento de la proa en aguas cercanas tanto a la costa gibraltareña como a la costa española. Lo cierto es que bahía de Algeciras/Gibraltar presenta una especial singularidad jurídica derivada de las controversias sobre Gibraltar. Además, es un área estratégica con polos portuarios de gran importancia en la navegación intercontinental que se concentran en un área semicerrada. En estas aguas se han venido produciendo un gran número de accidentes de navegación.

Todo parece indicar que es necesario mecanismos de coordinación entre España y Gibraltar que, en la medida de lo posible, contribuya a reducir los riesgos y proteger el medio marino. En el contexto actual de negociaciones para definir un estatuto europeo de Gibraltar después del Brexit existe una oportuna ventana de oportunidad que no debería desaprovecharse.

PALABRAS CLAVES: Gibraltar, medio ambiente, seguridad marítima, cooperación transfronteriza.

AN ENVIRONMENTALLY THREATENED BAY: ON THE OS35 INCIDENT IN GIBRALTAR WATERS

ABSTRACT: At the end of August 2022, a collision and subsequent sinking of the ship OS35 occurred in waters close to Gibraltar. Everything seemed to indicate that a major environmental

¹ Profesor Titular del Área de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales de la UCA.

Cuadernos de Gibraltar – Gibraltar Reports

Número 5/Issue # 5, 2022-2023, 1301

ISSN 2444-7382

DOI http://doi.org/10.25267/Cuad_Gibraltar.2023.i5.1301

tragedy could occur due to the spectacular nature of the collision, the subsequent break-up of the ship and the rapid and spectacular sinking of the bow in waters close to both the Gibraltarian and Spanish coasts. The Bay of Algeciras/Gibraltar has a special legal singularity derived from the controversies over Gibraltar. Moreover, it is a strategic area with port hubs of great importance in intercontinental navigation that are concentrated in a semi-enclosed area. A large number of shipping accidents have been occurring in these waters.

It seems clear that there is a need for coordination mechanisms between Spain and Gibraltar which will help to reduce risks and protect the marine environment. In the current context of negotiations to define a European status for Gibraltar after Brexit, there is an excellent window of opportunity that should not be missed.

KEY WORDS: Gibraltar, environment, maritime safety, cross-border cooperation.

I. INTRODUCCIÓN: UNA BAHÍA DE COMPLEJO PERFIL JURÍDICO

La bahía de Algeciras o de Gibraltar como es conocida por los británicos y los españoles hasta la segunda mitad del siglo XX es un espacio marítimo singular que presenta un gran número de peculiaridades jurídicas que ocasionalmente se transformarán en controversias políticas y que en cierto modo subyacen entre los muchos factores que inciden en los diversos incidentes con serias consecuencias ambientales que se vienen produciendo desde hace décadas en sus aguas y en su entorno. En este trabajo, con motivo de la colisión entre el buque granelero *OS35* y el metanero *Adam LG* cuando el primero salía de Gibraltar con dirección a los Países Bajos a finales de agosto de 2022, trataremos de estudiar la situación jurídica de la bahía y acercarnos a las circunstancias que determinan la existencia de un territorio en permanente emergencia ambiental ante la inexistencia de mecanismos de coordinación relativos a la seguridad en la navegación en un espacio marítimo reducido pero con una muy alta densidad de navegación.

Como accidente natural geográfico la bahía de Algeciras/Gibraltar podría encajar en los requisitos previstos en la Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar para definir jurídicamente una bahía y que vienen regulados en su artículo 10². Para los efectos de la Convención una bahía es

toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

² Véase la monografía de GONZÁLEZ GARCÍA, I., *Bahías, su regulación en el derecho internacional del mar*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1999.

En el caso de la bahía de Algeciras/Gibraltar se cumple con gran claridad la regla del semicírculo citada anteriormente³, siendo que la anchura de su boca de entrada desde Punta Europa en Gibraltar a Punta Carnero en España no es superior a 24 millas marinas, requisito recogido en los párrafos 4 y 5 del citado artículo 10.

No obstante, lo cierto es que la Convención limita en su primer párrafo al concepto de bahía a aquellas cuyas costas pertenecen a un solo Estado. Son muchas las controversias abiertas en torno a la interpretación de los términos de cesión operada en el Tratado de Utrecht en relación con Gibraltar y sobre su estatuto internacional (Territorio No Autónomo pendiente de descolonización según el marco de Naciones Unidas), pero la realidad es que el Tratado de Utrecht es un título jurídico válido de cesión territorial por el que se transfiere la soberanía de un territorio desde la monarquía hispánica a la corona británica. En consecuencia, no debe haber ninguna duda jurídica en el hecho de que en la actualidad el Reino Unido es el titular legítimo de un territorio sobre el que ha existido una transferencia de soberanía⁴, ahora bien, con ciertas controversias jurídicas en torno a la delimitación tanto terrestre como marítima. Por todo lo anterior, al pertenecer las costas a dos Estados, España y Reino Unido, la bahía de Algeciras/Gibraltar no es una bahía en los términos de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por lo que no se puede deducir directamente que sus aguas sean aguas interiores españolas en los términos de la Convención.

Un factor importante a tener en cuenta es la falta de delimitación consensual de espacios marítimos en la bahía y en su entorno entre España y el Reino Unido, posiblemente una discordancia central que condiciona el entendimiento y la cooperación en muchos ámbitos. Esta discordancia de enfoques y posiciones ha sido tratada abundantemente en la doctrina existiendo diversas teorías. En primer lugar, la tradicional en España que propugna que Gibraltar no dispone de espacios marinos, salvo los incluidos en el puerto, de acuerdo con la práctica española surgida en el franquismo y seguida acriticamente en el período democrático y reiterada por un sector mayoritario de la doctrina española⁵. Esta posición se expresa con claridad en la segunda declaración

³ Esta regla se complementa en los párrafos 4 y 5 del artículo 10 de la Convención.

⁴ LEVIE, H. S., *The Status of Gibraltar*, Routledge, London, 2019.

⁵ Entre muchos, véase por ejemplo FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, P. A., «La controversia sobre la

formulada por España en el Instrumento de ratificación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1997, cuya formulación se ha reiterado casi literalmente en numerosos otros textos e instrumentos jurídicos:

España, en el momento de proceder a la ratificación, declara que este acto no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativas a los espacios marítimos de Gibraltar que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, suscrito entre las Coronas de España y Gran Bretaña. España considera, asimismo, que la Resolución III de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no es aplicable al caso de la Colonia de Gibraltar, la cual está sometida a un proceso de descolonización en el que son aplicables exclusivamente las resoluciones pertinentes adoptadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas⁶.

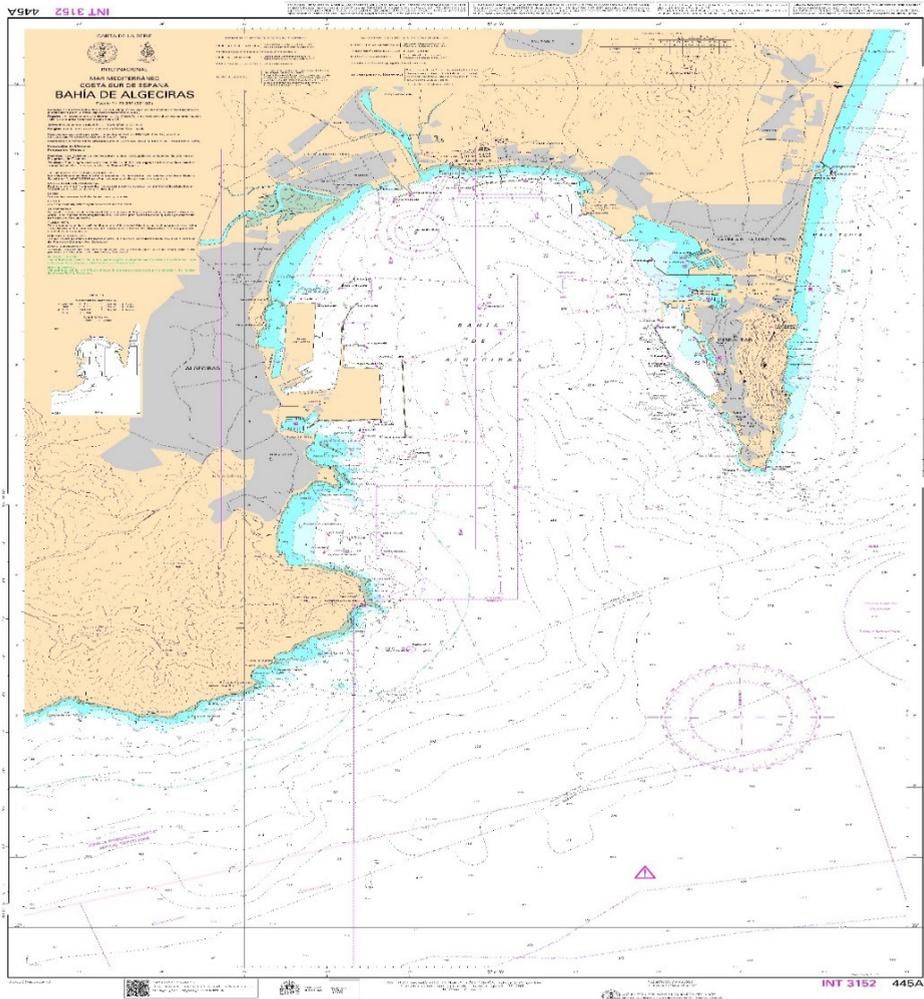
En segundo lugar, la posición británica defiende la existencia de derechos de soberanía y jurisdicción sobre las aguas en torno al Peñón y esta práctica ha sido también defendida por un sector de la doctrina basándose fundamentalmente en los desarrollos del derecho internacional del mar (fundamentalmente el principio «la tierra domina al mar»⁷), la intención de las partes en la negociación y en la redacción del Tratado de Utrecht, así como en la práctica británica y española hasta la dictadura de Franco⁸. Finalmente, en tercer y último lugar podemos citar el planteamiento original y sólidamente argumentado sobre fuentes históricas del prof. Del Valle en el sentido que la cesión de Gibraltar podría no haber operado sobre la totalidad del Peñón, solo sobre los límites amurallados de la ciudad y sus defensas lo que indudablemente tiene una importante repercusión sobre los espacios marinos circundantes, titularidad jurídico-internacional de los espacios marítimos adyacentes a Gibraltar, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXVII, nº 2, 2015, pp. 13 – 47.

⁶ El instrumento de ratificación está publicado en el BOE nº 39, de 14 de febrero de 1997.

⁷ Según Lacleta el principio «la tierra domina al mar» expresa la idea, hoy en día, y al menos desde el siglo XVIII, no disputada, de que la autoridad, los poderes o la jurisdicción, que corresponden a un Estado sobre el mar ante sus costas no derivan de su poderío militar, económico o, en una palabra, político, sino de la realidad geográfica de la costa y el mar ante ella. LACLETA MÚÑOZ, J. M., «Las fronteras de España en el mar», *Real Instituto Elcano*, DT nº 34/2004. Hoy podemos considerar que este principio está plenamente consagrado en la Convención de Naciones Unidas de Derecho del Mar de 1982.

⁸ TRINIDAD, J., «The Disputed Waters Around Gibraltar», *86 British Yearbook of International Law*, 2017, pp. 101 – 154. VERDÚ BAEZA, J., «La controversia sobre las aguas de Gibraltar. El mito de la costa seca», *Revista Española de Derecho Internacional*, LXVI, nº 1, 2014, pp. 81 – 123.

Figura 1: Carta náutica de la Bahía de Algeciras/Gibraltar



Fuente: Instituto Hidrográfico de la Marina

especialmente los del lado este⁹.

Lo cierto es que en la práctica los dos Estados presentes en la zona han regulado sus espacios marítimos en virtud de su normativa interna sin haber acordado una delimitación consensuada de los espacios marítimos generando

⁹ DEL VALLE GÁLVEZ, A. «De verdad cedimos el peñón? Opciones estratégicas de España sobre Gibraltar a los 300 años del Tratado de Utrecht», *Revista Española de Derecho Internacional*, LXV, nº 2, 2013, pp. 117 – 156.

en consecuencia zonas de solapamiento e incertidumbre jurídica.

En lo que respecta a España la bahía de Algeciras/Gibraltar es el único espacio de la costa española peninsular no delimitado mediante Líneas de Base Recta (LBR), técnica elegida para la determinación del mar territorial establecidas en el RD 2510/77, de 5 de agosto¹⁰. Es indudable que esta laguna en la delimitación de los espacios marítimos en la bahía presenta algunos problemas y puede ser interpretada de forma diferente. No obstante, estamos totalmente de acuerdo con la profesora González García cuando afirma que fue acertada la decisión de no aplicar la técnica de LBR a la bahía de Algeciras/Gibraltar ya que, de haberlo hecho, en teoría, todas las aguas encerradas entre Punta Europea y Punta Carnero serían consideradas por España como aguas interiores con importantes límites a la navegación de buques bajo pabellón extranjero¹¹. Indudablemente esta solución hubiera creado importantes problemas práctico en la navegación para el acceso y salida desde el puerto de Gibraltar, parte integrante del territorio cedido y admitido pacíficamente por España.

II. LA BAHÍA COMO POLO PORTUARIO DE PRIMER ORDEN

La bahía de Algeciras/Gibraltar está situada en la embocadura del estrecho de Gibraltar una de las principales rutas de navegación intercontinental del planeta, entrada al Mediterráneo y salida al Atlántico a la vez que puente entre dos continentes, África y Europa, y que es atravesado por más ciento veinte mil buques al año, lo que representa aproximadamente el 10 % del tráfico marítimo internacional. No hay duda que es uno de los puntos estratégicos de las cadenas de logística marítima globales. En el estrecho se ubican un conjunto de puertos que configuran un hub portuario de gran envergadura, los puertos de Tanger Med y Tanger Ville en Marruecos, Ceuta, Tarifa y Algeciras en España a ambos lados del estrecho y el de Gibraltar en la orilla norte, en un difícil equilibrio entre complementariedad y competitividad, que en la práctica supone una importante consolidación de un nodo marítimo que multiplica la actividad portuaria. Adicionalmente entre ambas orillas se desarrolla los meses de verano la Operación Paso del Estrecho, uno de los movimientos migratorios entre dos continentes de transporte marítimo de pasajeros y vehículos más

¹⁰ SCOVAZZI, T., *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Tecnos, Madrid, 1995.

¹¹ GONZÁLEZ GARCÍA, I., *Bahías... cit.*, p. 83.

importante del mundo en un corto período de tiempo, con el tránsito de cerca de tres millones de personas entre Europa y África¹².

Prácticamente todo el arco interior de la bahía de Algeciras/Gibraltar dispone de infraestructuras portuarias de dos de los puertos citados que son en varias categorías, dos de los más importantes del Mediterráneo, el puerto de Algeciras y el puerto de Gibraltar. En lo que respecta a Algeciras, en 2022 ha sido el cuarto puerto de Europa en tráfico total, solo por detrás de Rotterdam, Amberes y Hamburgo¹³, y, como no podía ser de otra forma, el primero de España¹⁴. Según el ranking del Banco Mundial (BIRD) *Container Port Performance Index* (CPPI), el puerto de Algeciras es el más eficiente de España, Europa y todo el Mediterráneo, así como el 10º del mundo, es el único puerto no asiático en el top 10 del Banco Mundial¹⁵.

Por su parte, el puerto de Gibraltar, tradicional base naval británica, dispone de la ventaja de una práctica importante en la gestión de astilleros y mantenimiento de buques, un entorno jurídico de *common law* en un puerto mediterráneo, jurisdicción privilegiada en el sector marítimo y el hecho de disponer un aeropuerto prácticamente pegado al puerto, lo que hace de él un puerto idóneo para el cambio de tripulaciones, revisiones, provisión de suministros, recambio de piezas y otros servicios auxiliares en un lugar estratégico en la navegación intercontinental. Adicionalmente, el suministro de combustible a buques (*bunkering*) en esta ubicación excepcional constituye uno de sus grandes activos, siendo en esta actividad el puerto más importante de todo el Mediterráneo¹⁶, a pesar de los perjuicios producidos por la salida de Gibraltar de la Unión Europea ya que aproximadamente el 30 % del combustible suministrado desde Gibraltar es almacenado en instalaciones

¹² Puede consultarse los datos de la Operación paso del Estrecho de 2022 en: <https://www.dsn.gob.es/ca/actualidad/sala-prensa/operaci%C3%B3n-paso-del-estrecho-2022> (última consulta realizada el 04/11/2022).

¹³ *Especial transporte XXI. Puertos de España*, abril 2022, p. 7.

¹⁴ Véase: *Puertos del Estado*, «Resumen general del Tráfico Portuario», consultado en <https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/EstadisticaMensual/01%20Enero%202021.pdf> (última consulta realizada el 04/11/2022).

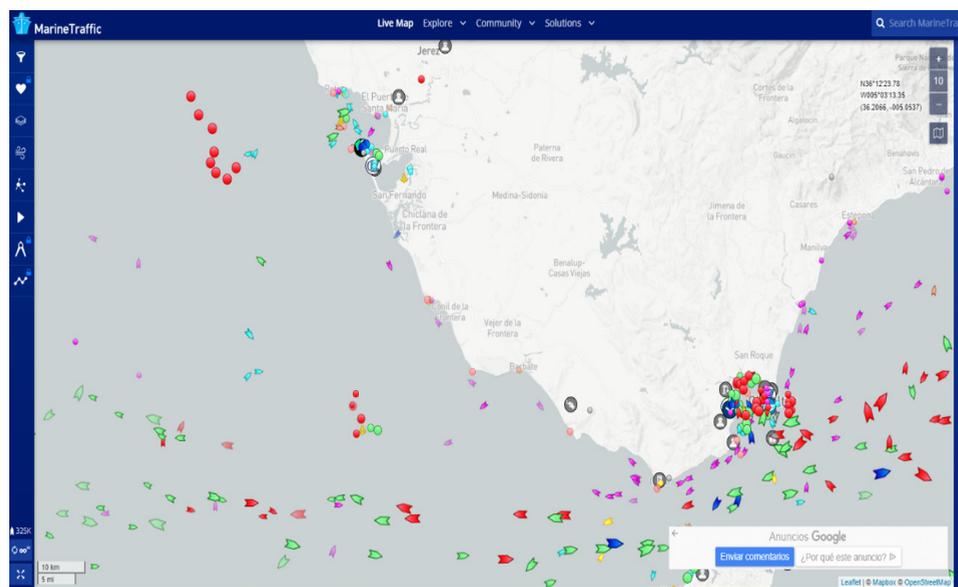
¹⁵ *Transport Global Practice, Container Port Performance Index* (CPPI), International Bank for Reconstruction and Development, 2022. Executive Summary, p. 3.

¹⁶ <https://www.gibraltarport.com/bunkering/general-information> (última consulta realizada el 04/11/2022).

portuarias en Algeciras¹⁷.

Con los datos anteriores parece comprensible que en un espacio marítimo semicerrado y relativamente pequeño como es la bahía de Algeciras/Gibraltar exista una densidad en la navegación marítima que es muy difícil encontrar en otros escenarios portuarios del planeta. A todo ello hay que añadir la presencia de buques militares, fundamentalmente en Gibraltar, la actividad pesquera, relativamente importante sobre todo en la zona española, la náutica recreativa y otras actividades como el avistamiento de cetáceos, investigación marina, etc. De hecho, si se consulta algunas de las webs que ofrecen a tiempo real la situación de los buques identificados es fácil observar la altísima densidad de buques en cualquier día a cualquier hora en este espacio marítimo peculiar.

Figura 2. Posición de buques en el estrecho de Gibraltar y en la bahía de Algeciras. Imagen obtenida el 11 de octubre de 2022 a las 11:50



Fuente: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-6.0/centery:36.3/zoom:10> (consulta realizada el 11 de octubre de 2022).

¹⁷ <https://www.offshore-energy.biz/brexit-could-have-severe-impact-on-gibraltars-bunkering/> (última consulta realizada el 04/11/2022).

III. DOS PUERTOS, DOS JURISDICCIONES Y DOS SISTEMAS DE GESTIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

En este espacio de alta densidad de navegación marítima como hemos mencionado anteriormente lo cierto es que no existe una coordinación institucionalizada entre las administraciones española y británica o gibraltareña. Indudablemente la controversia jurídica sobre la delimitación de los espacios marinos en torno a la Roca es el factor que contamina toda posibilidad de cooperación y que ha impedido que exista un marco normalizado de cooperación en la gestión y ordenación del tráfico marítimo en la bahía y en su entorno, así como ha imposibilitado que existan protocolos preestablecidos en la actuación después de una catástrofe, colisión o siniestro en el mar.

Como es bien conocido en el derecho internacional existe una práctica general que garantiza el libre acceso a los puertos y a las vías de entrada de buques mercantes extranjeros para facilitar las actividades comerciales bajo el principio de cooperación internacional y así se regula para los Estados parte en el Convenio de Ginebra de 9 de diciembre de 1923 sobre el régimen internacional de los puertos marítimos¹⁸. Este libre acceso requiere entrar en aguas interiores del Estado ribereño, al ser así consideradas las aguas portuarias de acuerdo con los artículos 8 y 11 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) y debe hacerse siguiendo los protocolos, normas e instrucciones de las autoridades competentes del Estado ribereño no considerándose en consecuencia paso inocente¹⁹. Este principio está de alguna manera confirmado en lo previsto en el párrafo segundo del artículo 25 de la CNUDM que otorga el derecho a tomar las medidas necesarias para impedir el incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de buques en aguas interiores o en las instalaciones portuarias respecto de los buques que se dirijan a aguas interiores. Adicionalmente el artículo 211

¹⁸ Este principio está recogido en una Resolución del Instituto de Derecho Internacional adoptada en 1957 en su Sesión celebrada en Ámsterdam sobre «La distinción entre el régimen del mar territorial y el de las aguas interiores» afirmando la constatación de una práctica general de los Estados que confirma la libertad de acceso a los puertos y radas para los buques mercantes. Consultada en <https://www.idi-iil.org/app/uploads/2017/05/4025-47B-OCR-min.pdf> (última consulta realizada el 04/11/2022).

¹⁹ LACLETA MUÑOZ, J. M., «Aguas interiores y bahías», en Poch y Gutiérrez de Caviedes, A. (ed.), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*. Vol. I-primer parte, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974, pp. 201 – 232.

de la citada Convención faculta a los Estados para exigir requisitos especiales destinados a prevenir, reducir, y controlar la contaminación del medio marino como condición para la entrada de los buques en sus puertos o aguas interiores. En lo relativo al acceso a puerto de buques militares el régimen es más complejo y desborda las pretensiones de este trabajo, pero en general podemos resumir diciendo que requieren permisos adicionales específicos de los Estados ribereños²⁰.

Pues bien, en lo relativo a la entrada y salida a los puertos de este espacio semicerrado que es la bahía de Algeciras/Gibraltar con un abra o boca de entrada reducida y una vez más, con una altísima densidad de navegación marítima, las dos jurisdicciones existentes operan a espaldas una de otra sin mecanismos institucionales reglados o preestablecidos que coordinen las vías de navegación. Esta situación es especialmente grave en cuanto que como hemos citado anteriormente en este trabajo existe una controversia relativa a la delimitación de espacios marítimos en torno a Gibraltar por lo que pudiera haber una discordancia entre las cartas náuticas utilizadas por los buques que transitan este espacio dependiendo de si proceden de administraciones británicas o españolas que pudiera inducir a errores a los responsables de la navegación del buque en relación con la jurisdicción competente en espacios marinos en controversia y los protocolos de navegación o la identificación de autoridades administrativas con competencia para autorización u ordenación del tráfico marítimo.

En lo que respecta a Gibraltar, aunque la Autoridad Portuaria se crea en 1806, su puerto se regula en la actualidad desde 2005 mediante una ley, *Gibraltar Port Authority Act 2005*, actualizada en 2011 y con múltiples desarrollos normativos subsidiarios²¹. Las principales funciones de la Autoridad Portuaria son regular se forma segura el movimiento de buques, coordinar las operaciones de rescate en el mar (SAR) y asegurar que todas las agencias que trabajan en el Puerto y en las aguas bajo jurisdicción gibraltareña respetan las normas y estándares

²⁰Véase el clásico trabajo de DÍAZ-HOCHLEITNER, J. «Régimen de la navegación de los buques de guerra extranjeros en el mar territorial español y de sus escalas en puertos», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 38, n° 2, 1986, pp. 543-570. También, COGLIATI-BANTZ, V. P., «Immune or Not; Warships in Foreign Internal Waters and the UN Convention on the Law of the Sea», *Durham Law Review*, 2013, p. 1.

²¹ Pueden consultarse en: <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/> (última consulta realizada el 04/11/2022).

establecidos en el derecho internacional marítimo y en la legislación local. La ordenación y coordinación de los movimientos de buques en todas las aguas gibraltareñas se realiza mediante el sistema conocido como *Gibraltar's Vessel Traffic Services* (VTS) operativo desde 2011 y que desde su Centro Operativo dispone de una red de sensores con un sistema de identificación automático por radar (AIS, *Radar and Automatic identification System*) y cámaras que deben permitir el control de los movimientos de buques en las aguas gibraltareñas. Las operaciones de rescate también se coordinan desde este centro. Debemos destacar que las labores de vigilancia en las aguas territoriales de Gibraltar para el cumplimiento de la normativa gibraltareña están encomendadas a la *Royal Gibraltar Police Marine Section*, creada en 1944²². También presta asistencia a la administración con competencia medioambiental, *Environmental Agency* para la vigilancia, control y supervisión de la normativa medioambiental marina codificada en la *Nature Protection Act* de 1991²³. Finalmente, también debemos citar la presencia del *Gibraltar Squadron*, el Escuadrón de Gibraltar, que es una unidad de la Marina Real Británica. Es la única unidad naval real de navegación marítima con base en Gibraltar, adscrita a las Fuerzas Británicas de Gibraltar²⁴. En abril de 201 se hizo público que el *HMS Trent*, buque de patrulla de alta mar tendrá su base permanente en Gibraltar para operar por todo el Mediterráneo y en la costa occidental de África²⁵.

Por su parte, el Puerto de Algeciras depende de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), que es responsable además del puerto de Tarifa. Es un organismo público que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (anteriormente Ministerio de Fomento), con personalidad jurídica y patrimonio propios, con plena capacidad de obrar, y se rige por el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre²⁶. La APBA ha conferido al Servicio Portuario de Practicaje la prestación de

²² En la actualidad la *Royal Gibraltar Police Marine Section* dispone de tres lanchas, *Sir Joshua Hassan*, *Sir William Jackson* y *Sir Adrian Johns*.

²³ Puede consultarse en: <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/legislations/nature-protection-act-1991-977>.

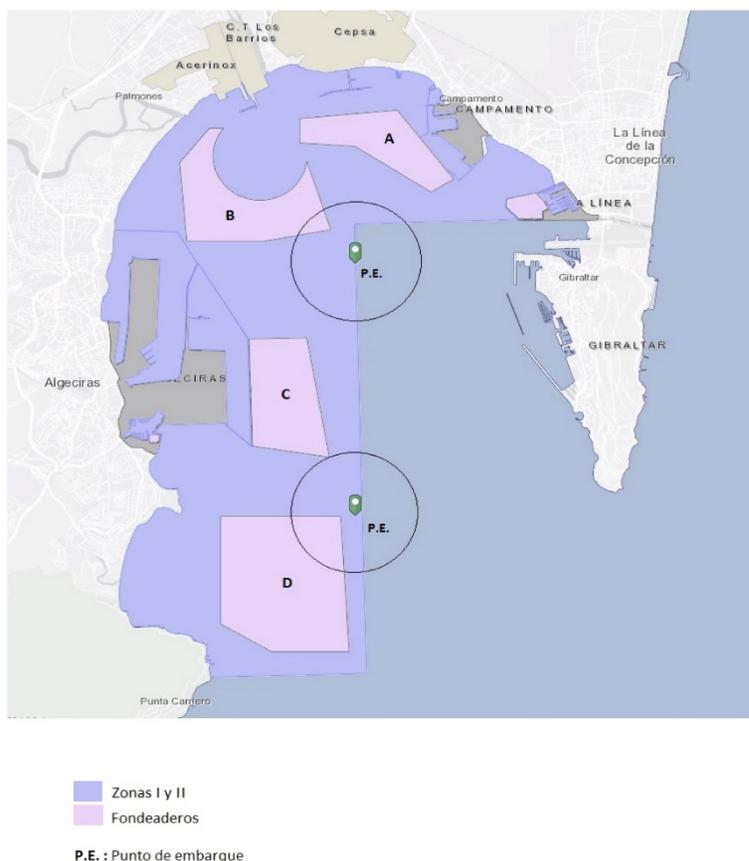
²⁴ Actualmente el Escuadrón dispone de dos lanchas patrulleras rápidas de clase *Cutlacs* con una velocidad máxima de hasta 41 nudos.

²⁵ «HMS Trent arrives in Gibraltar, its new operating base», *Gibraltar Chronicle*, 04/04/2021.

²⁶ BOE núm. 253, de 20/10/2011.

asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaje en condiciones de seguridad²⁷.

Figura 3. Zonas de Fondeo del Puerto de Algeciras



Fuente: BOE núm. 83, de 04/04/2020. Resolución de 4 de marzo de 2020, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publica el pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practicaje en el Puerto Bahía de Algeciras, así como su acuerdo de aprobación.

²⁷ BOE núm. 83, de 04/04/2020. Resolución de 4 de marzo de 2020, de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por la que se publica el pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practicaje en el Puerto Bahía de Algeciras, así como su acuerdo de aprobación.

La zona de practica abarca la casi totalidad de las aguas portuarias de Algeciras, con la exclusión del fondeadero Delta, fondeadero que se solapa con las aguas protegidas dentro de la bahía de Algeciras/Gibraltar e incluidas en el Parque Natural del Estrecho. Este hecho es objeto de numerosas críticas desde el colectivo ecologista al incluso encerrar unas veintisiete hectáreas de zona A del Parque Natural, esto es, la de teórica máxima protección normativa medioambiental y donde paradójicamente se permite el fondeo, operaciones de carga, *bunkering*, etc²⁸.

Figura 4. Solapamiento fondeadero Delta con aguas del Parque Natural del Estrecho, tanto calificadas como zona B, como calificadas como zona A



Fuente: AGADEN

Otra administración con competencias en aguas del puerto de Algeciras es la Capitanía Marítima, dependiente de la Dirección General de la Marina

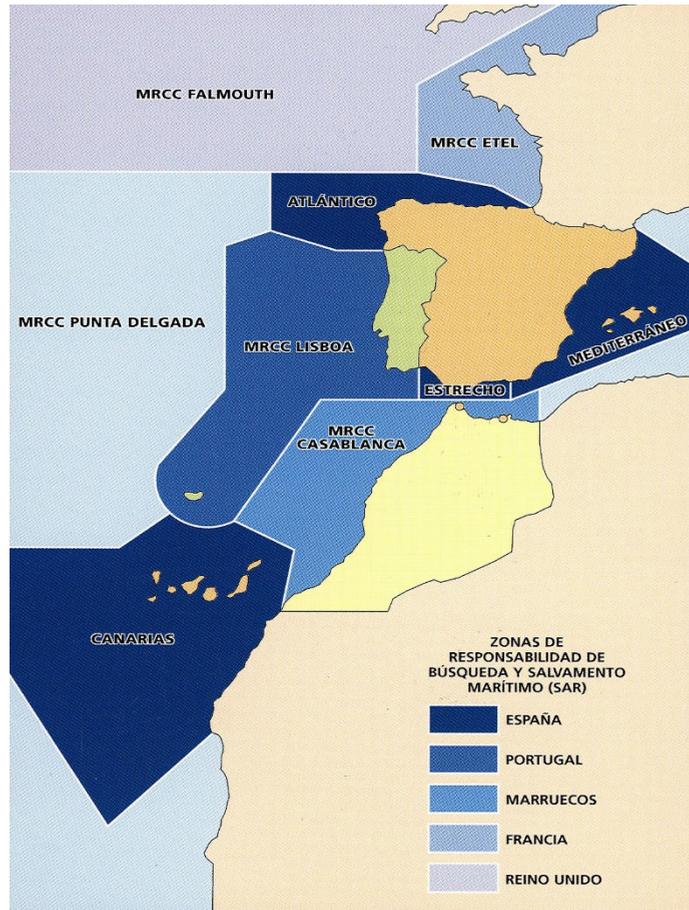
²⁸ «Agaden-Ecologistas en Acción insta a la APBA a apoyar la liberación de 27 hectáreas del Fondeadero Delta», *Tarifa al Día*, 03/12/2020.

Mercante, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y es definida por la Ley de Puertos del Estado como órgano periférico de la Administración Marítima del Estado. Con un Capitán Marino al mando, entre sus funciones principales designadas en el artículo 266 de la Ley de Puertos figuran la autorización o prohibición de entrada y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades. También tiene encomendado la dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima. La Capitanía Marítima de Algeciras es la que mayor número de inspecciones a buques realizó en España. En 2021 realizó 506 inspecciones a buques mercantes, entre las que destacan las 211 llevadas a cabo dentro de la normativa del Memorándum de París (MOU), que tiene como objetivo inspeccionar a buques mercantes de pabellón extranjero para garantizar la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación. Asimismo, inspeccionó 288 buques para el control de los límites de contenido de dióxido de azufre (SO₂) en el carburante. La Capitanía Marítima de Algeciras sancionó en 2021 a 13 buques por superar los niveles de SO₂ permitidos, solicitando avales que oscilan entre los 5.000 y los 41.000 euros. Además de estas inspecciones presenciales, durante tres meses, en Algeciras operó un dron de la EMSA (*European Maritime Safety Agency*) con capacidad para tomar muestras de dióxido de azufre. Se analizaron 320 buques, 30 de ellos con niveles de SO₂ por encima de los permitidos²⁹.

Existe también en Algeciras un Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (*Salvamento Marítimo*) es una Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de la Marina Mercante y su principal función es la protección de la vida en el mar en el área de responsabilidad de salvamento española. De acuerdo con ²⁹ «La Capitanía Marítima de Algeciras hizo 506 inspecciones y detuvo a 41 buques en 2021», *Europa Sur*, 10/02/2022.

las zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (zonas SAR) asignadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) en desarrollo del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento de 1979 (Convenio SAR) toda la zona norte del estrecho de Gibraltar incluidas aguas bajo jurisdicción gibraltareña son de responsabilidad de España.

Figura 5. Zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (zonas SAR) asignadas por la Organización Marítima Internacional (OMI)



Fuente: Twitter de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

En la actualidad, el puerto de Algeciras no sirve de base permanente para ningún buque de la marina española. No obstante, existe una Comandancia

Naval integrada en el Mando de Acción Marítima de Cádiz, perteneciente a la Fuerza de Acción Marítima³⁰. Su función principal es la ejecución de la Acción Marítima de la Armada para garantizar la protección de los intereses marítimos nacionales, tanto en áreas de soberanía, como en aquellas zonas en las que España tenga interés.

Finalmente, otras administraciones con competencias en el ámbito de parte de las aguas españolas de la bahía de Algeciras/Gibraltar y con bases en el mencionado puerto de Algeciras son la Guardia Civil del Mar y el Servicio Marítimo del Servicio de Vigilancia Aduanera que disponen de diversas embarcaciones de forma permanente.

En definitiva, como destacábamos en el inicio de este epígrafe en el reducido marco geográfico de la bahía de Algeciras/Gibraltar en el que existe una altísima densidad de navegación y un elevado número de actividades portuarias de todo tipo existen dos puertos, el de Algeciras y el de Gibraltar, con dos complejos sistemas normativos, administrativos e institucionales que hemos tratado de exponer sucintamente en este trabajo y que operan en este pequeño espacio marítimo de espaldas uno de otro sin ningún tipo de mecanismos de comunicación o coordinación institucionalizada.

IV. LA BAHÍA, UNA ZONA CON NUMEROSOS SINIESTROS MARÍTIMOS

Los accidentes son un riesgo inherente a la práctica de la navegación. Esto es así desde el su inicio histórico y el elevado número de pecios que descansan en los fondos marinos es un recordatorio de su la extremada peligrosidad de esta actividad, por otra parte, clave en el desarrollo de todas las civilizaciones de nuestro planeta. No obstante, se ha tendido siempre por parte de los Estados ribereños y de pabellón a tratar de implementar un conjunto de reglas y estándares que traten de reducir el número de siniestros marítimos, siendo la seguridad una de las grandes prioridades de toda política marítima, nacional o internacional.

Pues bien, a pesar de la vigencia de un alto número de normas tendentes a garantizar la seguridad en la navegación marítima, la bahía de Algeciras/Gibraltar ha sido el escenario de un elevado número de accidentes marítimos. Las causas son evidentes y las hemos venido repitiendo insistentemente desde el inicio de este trabajo: un espacio marítimo relativamente reducido y

³⁰ Instrucción 81/2004 del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.

semicerrado con una altísima densidad de buques y actividades portuarias con dos administraciones diferentes que no disponen de canales institucionalizados de comunicación y coordinación entre ellas, más allá de las relaciones personales entre diversas autoridades (que, por cierto, de forma práctica han venido funcionando de forma muy positiva). Además, al estar situada la bahía en la embocadura del estrecho que hace en cierto modo las funciones de un embudo, las condiciones climáticas se caracterizan por los continuos episodios de fuertes vientos de levante o poniente que dificultan la navegación. Por supuesto, estas causas citadas presentan un marco general y en la compleja casuística de cada siniestro existirán matices y circunstancias bien diferenciadas concurriendo otras causas y circunstancias.

Sin alejarnos mucho en la historia y sin pretensión de exhaustividad mencionaremos algunos de los incidentes marítimos ocurridos en aguas de la bahía de Algeciras/Gibraltar³¹. En 1985 el petrolero panameño *Petrogen* explotó causando el hundimiento de otro petrolero, el *Camponavia*, causando la muerte de treinta personas. En 1990 el petrolero *Sea Spirit* chocó con el mercante noruego *Hesperus* cargado de amoníaco, provocando episodios de contaminación que llegaron a las costas de Málaga y la costa norte de Marruecos. En 1991 se produjo un abordaje entre un buque noruego, *Lane*, con una carga de cinco mil vehículos con el liberiano *Auto Coche* a unas ocho millas de Punta Europa que terminó con el hundimiento del primer buque. En julio de 2000 se produjo una colisión entre los ferries *Ciudad de Centa* y *Ciudad de Tánger* causando la muerte de cinco personas y numerosos heridos. Ese mismo año el mercante español *Mar Rocío* cargado de productos químicos colisionó con el buque tanque noruego *SKS Trinity* que iba cargado con unas 84.000 toneladas de crudo condensado. También el mismo año la fragata *F-82 Numancia* colisionó con el petrolero *LeRoyGrumann* al este de Gibraltar. El 24 de agosto de 2001, un fallo en el trasvase de fuel desde la gabarra gibraltareña *Eileen* al buque inglés *Kest Reiland* provocó un vertido de fuel de dos kilómetros. La misma gabarra, en diciembre de 2003 vertió mil trescientas toneladas de hidrocarburos a aguas de la bahía³². El 24 de septiembre de 2004

³¹ Véase también VERDÚ BAEZA, J., *Gibraltar. Controversia y medio ambiente*, Dykinson, Madrid, 2008, p. 278 y ss.

³² La sentencia que condenó a la empresa propietaria de la gabarra a indemnizar a los perjudicados por el vertido fue dictada en primera instancia en febrero de 2020, casi veinte años después del incidente, por el Juzgado de los Mercantil nº 1 de Cádiz.

tuvo lugar una colisión entre un buque tipo crucero, el *Van Gogh*, que había partido desde Gibraltar con destino a Tánger y el buque tanque *Spetses* con bandera griega cargado con 139.000 toneladas de crudo ligero (casi el doble de carga que portaba el *Prestige*) para ser descargadas en la refinería de CEPSA en la costa española de la bahía. Ese mismo año se hundió en las proximidades de Algeciras la gabarra *Spabunker IV* causando un importante derrame de crudo. El 10 de junio de 2004 se produjo una colisión entre dos ferries que cubren la ruta del estrecho, el *Almudaina* y *Euroferries-Pacífica*. El 28 de noviembre de 2006 el buque español *Avemar Dos* colisionó con el marroquí *Atlas* cerca de Algeciras. El 12 de agosto de 2007 se produjo una colisión a una milla de Punta Europa entre el chatarrero *New Flame* y el petrolero *Torm Gertrud* que portaba 37.000 toneladas de crudo. En enero de 2007 cerca de Punta San García encalló un buque frigorífico, el *Sierra Nava* con un importante vertido de carburante. En octubre de 2008 el buque *Fedra* encalló cerca de Punta Europa partiéndose en dos. Apenas unos días más tarde, otra embarcación, el *Tawe*, de bandera liberiana, sin carga y con 22 tripulantes a bordo, embarrancó cerca de Punta San García. El 18 de noviembre de 2021 un temporal de levante empujó al petrolero DHT *Munstang*, afortunadamente con los tanques vacíos, desde un fondeadero gibraltareño a las cercanías de una playa algecireña.

Finalmente, y posterior a la colisión del buque OS35 que abordaremos separadamente en el epígrafe siguiente, dos portacontenedores colisionaron en octubre de 2022 en aguas del puerto de Algeciras cerca de la Terminal TTIA. Se trata del buque portugués *Ariel J* que ha embestido con su proa al maltés *ANL Wangaratta*. A principios de noviembre, el buque *Linda I*, cargado con 80.000 toneladas de petróleo crudo cargadas en Rusia, se encuentra fondeado en la bahía frente a las instalaciones portuarias de Campamento al haberse quedado sin gobierno, y, por lo tanto, suponiendo un riesgo importante a la seguridad marítima.

V. LA COLISIÓN DEL OS35

Como hemos visto anteriormente los incidentes marítimos generan una lista que no cesa creando una sensación de cierta preocupación y alarma social en la comarca que vive en una zona además de alta conflictividad ambiental, en permanente emergencia, y que de alguna manera se pregunta si alguna vez se producirá un gran accidente del tipo del *Prestige* en Galicia que termine de

condenar ambientalmente los espacios naturales que todavía perviven en la bahía cercenando además posibilidades de desarrollo económico y afectando también a actividades económicas como es la pesca o el turismo de una zona ya dañada profundamente en su imagen pública por otros factores.

Por todo ello, el 29 de agosto de 2022 saltaron todas las alarmas cuando el buque granelero *OS35* con bandera de Tuvalu que salía de Gibraltar, donde había acudido a proveerse de combustible, hacia los Países Bajos colisionó con el metanero *Adam LNG* que se encontraba fondeado cerca de Punta Europa. Este último sufrió daños menores y pudo continuar su ruta tras una rápida reparación, pero el *OS35* empezó a hacer agua por la proa mostrando que no iba a poder resistir los daños y podía, en consecuencia, ocasionar una grave catástrofe ambiental ya que portaba 183 toneladas de fuel oil pesado, 250 toneladas de gasóleo y 27 toneladas de aceite lubricante. Afortunadamente la carga del *bulk carrier* o granelero es un cargamento de barras de acero por lo que, en este aspecto, su riesgo ambiental es limitado³³.

Inmediatamente después de la colisión, cuando el barco amenazaba hundirse las autoridades portuarias gibraltareñas (GPA) al parecer con desobediencia inicial del capitán, condujeron el buque a aguas poco profundas, cerca de *Catalan Bay* en la fachada este de Gibraltar para varar el buque y se puso en marcha una acción coordinada que implicaba a todas las agencias con competencias afectadas. Al día siguiente de ser varado el buque se desplegó las barreras de protección y la GPA emitió un aviso a navegantes con una zona de exclusión de 200 metros alrededor del *OS35*. Todas las operaciones portuarias en Gibraltar fueron suspendidas por la GPA durante las etapas iniciales de la operación. Debemos destacar que desde el primer día del siniestro las autoridades gibraltareñas informaron al Puerto de Algeciras, y Capitanía Marítima española y consideraron el despliegue de activos de Salvamento Marítimo español en aguas gibraltareñas.

El casco del buque se rompió en dos el 31 de agosto y fue rodeado por una barrera oceánica que debería contener cualquier derrame de petróleo que pueda producirse. Afortunadamente, todas las personas a bordo, un total de 24 tripulantes y 6 inspectores que estaban a bordo en ese momento fueron evacuadas de forma segura. Ese mismo día, la GPA respondió a una fuga de

³³ El buque *OS35* opera bajo bandera de Tuvalu y se construyó en 1999 en Japón. Cuenta 178 metros de eslora y 28 de manga y un calado de 10 metros. Su capacidad de carga sobrepasa ligeramente las 35.000 toneladas.

líquido hidráulico de la grúa de proa del buque, que fue la única de las cuatro grúas a bordo del buque afectada por la entrada de agua. Se desplegó una barrera marina adicional alrededor del buque para contener la contaminación. Para rodear la estructura de la grúa se instaló una pluma absorbente con el fin de minimizar las filtraciones en el origen y contener y recoger el fluido para evitar que siga filtrándose al mar. El mismo día 31 de agosto, por consejo del Capitán del Puerto y de los demás miembros del Consejo de Contingencia de Gibraltar (GCC)³⁴, fue declarado un Incidente Grave (MAJAX) en virtud de las disposiciones de la Ley de Contingencias Civiles de Gibraltar.

Las primeras medidas realizadas en coordinación con la propiedad del buque y su aseguradora fueron la extracción del fuel oíl, gasóleo y aceite lubricante que fue realizada con éxito los primeros días de septiembre con pequeños vertidos contaminantes con efectos relativamente reducidos en el entorno que tendrán que valorarse. El 2 de septiembre el Oficial de Cumplimiento de la Investigación de Accidentes Marítimos de Gibraltar (*Gibraltar Maritime Accident Investigation Compliance Officer*) designó a un investigador de accidentes independiente y experimentado del Reino Unido, en virtud del Reglamento de la Marina Mercante de Gibraltar (Notificación e Investigación de Accidentes) de 2012 (*Gibraltar Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012*), para que lleve a cabo una investigación sobre la colisión del granelero OS 35 y el buque *Adam LNG*. El informe del investigador buscará analizar las cuestiones de seguridad pertinentes relacionadas con el accidente y procurará formular recomendaciones destinadas a prevenir accidentes similares en el futuro. A mitad de septiembre ante un cambio de las condiciones meteorológicas con el anuncio de un temporal de levante, la GPA optó por hundir de forma controlada la popa del buque para que, desde el lecho marino como la proa, evite posibles daños que pueda causar el oleaje. También a mitad de septiembre y tras una exhaustiva investigación llevada a cabo por la *Royal Gibraltar Police*, a instancias de la GPA Gibraltar, el capitán del buque OS 35 de nacionalidad siria fue acusado de un conjunto de infracciones normativas que tendrán que dilucidarse en los procedimientos administrativos y judiciales pertinentes³⁵.

³⁴ El Consejo de Contingencia de Gibraltar (*Gibraltar Contingency Council – GCC*), está presidido por el Ministro Principal, Fabián Picardo, y el Gobernador, Vicealmirante Sir David Steel.

³⁵ En concreto, el capitán ha sido acusado de:

1. Conducta que pone en peligro a buques, estructuras o personas. En contra del artículo 101

Las labores de retirada de los carburantes del buque se han venido realizando con cierto éxito a pesar de algunas incidencias que han causado episodios de contaminación relativamente leves controlados rápidamente y ha sido frecuente observar embarcaciones españolas de Salvamento Marítimo en aguas gibraltareñas en la zona del buque varado por si fuera necesaria su intervención en un ejemplo de cooperación a pesar de la inexistencia como hemos venido reiterando en este trabajo de marcos institucionales.

La GPA ha emitido un Aviso de Retirada de Pecios a los propietarios del buque en virtud de lo dispuesto en el Apartado VIIIA de la Ley de la Marina Mercante de Gibraltar (*Merchant Shipping Act*)³⁶. La notificación exige que los restos del naufragio sean retirados por los propietarios de manera adecuada y oportuna, de acuerdo con las consideraciones de la legislación en materia de seguridad y protección del medio ambiente, en particular sobre la protección del entorno marino. El Aviso exige la retirada completa del pecio así como de su contenido antes del 30 de mayo de 2023³⁷.

A finales de septiembre de 2022 la Capitanía del Puerto recibió un

-
- E (2) (a) (i) y (ii) de la Ley de la Marina Mercante (*Merchant Shipping Act*)
2. Conducta que pone en peligro a buques, estructuras o personas. En contra del artículo 101 E (2) (b) (i) y (ii) de la Ley de la Marina Mercante
 3. Convenio para la seguridad de la vida en el mar. En contra del artículo 101 A (5) de la Ley de la Marina Mercante
 4. Riesgo de colisión. En contra de la disposición 42 (1) del Reglamento de la Marina Mercante de Gibraltar (Señales de socorro y prevención de abordajes en el mar) (*Gibraltar Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions at Sea) Regulations*)
 5. No tomar las medidas adecuadas para evitar la colisión. En contra de la disposición 42 (1) del Reglamento de la Marina Mercante de Gibraltar (Señales de socorro y prevención de abordajes en el mar)
 6. Dañar un lugar de reproducción de una especie animal europea protegida. En contra de la sección 17 T (d) de la Ley de Protección de la Naturaleza (*Nature Protection Act*)
 7. Provocar daños a monumentos o edificios catalogados (Cueva de Gorham). En contra de la sección 14 (1) de la Ley de Patrimonio y Antigüedades (*Heritage & Antiquities Act*)
- Véase <https://infogibraltar.com/avisos/acusado-de-varias-infracciones-el-capitan-del-graneleros-35-a051/> (última consulta realizada el 04/11/2022).
- ³⁶ Puede consultarse en <https://www.gibraltarlaws.gov.gi/legislations/merchant-shipping-act-1271> (última consulta realizada el 04/11/2022)
- ³⁷ La notificación también prevé que la Capitanía del Puerto recupere los costes de los propietarios del buque o de sus aseguradoras. El Aviso estipula además que su incumplimiento constituirá una infracción en virtud de los artículos 179E y 179F de la citada Ley.

programa provisional de los rescatadores para el salvamento y retirada de los restos del OS 35. Este incluye un calendario indicativo para la retirada de los restos y su contenido que se prevé esté terminada para la citada fecha de 30 de mayo de 2023³⁸. En noviembre de 2022 se aceptó definitivamente el plan de rescate tras una revisión de la propuesta técnica para la retirada del pecio y su carga. La Autoridad Portuaria de Gibraltar (GPA) ha ratificado a TMC Marine, la empresa que actúa en nombre de los propietarios y las aseguradoras del OS 35, aceptando la propuesta técnica a cargo del especialista neerlandés Koole Contractors.

La última etapa del siniestro será la tramitación de las posibles sanciones administrativas o presuntamente penales que pudieran existir, así como los costes e indemnizaciones de los daños causados por la colisión que tardará previsiblemente bastante tiempo en resolverse. Para ello será importante identificar el responsable del accidente de acuerdo con las reglas dispuestas en la normativa internacional, particularmente, el Convenio Internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, el Convenio internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la competencia civil en materia de abordaje de 1952, el Convenio de 20 de Octubre de 1972, sobre reglamento para prevenir los abordajes, así como las enmiendas aprobadas el 19 de noviembre de 1981 y 19 de octubre de 1989, y el Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de Noviembre de 1974.

Por supuesto, un importante factor que condicionará todos estos extremos será la determinación de la jurisdicción competente en cuanto que como hemos explicado en el epígrafe inicial de este trabajo tanto la colisión como el lugar de hundimiento del buque son aguas bajo controversia jurídica entre

³⁸ El programa provisional de los rescatadores para la retirada de los restos del naufragio se ajusta a las condiciones establecidas por la Capitanía del Puerto en la notificación. Este incluye un calendario detallado de cada fase de la retirada de los restos, a saber: 1.- la fase de transición hasta el comienzo de los trabajos, que contempla las tareas asociadas a la seguridad, el control y la mitigación de la contaminación; 2.- la fase de licitación, en la que se seleccionará un contratista con un historial de seguridad y éxito en operaciones similares de retirada de pecios; y 3.- la fase final de retirada de los restos del naufragio, que se espera que dure aproximadamente 6 meses en función de la meteorología y que se espera esté terminada para el 30 de mayo de 2023. Véase <https://infogibraltar.com/comunicados/actualizacion-de-la-situacion-del-granelero-os-35-la-capitania-del-puerto-recibe-el-programa-preliminar-para-la-retirada-de-los-restos-del-naufragio-c718/> (última consulta realizada el 04/11/2022).

Figura 6. Posición del buque hundido OS35 al este de Gibraltar



Fuente: El Confidencial, 02.09.2022, https://www.elconfidencial.com/espana/andalucia/2022-09-02/buzos-analiza-el-casco-del-buque-accidentado-en-gibraltar-para-intentar-extraer-el-combustible_3483734/

España y el Reino Unido aunque *de facto* administradas por los británicos y bajo control gibraltareño como ha quedado evidenciado en la organización y gestión de las consecuencias del accidente, siempre dirigidas desde Gibraltar.

Cuadernos de Gibraltar – Gibraltar Reports

Número 5/Issue # 5, 2022-2023, 1301

ISSN 2444-7382

DOI http://doi.org/10.25267/Cuad_Gibraltar.2023.i5.1301

VI. UN GIRO EN LA PROTECCIÓN EUROPEA DE LAS AGUAS GIBALTAREÑAS: DESDE LA UE HASTA LA RED ESMERALDA DEL CONSEJO DE EUROPA

Desde nuestro punto de vista, la administración española está involucrada en relación a dos elementos importantes derivados del accidente, la afección medioambiental y la gestión de la indemnización correspondiente a los daños causados.

En primer lugar, habría que considerar las consecuencias de la afectación medioambiental de la colisión. Téngase en cuenta que, en esas aguas, España es responsable de la gestión medioambiental frente a la Unión Europea en cuanto que, a propuesta de España la Comisión incluyó en la red Natura 2000 de espacios protegidos la zona protegida denominada *Estrecho Oriental*³⁹. Este espacio marino protegido que encierra una buena parte de las aguas gibraltareñas incluye la zona este de la bahía de Algeciras y se extiende hasta el mar de Alborán, alcanzando su límite exterior una amplitud máxima de 7,4 millas náuticas. Cubre una superficie total de 23 641,82 hectáreas y baña el litoral del municipio de La Línea de la Concepción hasta la península de Gibraltar, en su extremo occidental. Las actividades que pueden desarrollarse en la zona protegida están reguladas por el RD 1620/2012, por el que se declara zona especial de conservación el lugar de importancia comunitaria ES6120032 Estrecho Oriental de la región biogeográfica mediterránea de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación⁴⁰. Parece evidente que el accidente y hundimiento del buque ha tenido consecuencias ambientales en un espacio protegido que tendrán que estudiarse, analizarse y valorarse en el futuro las actuaciones que requiere la normativa ambiental europea.

Sin embargo, desde la perspectiva gibraltareña estas aguas quedan bajo su legislación interna de protección medioambiental (*Nature Protection Act*) y adicionalmente están bajo el paraguas de protección del Consejo de Europa. Efectivamente, antes de la salida de la UE las aguas estaban también protegidas en el marco de la red Natura 2000 bajo responsabilidad del Reino Unido, en un solapamiento de zonas protegidas con las españolas. Esta situación ha sufrido un profundo cambio consecuencia del Brexit. El Reino Unido desde

³⁹ VERDÚ BAEZA, J., «Espacios marinos protegidos en el área del Estrecho de Gibraltar. Incidencia del Brexit», *Revista Catalana de Dret Ambiental*, Vol. 10, núm. 2, 2019.

⁴⁰ BOE nº 289, de 1 de diciembre de 2012.

diciembre de 2020 ha incluido sus espacios naturales protegidos anteriormente bajo la legislación medioambiental de la UE en la Red Esmeralda del Consejo de Europa. Se trata de una red de espacios protegidos compuesto por Áreas de Interés de Especial Conservación en el ámbito del Consejo de Europa en el marco del Convenio de Berna relativo a la Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural en Europa⁴¹. En fecha 18 de diciembre de 2020 el Reino Unido realizó una Declaración sobre la aplicación territorial del tratado mediante carta del Secretario de Estado para Asuntos Exteriores por la que, de acuerdo con el artículo 21, párrafo 2º del convenio, declara que el ámbito de su aplicación se ampliará al territorio de Gibraltar desde la fecha de presentación de la declaración⁴². Como consecuencia de la ampliación territorial del convenio a Gibraltar y a propuesta del Reino Unido se han incluido en la Red Esmeralda bajo responsabilidad británica los espacios protegidos de Gibraltar *Rock of Gibraltar* y *Southern Waters of Gibraltar*. En este último espacio es donde ha ocurrido la colisión del buque *OS35*.

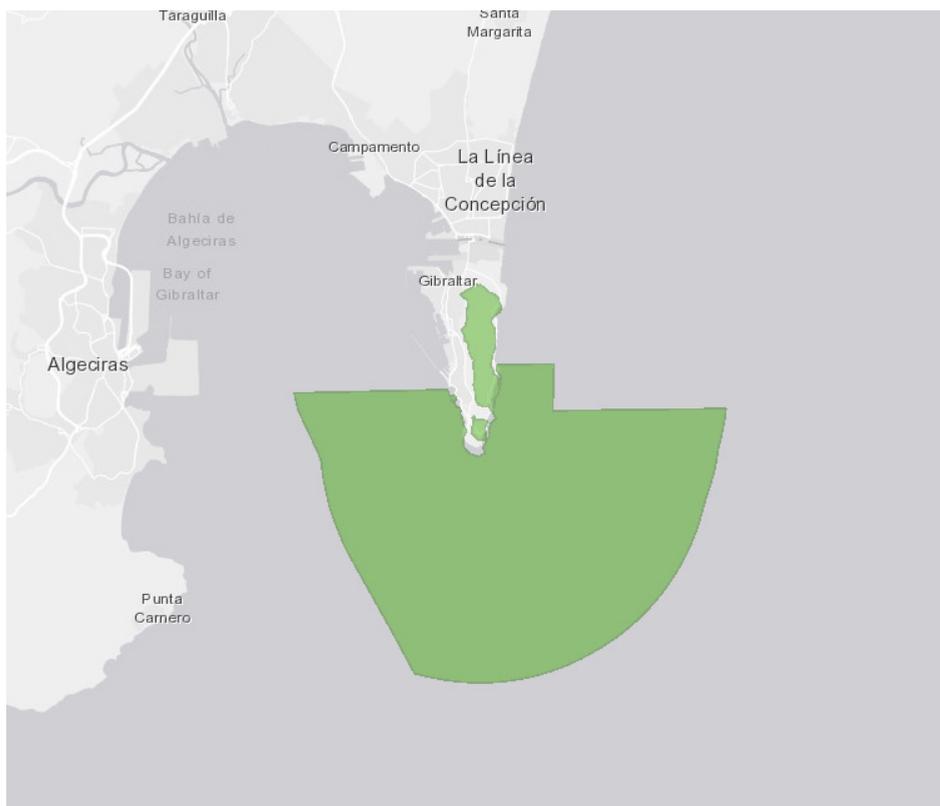
En nuestro parecer, en lo relativo a la identificación de daños, actuaciones pendientes y reclamaciones, todo parece indicar que ninguna administración podrá actuar individualmente sin cooperación con todas las jurisdicciones afectadas. Este siniestro pone nuevamente de manifiesto como la controversia sobre la delimitación de espacios marinos en torno a Gibraltar impide establecer marcos de cooperación entre los dos Estados involucrados con una teórica doble protección por el solapamiento de normas protectoras pero que,

⁴¹ El Convenio de Berna es el primer tratado internacional que cubre todos los aspectos de la conservación de la naturaleza. Se aplica en Europa y en los cuatro países africanos que lo han firmado. Su objetivo es la conservación de la flora, de la fauna y de los hábitats naturales, que constituyen un patrimonio que se debe legar a las generaciones futuras. El Convenio tiene por objeto fomentar la cooperación entre los Estados signatarios a fin de garantizar la conservación de la flora y de la fauna silvestres, y de sus hábitats naturales, así como proteger las especies migratorias, las especies endémicas y aquellas amenazadas de extinción. Se puede decir que el Convenio de Berna es el tratado europeo por excelencia en conservación de la Naturaleza y el único convenio regional de biodiversidad de su género. Lo han firmado todos los estados europeos del Consejo de Europa a la excepción de dos de ellos, cubre de Islandia a Azerbaiyán y cuenta con 50 partes, incluyendo la Comunidad Europea y cuatro estados africanos. *BOE* núm. 235, de 1 de octubre de 1986, páginas 33547 a 33555.

⁴² Declaración consultada en <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list?module=declarations-by-treaty&numSte=104&codeNature=4&codePays=UK> (última consulta realizada el 04/11/2022)

en la práctica, no proporcionan la necesaria protección medioambiental del espacio protegido, generando, por el contrario, zonas grises que impiden el dialogo y la coordinación.

Figura 7. Espacios naturales protegidos en torno a Gibraltar bajo la responsabilidad del Reino Unido incluidos en la red Esmeralda del Consejo de Europa



Fuente: Emerald Network – General Viewer. Disponible en <https://emerald.eea.europa.eu/>.

En segundo lugar, en relación con los daños causados (y lucro cesante) que afectan principalmente al sector turístico y pesquero en la Línea de la Concepción las administraciones competentes deberán encontrar la vía adecuada de amparar y proteger los sectores afectados. Los vertidos consecuencia del accidente han provocado el cierre por algún tiempo de tres de los cuatro puntos de pesca de bivalvos que el municipio posee en la Bahía de Algeciras/Gibraltar y en la zona

de Levante del Peñón (caladeros 202, 203 y 205)⁴³. Esta situación ha afectado al menos a 32 barcos pesqueros linenses y a más de cien puestos de trabajo directos, además de los indirectos. Además, durante algún tiempo se paralizó la inactividad de la cuarta zona de pesca de bivalvos, más próxima a la costa de San Roque, ya que los potenciales compradores del género habían avisado que no lo iban a adquirir por riesgo de contaminación por hidrocarburos⁴⁴. Parece evidente que la administración española debe canalizar las reclamaciones de estos daños, aunque afecten principalmente al sector privado identificando las fórmulas jurídicas adecuadas, el foro y la jurisdicción competente.

VII. REFLEXIONES FINALES. LA NECESIDAD DE COOPERACIÓN EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL EN LAS AGUAS DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS/GIBRALTAR

Afortunadamente la colisión y el posterior hundimiento del *OS35* no ha sido la tragedia ambiental que todo parecía indicar inicialmente ante la aparatosidad del abordaje, la partición posterior del buque y el rápido y espectacular hundimiento de la proa en aguas cercanas tanto a la costa gibraltareña como a la costa española. Efectivamente, la pronta y decidida actuación de las autoridades gibraltareñas parece que, con acertado criterio técnico, eficacia y, además con una transparencia en las actuaciones ha podido contener las más graves de las posibles amenazas ambientales limitando los daños y controlando en gran parte los vertidos al medio. Queda por ver cómo se desarrollan en el futuro las labores de retirada de la carga y del buque y si se respetan las condiciones y plazos del programa provisional de los rescatadores para el salvamento y retirada de los restos del *OS 35*.

No obstante, la situación de riesgo ambiental en la bahía de Algeciras/Gibraltar continua y se seguirá siempre con la incertidumbre si el siguiente siniestro será el equivalente al hundimiento del *Prestige* que ocasione una gran crisis ambiental en esta área tan singular.

Dos son las principales razones para que no exista un marco de coordinación en relación con la seguridad marítima y protección ambiental del medio marino

⁴³ La Consejería de Agricultura, Agua, Pesca y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía ordenó el cierre de esos caladeros desde el 5 de septiembre al 24 de octubre de 2022.

⁴⁴ <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20220905/completan-vaciado-tanques-barco-gibraltar-14425110> (última consulta realizada el 04/11/2022).

en la bahía. Por una parte, las enormes dificultades para poner en marcha un marco normalizado de relaciones transfronterizas y, por otra, la controversia jurídica y política entre España y el Reino Unido sobre la delimitación de los espacios marinos en torno a la Roca.

Respecto de la primera causa, como es bien conocido, Gibraltar sigue siendo un fuerte catalizador de sentimientos nacionalistas y es un tema recurrente en las derechas españolas cuando es necesario para sus intereses para azuzar emociones y pasiones, y por ello desafortunadamente nunca ha sido posible un escenario de diálogo cuando ha gobernado el Partido Popular en España y además se han atacado con dureza y cerrado los impulsados desde Gobiernos socialistas, como fue el caso del Foro tripartito de Diálogo⁴⁵. El Foro de Diálogo a tres bandas sobre Gibraltar, uno de los enfoques más originales y valientes de la diplomacia española sobre la controversia⁴⁶, incluyó en su día en el orden del día de los temas a tratar en noviembre de 2007 en su reunión celebrada en la Casa-Convento de la Almoraima los asuntos de medio ambiente y seguridad marítima⁴⁷. Sin embargo, el Foro no pudo resistir los embates de la fuerte oposición conservadora - y también de ciertos sectores del PSOE - siendo cerrado definitivamente después de la victoria electoral de M. Rajoy en noviembre de 2011, cegando la existencia de marcos normalizados de cooperación transfronteriza.

El cambio de Gobierno en España consecuencia de la aprobación de la moción de censura presentada por el PSOE (en el contexto de una de las sentencias firmes recaídas en torno a la trama de corrupción del caso «Gurtel») facilitó un enfoque diferenciado cuando, como resultado del Brexit, España ha tenido que reordenar y redefinir sus relaciones con Gibraltar. En este nuevo escenario ha surgido la oportunidad de establecer nuevos marcos de gestión de las relaciones transfronterizas, estrechamente vinculadas, además, a la necesidad de búsqueda de un nuevo estatuto europeo de Gibraltar⁴⁸. Es en

⁴⁵ Sobre los enfoques diferenciados entre la derecha e izquierda española sobre Gibraltar, véase VERDÚ BAEZA, J., «Gibraltar in Spanish foreign policy: Brexit as an opportunity for a new approach», *The Round Table. The Commonwealth Journal of International Affairs*, vol. 110, number 3, 2021, pp. 357 – 367.

⁴⁶ Sobre el Foro, véase GONZÁLEZ GARCÍA, I. y DEL VALLE GÁLVEZ, A., *Gibraltar y el Foro tripartito de Diálogo*, Dykinson, Madrid, 2009.

⁴⁷ Verdú Baeza, J. «El hundimiento del *New Flame*, crónica de un desastre», *El País*, 15/02/2008.

⁴⁸ Sobre esta redefinición de la política exterior española sobre Gibraltar, véase DEL VALLE

este contexto que el Memorándum de Entendimiento hispano británico sobre medio ambiente aprobado en noviembre de 2018 proporciona la oportunidad de poner en marcha una Comisión Técnica de Coordinación como foro para la cooperación reforzada entre las autoridades competentes en relación con el entorno marino en consonancia con el deseo de mantener rigurosas normas de protección medioambiental.

Por otra parte, en la búsqueda de un nuevo tratado que defina las relaciones entre la Unión Europea y Gibraltar, el mandato negociador del Consejo de 5 de octubre de 2021 recoge:

Por lo que respecta al medio ambiente y al clima, el acuerdo previsto deberá garantizar que la Unión y el Reino Unido con respecto a Gibraltar mantengan un elevado nivel de protección a lo largo del tiempo, tomando como punto de referencia las normas de la Unión, al menos en los siguientes ámbitos que son pertinentes para el contexto geográfico de Gibraltar: (...) la protección y la preservación del medio ambiente acuático y marino, especialmente en las instalaciones portuarias receptoras de desechos del puerto de Gibraltar (...)⁴⁹.

En definitiva, las circunstancias actuales ofrecen las condiciones idóneas difícilmente presentes en la moderna historia reciente de las relaciones hispano-gibraltarreas para poner en marcha mecanismos de coordinación que, poniendo en salvaguardia las respectivas posiciones jurídicas de cada parte en relación con lo que se consideren su titularidad sobre sus espacios marítimos, permitiera gestionar la seguridad marítima y protección medioambiental en la bahía de Algeciras/Gibraltar y su entorno y de esta forma, reducir en la medida de lo posible las posibilidades de accidentes marítimos que amenacen los altamente vulnerables, pero extraordinariamente valiosos ecosistemas marinos de la zona y las actividades económicas vinculadas⁵⁰. Si se perdiera

GÁLVEZ, A., «Gibraltar tras el Brexit: en busca de un nuevo Estatuto Internacional con la UE y con España. Negociando el Tratado RU-UE sobre Gibraltar», *Unión Europea Aranzadi*, nº 10, 2021 y VERDÚ BAEZA, J., «Hacia un estatuto europeo de Gibraltar. Brexit, crisis y oportunidad» en Pérez-Prat Durbán, L. y Cortés Marín, J. M., *Liber Amicorum Lucía Millán Moro, Un mundo en continua mutación: desafíos desde el derecho internacional y el derecho de la UE*; Aranzadi, Pamplona, 2021, pp. 831 – 853.

⁴⁹ Texto del mandato negociador consultado en *Cuadernos de Gibraltar / Gibraltar Papers*: https://doi.org/10.25267/Cuad_Gibraltar.2021.i4.1607 (última consulta realizada el 04/11/2022).

⁵⁰ Sobre las negociaciones tendentes a buscar un nuevo estatuto europeo de Gibraltar después de la salida del territorio de la UE, véase DEL VALLE GÁLVEZ, A. y GONZÁLEZ GARCÍA, I., *España y Gibraltar tras el Brexit. Nuevo tratado y marco de relación con la Unión Europea*, Marcial Pons

esta oportunidad toda la comarca estará siempre en alerta, pendiente del siguiente *Prestige*.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COGLIATI-BANTZ, V. P., «Immune or Not; Warships in Foreign Internal Waters and the UN Convention on the Law of the Sea», *Durham Law Review*, 2013.
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. «De verdad cedimos el peñón? Opciones estratégicas de España sobre Gibraltar a los 300 años del Tratado de Utrecht», *Revista Española de Derecho Internacional*, LXV, nº 2, 2013, pp. 117 – 156.
- DEL VALLE GÁLVEZ, A., «Gibraltar tras el Brexit: en busca de un nuevo Estatuto Internacional con la UE y con España. Negociando el Tratado RU-UE sobre Gibraltar», *Unión Europea Aranzadi*, nº 10, 2021.
- DEL VALLE GÁLVEZ, A. y GONZÁLEZ GARCÍA, I., *España y Gibraltar tras el Brexit. Nuevo tratado y marco de relación con la Unión Europea*, Marcial Pons (colección AEDEUR), Madrid, 2022.
- DÍAZ-HOCHLEITNER, J. «Régimen de la navegación de los buques de guerra extranjeros en el mar territorial español y de sus escalas en puertos», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 38, nº 2, 1986.
- FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, P. A., «La controversia sobre la titularidad jurídico-internacional de los espacios marítimos adyacentes a Gibraltar», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LXVII, nº 2, 2015, pp. 13 – 47.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I., *Bahías, su regulación en el derecho internacional del mar*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1999.
- GONZÁLEZ GARCÍA, I. y DEL VALLE GÁLVEZ, A., *Gibraltar y el Foro tripartito de Diálogo*, Dykinson, Madrid, 2009.
- LACLETA MUÑOZ, J. M., «Aguas interiores y bahías», en Poch y Gutiérrez de Caviedes, A. (ed.), *La actual revisión del Derecho del Mar. Una perspectiva española*. Vol. I-primer parte, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1974, pp. 201 – 232
- LACLETA MÚÑOZ, J. M., «Las fronteras de España en el mar», *Real Instituto Elcano*, DT nº 34/2004.
- LEVIE, H. S., *The Status of Gibraltar*, Routledge, London, 2019.
- SCOVAZZI, T., *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Tecnos, Madrid, 1995.
- TRINIDAD, J., «The Disputed Waters Around Gibraltar», *86 British Yearbook of International Law*, 2017, pp. 101 – 154.
-
- (colección AEDEUR), Madrid, 2022.

Cuadernos de Gibraltar – Gibraltar Reports

Número 5/Issue # 5, 2022-2023, 1301

ISSN 2444-7382

DOI http://doi.org/10.25267/Cuad_Gibraltar.2023.i5.1301

- VERDÚ BAEZA, J., *Gibraltar. Controversia y medio ambiente*, Dykinson, Madrid, 2008.
- VERDÚ BAEZA, J., «La controversia sobre las aguas de Gibraltar. El mito de la costa seca», *Revista Española de Derecho Internacional*, LXVI, n° 1, 2014, pp. 81 – 123.
- VERDÚ BAEZA, J., «Espacios marinos protegidos en el área del Estrecho de Gibraltar. Incidencia del Brexit», *Revista Catalana de Dret Ambiental*, vol. 10, núm. 2, 2019.
- VERDÚ BAEZA, J., «Gibraltar in Spanish foreign policy: Brexit as an opportunity for a new approach», *The Round Table. The Commonwealth Journal of International Affairs*, vol. 110, number 3, 2021, pp. 357 – 367.
- VERDÚ BAEZA, J., «Hacia un estatuto europeo de Gibraltar. Brexit, crisis y oportunidad» en Pérez-Prat Durbán, L. y Cortés Marín, J. M., *Liber Amicorum Lucía Millán Moro, Un mundo en continua mutación: desafíos desde el derecho internacional y el derecho de la UE*; Aranzadi, Pamplona, 2021, pp. 831 – 853.