

AL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

D. JAIME RODRIGO DE LARRUCEA, Abogado colegiado número 18701 del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona (ICAB), actuando en nombre y representación de **FUNDACIÓN PROA (PRO-ACTIVA OPEN ARMS)**, armadora del buque *OPEN ARMS*, ante este Organismo comparece y como más procedente sea en Derecho,

EXPONGO:

En fecha 01/07/2019, se ha tenido conocimiento de la Comunicación de 27 de junio, que se adjunta, recibida a través **del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo** y a los efectos oportunos se formulan las siguientes

MANIFESTACIONES

PREVIA.- La Comunicación manifiesta que se tiene conocimiento de la pretensión del buque *OPEN ARMS* de “RETOMAR RESCATES”, afirmación que carece de todo fundamento.

PRIMERA.- Al correlativo.

Como no puede ser de otra manera, el Capitán del buque y la FUNDACIÓN PROA (PRO-ACTIVA OPEN ARMS) son plenamente conscientes de que todas las navegaciones del buque están supeditadas a las permitidas por los certificados del buque, su clasificación y finalidad.

SEGUNDA.- Al correlativo.

El buque ha sido despachado **por la Capitanía Marítima de Nápoles (Italia), que comprobó todos sus certificados y buen estado “a órdenes”** y dedica todos sus esfuerzos a labores de **observación y vigilancia**, sin estar implicado en ninguna operación de “búsqueda y salvamento”, ni por propia iniciativa, ni bajo las autoridades responsables de las regiones SAR por las que navega.

El domingo 30/06/2019, localizó una embarcación de la que se hicieron cargo las autoridades italianas, como es público y notorio.

<https://www.20minutos.es/noticia/3688418/0/open-arms-patera-personas/>

TERCERA.- Al correlativo.

Se reitera que el propósito de las navegaciones del *OPEN ARMS* no es realizar operaciones de búsqueda y salvamento, excepto que las autoridades de las zonas SAR por las que navega le encomienden algún tipo de operación o asistencia.

CUARTA.- Al correlativo.

El Capitán del *OPEN ARMS* es plenamente consciente de las obligaciones que **le imponen el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar; la Regla 33 del Capítulo V del Convenio SOLAS y el Artículo 2.1.10 del Convenio SAR, normas que forman parte del ordenamiento jurídico español. En igual sentido del ordenamiento francés, italiano y maltes.**

QUINTA.- Al correlativo

Como ya se ha dicho, el buque *OPEN ARMS*, ni está, ni tiene intención de acometer operaciones de búsqueda y salvamento, que nada tienen que ver con las labores de observación y vigilancia que habitualmente lleva a efecto.

Llegado el caso, no le quepa la menor duda de que el Capitán del *OPEN ARMS* intentaría cumplir con las exigencias normativas, con la debida profesionalidad y en la medida de lo posible.

En igual sentido conviene aclarar que cualquier buque civil está sometido a la jurisdicción del Estado ribereño, como aclara el propio artº. 5 LNM 2014 y la Convención del Derecho del Mar (III UNCLOS).

Igualmente nuestro Código Civil: Artículo 8.1. *Las leyes penales, las de policía y las de seguridad pública obligan a todos los que se hallen en territorio español.*

Con toda prudencia tenemos serias dudas sobre la legalidad del presente apartado, a la luz del derecho español e internacional.

SEXTA.- Al correlativo

Mi representada y el Capitán del buque *OPEN ARMS*, que no tiene la más mínima intención de incumplir el ordenamiento vigente, hacen acuse de recibo de sus advertencias.

OTRAS:

Resulta pertinente recordar la vigencia del Convenio FAL (BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2007), en relación a estas actividades.

Ayuda de emergencia

66. La Norma 7.8 se modifica como sigue:

«7.8 Norma. Las autoridades públicas facilitarán la llegada y salida de los buques dedicados a:

- *tareas de socorro en casos de desastre;*
- **el rescate de personas en peligro en el mar para brindarles un lugar seguro;**
- *la lucha contra la contaminación del mar o la prevención de dicha contaminación; o*
- ***otras operaciones de emergencia destinadas a mejorar la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de la población o la protección del medio marino.»***

En todo caso y a efectos interpretativos, más allá del superior rango formal de los Convenios internacionales ratificados por España, la propia LEY DE NAVEGACION MARITIMA (2014) en su artº. 2, afirma expresamente la prevalencia de las normas de derecho uniforme sobre la legislación nacional.

Por todo ello,

AL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
SOLICITO Que tenga por presentado este escrito, lo admita y tenga por efectuadas las anteriores manifestaciones a los efectos oportunos.

En Barcelona, a 2 de Julio de 2019



Fdo. Jaime Rodrigo de Larrucea



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANPORTE
Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

**ASUNTO: COMUNICACIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA
MERCANTE AL BUQUE "OPEN ARMS"**

Se encomienda al Centro Nacional de Coordinación y Salvamento (CNCS) de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) la transmisión de la siguiente comunicación al capitán del buque "**OPEN ARMS**" de bandera española (IMO 7325887 / Distintivo de llamada EGGX). Esta comunicación se realizará inmediatamente por cualquier medio del que se tenga constancia de su recepción por el buque OPEN ARMS.

«EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (MINISTERIO DE FOMENTO, GOBIERNO DE ESPAÑA) COMUNICA AL CAPITÁN DEL BUQUE "OPEN ARMS", QUE CONOCIDA LA SITUACIÓN ACTUAL DEL BUQUE Y SU PRETENSIÓN DE RETOMAR RESCATES:

PRIMERO: Todas las navegaciones que pretenda realizar el buque quedan supeditadas a las permitidas por los certificados del buque, su clasificación y finalidad.

SEGUNDO: No se podrán realizar operaciones de búsqueda y salvamento, en tanto no se cuente con la conformidad de la autoridad responsable de la región de búsqueda y salvamento (zona SAR) donde se navegue, y siempre bajo la coordinación de dicha autoridad. Estas operaciones, especialmente las relativas al desembarco de las personas rescatadas, serán conformes al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, demás normativa nacional e internacional relativa al salvamento marítimo citada en la Resolución de despacho del Capitán Marítimo de Castellón de 10 de junio de 2019 y en la Resolución de despacho del Capitán Marítimo de Palma de Mallorca de 13 de junio de 2019, por las que autorizaban el despacho del buque OPEN ARMS con destino al puerto de Nápoles (Italia), y en los términos expresados en dichas resoluciones.

TERCERO: En el caso de no disponer de la conformidad de la autoridad responsable de la zona SAR donde se navegue, no podrán efectuarse navegaciones con el propósito de realizar operaciones de búsqueda y salvamento u otras actividades que deriven con toda probabilidad en tales operaciones.

CUARTO: Las operaciones de salvamento que sean de carácter espontáneo u ocasional con motivo de la navegación normal del buque estarán sujetas al



cumplimiento de lo dispuesto en la normativa internacional o nacional sobre el salvamento marítimo.

QUINTO: El buque está sujeto a las normas españolas de policía de la navegación, con independencia de lugar donde se encuentre, de conformidad con el artículo 5.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y a los efectos previstos en el artículo 100 de la misma Ley sobre la paralización del buque porque no se cumpla con la normativa de seguridad. Esto es, al buque le podrá ser ordenado su regreso a puerto español para hacer efectiva la paralización si persiste en la conducta de acometer operaciones de búsqueda y salvamento sin dar cumplimiento a lo exigido normativamente.

SEXTO: Los incumplimientos durante la navegación del buque, que se deriven del contenido de esta comunicación, constituirán infracciones contra la seguridad marítima o la ordenación del tráfico marítimo, pudiendo sancionarse cada una de ellas con multas de hasta 901.000 euros o 300.000 euros, respectivamente; todo ello con arreglo al Texto Refundido de la Ley de Puestos del Estado y la Marina Mercante. Asimismo, en los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima cometidas por el capitán del buque se podrá declarar la suspensión del título profesional español, de acuerdo a los criterios del artículo 312.10 de la misma norma legal.

Madrid, 27 de junio de 2019
EL DIRECTOR GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

Benito Núñez Quintanilla»
(Firmado electrónicamente)

SR. CAPITÁN DEL BUQUE OPEN ARMS