

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 15/2008

aprobada por el Consejo el 6 de junio de 2008

con vistas a la adopción de la Directiva 2008/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ...,
por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario
de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/C 184 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo (¹),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones (²),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado (³),

Considerando lo siguiente:

(1) Gracias a la adopción de la Directiva 2002/59/CE (⁴), la Unión Europea dispone de instrumentos suplementarios para prevenir las situaciones que suponen una amenaza para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

(2) Puesto que la presente Directiva se refiere a la modificación de la Directiva 2002/59/CE, la mayoría de las obligaciones que contiene no serán aplicables a los Estados miembros que carecen de costas y puertos de mar. En consecuencia, las únicas obligaciones que se apliquen a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia serán las relativas a los buques abanderados de

esos Estados miembros, sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de cooperar con objeto de garantizar la continuidad entre los servicios marítimos y los otros servicios modales de gestión del tráfico, en particular los de información fluvial.

(3) En virtud de dicha Directiva, los Estados miembros que sean Estados costeros han de tener la posibilidad de intercambiar la información que recogen durante las misiones de seguimiento del tráfico marítimo que realizan en las zonas de su competencia. El sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet», en lo sucesivo el «SafeSeaNet», creado por la Comisión con el acuerdo de los Estados miembros, comprende, por una parte, una red de intercambio de datos y, por otra, una versión normalizada de los principales datos disponibles sobre los buques y sus cargas (preavisos de llegada y notificaciones). De este modo, permite localizar en la fuente y comunicar a las autoridades competentes información precisa y actualizada sobre los buques que navegan en aguas europeas, sus movimientos y sus cargas peligrosas o contaminantes, así como sobre los sucesos marítimos.

(4) En este contexto, a fin de garantizar el pleno aprovechamiento de la información recopilada, es esencial que las infraestructuras necesarias para la recogida y el intercambio de los datos previstos en la presente Directiva, establecidas por las administraciones nacionales, queden integradas en el SafeSeaNet.

(5) Entre los datos notificados e intercambiados en virtud de la Directiva 2002/59/CE, revisten especial importancia los referentes a las características precisas de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por vía marítima. En este marco, habida cuenta de los recientes accidentes marítimos, es preciso facilitar a las autoridades

(¹) DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

(²) DO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

(³) Dictamen del Parlamento Europeo, de 25 de abril de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo, de 6 de junio de 2008 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

(⁴) DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

- costeras el acceso a la información sobre las características de los hidrocarburos transportados por mar, pues se trata de un elemento esencial para elegir las técnicas de control más adecuadas, así como ofrecerles contacto directo con los operadores que mejor conocen los productos transportados.
- (6) Los sistemas de identificación automática de buques (AIS — Automatic Identification System) que menciona el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1 de noviembre de 1974, permiten no sólo mejorar las posibilidades de controlar a esos buques, sino sobre todo hacerlos más seguros en situaciones de navegación próxima. Por eso se han integrado en las disposiciones de la Directiva 2002/59/CE. Si se considera el elevado número de abordajes en los que se ven implicados buques pesqueros que, claramente, no han sido vistos por buques mercantes, o que no han visto a los buques mercantes que navegaban en su proximidad, es muy de desear ampliar dicha medida para incluir a los buques pesqueros de eslora superior a 15 metros. En el marco del Fondo Europeo de Pesca se podrían conceder ayudas para la instalación de equipos de seguridad como el AIS a bordo de los pesqueros.
- (7) La obligación de equipamiento con AIS, debe interpretarse en el sentido de que el AIS debe funcionar en permanencia, excepto cuando normas o criterios internacionales protejan la información sobre navegación.
- (8) Conviene examinar las posibles sinergias entre el AIS y los sistemas de posicionamiento y comunicación empleados en el marco de la política pesquera común, como el sistema de localización de buques por satélite. A este efecto, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros, ha de estudiar la viabilidad de la integración de los sistemas AIS con los sistemas de posicionamiento y comunicación utilizados en el marco de la política pesquera común, y determinar las normas detalladas de dicha integración. Al estudiar las posibilidades de integrar estos sistemas hay que tener presentes las necesidades y los imperativos de control de las flotas pesqueras, sobre todo en lo que atañe a la seguridad y la confidencialidad de los datos transmitidos.
- (9) La Directiva 2002/59/CE establece que los Estados miembros han de adoptar medidas específicas en relación con los buques cuyo comportamiento o estado puedan entrañar riesgos. A este respecto, parece conveniente añadir a la lista de estos buques aquéllos que no presenten seguros o garantías financieras satisfactorios o que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, adolezcan de claras anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.
- (10) De acuerdo con la Directiva 2002/59/CE, parece necesario en relación con los riesgos que entrañan las condiciones climáticas excepcionalmente desfavorables, tomar en consideración el peligro que puede suponer para la navegación la formación de hielo. Así, cuando una autoridad competente designada por un Estado miembro considere, basándose en las previsiones sobre el estado del hielo proporcionadas por un servicio de información meteorológica cualificado, que las condiciones de navegación suponen un riesgo grave para la seguridad de la vida humana o un riesgo grave de contaminación, procede que dicha autoridad advierta de ello a los capitanes de los buques que naveguen en la zona de su competencia o que tengan intención de entrar o salir del puerto o los puertos situados en tal zona. Es preciso que la citada autoridad pueda tomar cuantas medidas sean oportunas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente.
- (11) La Directiva 2002/59/CE prevé la elaboración por parte de los Estados miembros de planes para albergar, cuando así lo exija la situación, buques en peligro en sus puertos o en cualquier otro lugar protegido en las mejores condiciones posibles, con el fin de limitar las consecuencias de los accidentes marítimos. No obstante, habida cuenta de que las Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia anexas a la Resolución A.949(23) de la Organización Marítima Intenacional de 13 de diciembre de 2003 (denominada en lo sucesivo «Resolución A.949(23) de la OMI»), lo fueron posteriormente por la Directiva 2002/59/CE y se refieren a buques necesitados de asistencia cuando la vida de las personas no corre peligro, más que a buques en peligro, se debe modificar en consecuencia dicha Directiva.
- (12) Sobre la base de la Resolución A.949(23) de la OMI y del trabajo realizado conjuntamente por la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (denominada en lo sucesivo, la «Agencia») y los Estados miembros, es necesario precisar las disposiciones esenciales que deben recogerse en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia para así garantizar una aplicación armonizada y eficaz de esta medida y aclarar el alcance de las obligaciones impuestas a los Estados miembros.
- (13) La Resolución A.949(23) de la OMI ha de constituir la base de todos los planes que准备en los Estados miembros para responder de forma eficaz a las amenazas planteadas por los buques necesitados de asistencia. No obstante, al evaluar los riesgos asociados a esas amenazas, los Estados miembros podrán, teniendo en cuenta sus circunstancias especiales, tomar en consideración otros factores, como, por ejemplo, el uso de agua de mar para la producción de agua potable o para la generación de electricidad.
- (14) Cuando un buque se encuentre necesitado de asistencia, se podrá tener que adoptar una decisión relativa a la acogida de ese buque en un lugar de refugio. A tal fin, conviene que la autoridad competente efectúe una evaluación previa de la situación, basándose en la información recogida en el plan aplicable relativo a la acogida de buques en «lugares de refugio».
- (15) Los planes de acogida de buques necesitados de asistencia deben describir con precisión la cadena de toma de decisiones sobre alerta y tratamiento de las situaciones en cuestión. Deben especificarse claramente las responsabilidades de las autoridades competentes, así como los medios de comunicación entre las partes interesadas. Los procedimientos aplicables han de garantizar que pueda adoptarse rápidamente una decisión apropiada, basada en el peritaje y en la información adecuada de la que disponga la autoridad competente.

- (16) También es conveniente que los Estados miembros, al elaborar los planes, recopilen información de los posibles lugares de refugio del litoral para que así, en caso de accidente o incidente en el mar, la autoridad competente determine clara y rápidamente las zonas más adecuadas para acoger a los buques necesitados de asistencia. Esta información pertinente debe contener una descripción de determinadas características de los lugares de que se trate y de los equipos e instalaciones disponibles para facilitar la acogida de los buques necesitados de asistencia o en lucha contra las consecuencias de un accidente o de un vertido contaminante.
- (17) Es importante proceder a la debida publicación de la lista de las autoridades competentes que han de tomar la decisión de acoger a un buque en un lugar de refugio, así como la de las autoridades responsables de recibir y dar curso a las alertas. También puede ser de utilidad que las partes que intervengan en una operación de asistencia marítima, incluidas las compañías de asistencia y remolque y las autoridades de los Estados miembros vecinos que puedan verse afectados por situaciones de peligro en el mar, puedan acceder a la información pertinente.
- (18) La función específica de las medidas de seguimiento y organización del tráfico marítimo consiste en proporcionar a los Estados miembros un conocimiento auténtico de los buques que navegan en las aguas sometidas a su jurisdicción, haciendo posible una mayor prevención de los posibles riesgos cuando sea necesario. En este marco, el intercambio de información permite mejorar la calidad de la información recogida y facilita su tratamiento.
- (19) De conformidad con la Directiva 2002/59/CE, los Estados miembros y la Comisión han logrado grandes avances en materia de armonización del intercambio de datos por vía electrónica, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías peligrosas o contaminantes. Es conveniente que la SafeSeaNet, que viene desarrollándose desde 2002, se convierta en la red de referencia a escala comunitaria.
- (20) Los progresos alcanzados por las nuevas tecnologías, en particular por sus aplicaciones espaciales como, por ejemplo, los dispositivos de seguimiento de los buques mediante balizas, los sistemas de imagen o el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), permiten hoy en día extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar, lo cual garantiza una mayor cobertura de las aguas europeas, entre otros, mediante el sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT). Para garantizar la plena integración de estos instrumentos en el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo establecido por la Directiva 2002/59/CE, es necesario que estas actividades sean objeto de plena cooperación comunitaria.
- (21) Con objeto de garantizar una utilización óptima y armonizada a escala comunitaria de la información recogida en virtud de la Directiva 2002/59/CE sobre seguridad marítima, la Comisión habrá de estar en condiciones, cuando proceda, de tratar, utilizar y difundir estos datos entre las autoridades designadas por los Estados miembros.
- (22) En este contexto, el desarrollo del sistema «Equasis» ha demostrado que es preciso concienciar de la importancia de la seguridad marítima a los interesados, y especialmente a los operadores del transporte marítimo. La Comisión ha de contribuir, sobre todo a través de este sistema, a la difusión de toda información relativa a la seguridad marítima.
- (23) El Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS)⁽¹⁾, centraliza las tareas de los comités creados en el marco de la normativa comunitaria pertinente sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. Es oportuno por tanto sustituir el comité actual por el COSS.
- (24) Es conveniente asimismo tomar en consideración las modificaciones de los instrumentos internacionales contemplados.
- (25) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽²⁾.
- (26) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para modificar la Directiva 2002/59/CE a fin de aplicar modificaciones futuras a los convenios internacionales, protocolos, códigos y resoluciones que le afecten. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de esa Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (27) De conformidad con el Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima⁽³⁾, la Agencia presta a la Comisión y los Estados miembros la asistencia necesaria para la aplicación de la Directiva 2002/59/CE.
- (28) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor»⁽⁴⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 93/2007 de la Comisión (DO L 22 de 31.1.2007, p. 12).

⁽²⁾ DO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

⁽³⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1891/2006 (DO L 394 de 30.12.2006, p. 1).

⁽⁴⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- (29) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2002/59/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones

La Directiva 2002/59/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 2, apartado 2, la frase introductoria se sustituye por lo siguiente:

«Salvo disposición contraria, la presente Directiva no se aplicará a:»

- 2) El artículo 3 queda modificado como sigue:

- a) La letra a) queda modificada como sigue:

i) frase introductoria se sustituye por lo siguiente:

«Instrumentos internacionales pertinentes”: los instrumentos siguientes, en su versión actualizada:»;

- ii) se añaden los siguientes guiones:

— Resolución A.917(22) de la OMI, la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)” de a bordo, enmendada por la Resolución A.956 (23) de la OMI;

— Resolución A.949(23) de la OMI, la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”;

— Resolución A.950(23) de la OMI, la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”;

- b) la letra k) se sustituye por lo siguiente:

«k) “autoridades competentes”: las autoridades y organizaciones designadas por los Estados miembros para el desempeño de las funciones derivadas de la presente Directiva.»;

- c) se añaden las siguientes letras:

«s) “SafeSeaNet”, sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria;

t) “servicio regular”, una serie de travesías efectuadas entre dos o más puertos, bien ajustándose a unos horarios públicos, bien con un grado de regularidad o frecuencia que constituya una serie sistemática reconocible;

u) “buque pesquero”, cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos;

v) “buques necesitados de asistencia”, un buque en una situación que pueda causar un naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación, aparte de aquellas en las que se requiere el rescate de personas a bordo.».

- 3) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 6 bis

Uso de los sistemas de identificación automática (AIS) por los buques pesqueros

Todo buque pesquero de una eslora total superior a 15 metros que esté abanderado en un Estado miembro y matriculado en la Comunidad, o que faene en las aguas interiores o en el mar territorial de un Estado miembro, o desembarque su captura en el puerto de un Estado miembro, deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, punto 3, con un sistema de identificación automática AIS (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema AIS lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el sistema AIS podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad de su buque.».

- 4) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

Obligaciones del expedidor

No podrá presentarse ninguna mercancía peligrosa o contaminante para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia del tamaño del buque, en un puerto de un Estado miembro sin la entrega previa al capitán o al operador de una declaración que contenga la siguiente información:

- a) la información enumerada en el anexo I, punto 2;
- b) en el caso de las sustancias mencionadas en el Anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad con las características fisicoquímicas de los productos, entre ellas la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C;
- c) número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de urgencia.

Será responsabilidad del expedidor facilitar al capitán o al operador dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda efectivamente a la declarada de conformidad con el párrafo primero.».

5) En el artículo 16, apartado 1, se añaden las siguientes letras:

- «d) los buques que no hayan notificado los certificados de seguro o de garantía financiera o carezcan de ellos, con arreglo a la legislación comunitaria y a la normativa internacional;
- e) los buques que, según las advertencias de los prácticos o las autoridades portuarias, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente.».

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 18 bis

Medidas en caso de riesgos debidos al hielo

1. Cuando las autoridades competentes consideren que, debido al estado del hielo, existe un riesgo grave para la seguridad de la vida humana en el mar o para la protección de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados:

- a) facilitarán a los capitanes de los buques que se encuentren en las zonas de su competencia o deseen entrar o salir de uno de sus puertos la debida información sobre el estado del hielo, las rutas recomendadas y los servicios de rompehielos existentes en la zona de su competencia;
- b) podrán solicitar, sin perjuicio del deber de asistencia a los buques necesitados de asistencia y demás obligaciones derivadas de la normativa internacional aplicable, que los buques que se encuentren en las zonas en cuestión y deseen entrar o salir de un puerto o una terminal, o salir de un fondeadero, cumplan los requisitos de resistencia y potencia correspondientes a la situación del hielo en la zona de que se trate.

2. Las medidas adoptadas en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 se basarán, en lo que respecta a los datos sobre el estado del hielo, en los pronósticos acerca de la situación del hielo y las condiciones meteorológicas facilitados por un servicio cualificado de información meteorológica reconocido por el Estado miembro.».

7) En el artículo 19, apartado 2, se añade el párrafo siguiente:

«A tal fin, transmitirán a las autoridades nacionales competentes, si éstas así lo solicitan, la información contemplada en el artículo 12.».

8) El artículo 20 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 20

Acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio

1. La admisión o el rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio será objeto de una evalua-

ción previa de la situación, efectuada sobre la base del plan mencionada en el artículo 20 bis y de una decisión adoptada por una autoridad competente.

2. Las autoridades a que hace referencia el apartado 1 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares.».

9) Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 20 bis

Planes de acogida de buques necesitados de asistencia

1. Los Estados miembros elaborarán planes para responder a los riesgos que entrañen los buques necesitados de asistencia que se encuentren en aguas de su jurisdicción.

2. Los planes contemplados en el apartado 1 se elaborarán previa consulta a las partes interesadas y sobre la base de las Resoluciones A.949(23) y A.950(23) de la OMI, e incluirán como mínimo la siguiente información:

- a) Identidad de la autoridad o de las autoridades encargadas de recibir y dar curso a las alertas;
- b) Identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;
- c) Información sobre el litoral del Estado miembro, que ayude a efectuar la evaluación de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio e incluya los factores ambientales, económicos y sociales y las condiciones naturales;
- d) Procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;
- e) Medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;
- f) Procedimientos de coordinación y decisión internacionales;
- g) Procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. Los Estados miembros publicarán el nombre de la autoridad competente mencionada en el artículo 20, apartado 1, y de las autoridades designadas para recibir y atender las alertas.

Los Estados miembros notificarán, previa petición, la información pertinente sobre los planes a los Estados miembros vecinos.

Al seguir los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, los Estados miembros velarán por que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.

Si así lo solicitan los Estados miembros, la información recibida con arreglo a los párrafos segundo y tercero estará sometida a la obligación de confidencialidad.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión a más tardar el ... (*) de las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo.».

10) Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 22 bis

Sistema europeo de intercambio de información marítima SafeSeaNet

1. Los Estados miembros crearán sistemas nacionales o locales de gestión de la información marítima al objeto de garantizar el tratamiento de la información prevista en la presente Directiva.

2. Los sistemas creados en aplicación del apartado 1 harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

3. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en la presente Directiva, los Estados miembros velarán por que los sistemas nacionales o locales creados para recoger, tratar y conservar la información a que hace referencia la presente Directiva puedan interconectarse con el SafeSeaNet. La Comisión garantizará que el SafeSeaNet sea operativo las 24 horas del día.».

11) El artículo 23 queda modificado como sigue:

a) se sustituye la letra c) por el siguiente texto:

«c) ampliar la cobertura del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo y actualizarlo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques, teniendo en cuenta los avances en los campos de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer, cuando sea necesario, sistemas obligatorios de notificación, servicios de tráfico marítimo obligatorios y sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para su homologación; asimismo, cooperarán en los organismos regionales o internacionales correspondientes en la creación de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance;»;

b) se añade la letra siguiente:

«e) garantizar la interconexión y la interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información contemplada en el anexo I, desarrollar y actualizar el SafeSeaNet;».

12) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 23 bis

Tratamiento y gestión de la información sobre seguridad marítima

1. La Comisión se hará cargo, en su caso, del tratamiento, la utilización y la difusión entre las autoridades designadas por los Estados miembros de la información recogida en virtud de la presente Directiva.

2. Cuando proceda, la Comisión contribuirá a la creación y al funcionamiento de sistemas de recogida y difusión de datos sobre seguridad marítima, especialmente a través del sistema "Equasis" o de cualquier otro sistema de carácter público equivalente.».

13) El artículo 28 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 28

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) establecido por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

(**) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 93/2007 de la Comisión (DO L 22 de 31.1.2007, p. 12).».

14) En el anexo II, parte I, se añade el siguiente punto 3:

3. Buques pesqueros

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros estarán sujetos al requisito de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis de acuerdo con el siguiente calendario:

- buques pesqueros de eslora total superior o igual a 24 metros e inferior a 45 metros, a más tardar el ... (**),
- buques pesqueros de eslora total superior o igual a 18 metros e inferior a 24 metros, a más tardar el ... (***),

(***) 3 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) 4 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

— buques pesqueros de eslora total superior o igual a 15 metros e inferior a 18 metros, a más tardar el ... (*).

Los buques pesqueros de reciente construcción con una eslora superior a 15 metros estarán sometidos al requisito de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis a partir de ... (**).».

Artículo 2

Incorporación al derecho interno

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el ... (**). Transmitirán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten tales disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

...

Por el Consejo

El Presidente

...

(*) 5 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En noviembre de 2005 la Comisión adoptó su propuesta⁽¹⁾ de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Esta propuesta se remitió al Consejo el 13 de enero de 2006.

El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura el 25 de abril de 2007.

El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen el 13 de septiembre de 2006⁽²⁾.

El Comité de las Regiones adoptó su opinión el 15 de junio de 2006⁽³⁾.

En el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado CE), el 7 de junio de 2007 el Consejo llegó a un acuerdo sobre el proyecto de Directiva. Tras la revisión efectuada por los juristas lingüistas, el Consejo adoptó su posición común el 6 de junio de 2008.

II. OBJETIVO

El objetivo principal de la Directiva propuesta es modificar la Directiva 2002/59/CE con objeto de integrar en esta última medidas complementarias para mejorar la seguridad en el sector de la navegación marítima y la protección del medio ambiente, así como armonizar la elaboración de los planes sobre los lugares de refugio.

La propuesta incluye, en particular, el desarrollo del sistema comunitario de intercambio de información sobre seguridad marítima *SafeSeaNet*, la designación por los Estados miembros de una autoridad competente para la acogida de buques en peligro, las medidas que han de tomarse en caso de presencia de hielo y el tratamiento de los buques no asegurados. Además, la propuesta sugiere la utilización de sistemas de identificación automática (SIA), que deberá ser obligatoria para los buques pesqueros de más de 15 metros de eslora total, y un mayor rigor en lo que se refiere a la obligaciones de información por parte del expedidor.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

Aspectos generales

La posición común sobre la propuesta de referencia, tal como fue aprobada por el Consejo, actualiza la Directiva en vigor para contribuir a una mayor seguridad marítima. Aunque el Consejo está de acuerdo con la Comisión en lo que se refiere al objetivo de la propuesta, el enfoque del Consejo implicaba hacer algunas adaptaciones tendentes a mejorar la seguridad de los buques pesqueros de más de 15 metros de eslora total, equipándolos con sistemas de identificación automática, estableciendo las normas para la admisión o el rechazo de buques necesitados de asistencia en los lugares de refugio y reforzando el seguimiento de los buques gracias al sistema de intercambio de información *SafeSeaNet*.

Cabe señalar que la posición común incluye asimismo una serie de cambios distintos de los previstos en el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura, dado que las disposiciones de la propuesta de la Comisión han sido completadas con nuevos elementos o han sido vueltas a formular completamente.

Además, varios cambios introducidos en la redacción tienen sólo por objeto aclarar el texto o garantizar la coherencia general de la Directiva.

Durante los debates en el marco de los órganos pertinentes del Consejo se consideró que dos importantes cuestiones, a saber, la instalación de sistemas de identificación automática (SIA) en buques pesqueros y la acogida de buques en lugares de refugio, revestían una significación especial.

Cuestiones específicas

A. Utilización de sistemas de identificación automática (SIA)

La utilización de sistemas de identificación automática (SIA, categoría A) por buques de más de 15 metros de eslora total, que constituye uno de los rasgos principales de la Directiva modificada, fue aceptada por el Consejo. No obstante, éste considera que es necesario determinar claramente a qué buques se aplica esta obligación. Para ello, la posición común del Consejo modifica la propuesta de la Comisión y establece de forma precisa las condiciones relativas a esta disposición obligatoria.

⁽¹⁾ Doc. 5171/06 — COM(2005) 589 final.

⁽²⁾ DO C 318 de 23.12.2006.

⁽³⁾ DO C 229 de 22.9.2006.

Además, el Consejo aceptó la enmienda 17 del Parlamento Europeo, y, por consiguiente, en la Directiva se hace referencia a la Resolución A.917(22) de la OMI (Directrices para el uso operacional a bordo de los SIA).

Por otra parte, el Consejo revisó el calendario de aplicación (anexo II, parte I) propuesto por la Comisión con vistas a garantizar que las obligaciones impuestas por dicho calendario pueden cumplirlas en la práctica las partes afectadas. El Consejo considera necesario señalar que los buques pesqueros equipados con SIA deberán mantenerlo operativo en todo momento, exceptuando algunos casos particulares.

B. Acogida de buques en lugares de refugio

El Consejo considera que, por lo que se refiere a la acogida de buques en lugares de refugio, los Estados miembros deberían aplicar las directrices de la OMI relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia (Resolución A.949(23) de la OMI), según las cuales los Estados miembros tienen el derecho de admitir o rechazar la acogida de un buque en un lugar de refugio. La modificación introducida por el Consejo en la propuesta de la Comisión deja claro que la aceptación o el rechazo de un buque necesitado de asistencia debe estar supeditada a una evaluación previa de la situación realizada sobre la base del plan de acogida y de una decisión adoptada por la autoridad competente. El Consejo considera necesario garantizar que los planes de acogida sean elaborados basándose en las Resoluciones A.949(23) (Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia) y A.950(23) (Servicios de asistencia marítima) de la OMI.

Además, el Consejo, al contrario que la Comisión, considera que los planes de acogida de buques necesitados de asistencia deben contener información sobre el litoral del Estado miembro de que se trate, información que debería ayudar a efectuar la evaluación de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio. En relación con la comunicación de estos planes a los Estados miembros vecinos, el Consejo estableció la posibilidad de que los Estados miembros impongan la confidencialidad.

Otra cuestión que se planteó en los debates en los órganos del Consejo, en relación con la acogida en lugares de refugio, fue el cometido de la «autoridad competente». El Consejo introdujo una definición adicional de «autoridad competente» destinada a hacer más comprensible este término y a describir el cometido de la autoridad competente. El objetivo que persigue el Consejo es dejar suficiente flexibilidad a los Estados miembros para que establezcan a su autoridad competente respectiva, teniendo debidamente en cuenta sus estructuras de administración y organización nacionales.

Otras cuestiones

Además de las dos cuestiones principales antes mencionadas, el Consejo modificó en mayor medida la propuesta de la Comisión, especialmente en lo que se refiere a las medidas en caso de presencia de hielo. Sobre esta materia se explicó en detalle que las autoridades competentes deberían actuar sin perjuicio del deber de prestar asistencia y de las normas internacionales pertinentes.

Por lo que respecta a la disposición propuesta sobre las garantías financieras, que ofrece a los Estados miembros la posibilidad de solicitar un certificado de seguro o una garantía financiera al operador del buque de que se trate, el Consejo considera oportuno que se haga referencia a otra propuesta de la Comisión que se está examinando en el marco del procedimiento de codecisión (propuesta sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques).

Por lo que se refiere a la entrada en vigor de la Directiva modificada, el periodo concedido a los Estados miembros para dar vigencia a las medidas nacionales de ejecución correspondientes al presente proyecto de Directiva se prolongó de 12 a 18 meses.

En lo tocante al sistema *SafeSeaNet*, la posición común del Consejo incluye una disposición, basada en la enmienda 65 del Parlamento Europeo, según la cual la Comisión deberá garantizar que dicho sistema sea operativo las 24 horas del día.

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

La posición común incorpora algunas enmiendas del Parlamento Europeo en primera lectura, que mejoran o aclaran el texto de la directiva propuesta.

El Consejo aceptó en su totalidad las enmiendas 17 y 65 del Parlamento Europeo (tal como se recogen en el documento 8724/07, y acordó volver a redactar las enmiendas 22 y 23, de modo que el artículo 6 bis, segundo apartado, quede redactado como sigue: *Los buques pesqueros equipados con un sistema AIS lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el sistema AIS podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad de su buque.*

Sin embargo, no todas las demás enmiendas del Parlamento Europeo quedan reflejadas en la posición común, ya que por diferentes razones, el Consejo no pudo aceptar algunas de ellas. Así, por ejemplo, el Consejo no pudo aceptar las enmiendas 10, 11, 15, 18, 35 y 45, ya que están destinadas a ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva. El Consejo tampoco pudo aceptar las enmiendas 5, 31, 32, 33 y 34, relativas a la autoridad competente, ya que son demasiado específicas y detalladas. Estas enmiendas, que conducirían a la inflexibilidad en materia de organización, no ofrecen la posibilidad de tomar en consideración las características específicas de los Estados miembros. Por lo que se refiere a la utilización del SIA por los buques pesqueros, el Consejo apoya la esloira propuesta por la Comisión, teniendo en cuenta las respectivas modificaciones adicionales incluidas en la posición común. Por dicha razón, el Consejo no pudo apoyar las enmiendas 24, 50 y 51. El Consejo no consideró adecuadas las enmiendas 8, 9, 38, 39, 40 y 41, ya que se refieren a otra propuesta en el marco del tercer conjunto de medidas en materia de seguridad marítima, que está siendo examinado con arreglo al procedimiento de codecisión. Por lo que respecta al intercambio de información confidencial (enmiendas 7, 37, 44, 47 y 64), el Consejo considera que estas enmiendas podrían originar algunos problemas en lo que se refiere a la confidencialidad de la información en cuestión. Por último, en lo tocante a las enmiendas 50, 52, 53 y 54, que especifican el momento en que los diferentes buques pesqueros estarán sujetos a lo dispuesto en la Directiva, el Consejo considera que el calendario de aplicación recogido en la posición común podría ser más adecuado para las partes afectadas.

Asimismo, el Consejo considera que algunas enmiendas podrían resultar más adecuadas como considerandos (por ejemplo, las enmiendas 42 y 43).

V. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que la posición común permite a los Estados miembros adoptar medidas apropiadas y preventivas y reaccionar adecuadamente ante situaciones peligrosas.

El Consejo espera con interés la celebración de debates constructivos con el Parlamento Europeo con vistas a una rápida adopción de la Directiva.
