

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

- **B** **DIRECTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
de 27 de junio de 2002
relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el
tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo
(DO L 208 de 5.8.2002, p. 10)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009	L 131	101	28.5.2009
► <u>M2</u>	Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009	L 131	114	28.5.2009
► <u>M3</u>	Directiva 2011/15/UE de la Comisión de 23 de febrero de 2011	L 49	33	24.2.2011

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 33 de 2.2.2013, p. 26 (2009/17/CE)



DIRECTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 27 de junio de 2002

relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Comunicación de 24 de febrero de 1993 sobre una política común de seguridad marítima, la Comisión mencionó que uno de los objetivos a nivel comunitario era la implantación de un sistema obligatorio de información para dar a los Estados miembros un acceso rápido a toda la información importante sobre los movimientos de los buques que transportan materias peligrosas o contaminantes y sobre la naturaleza exacta de su carga.
- (2) La Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes ⁽⁵⁾ estableció un sistema por el que las autoridades competentes reciben información sobre los buques cuyo destino u origen sea un puerto comunitario y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, y sobre los incidentes en el mar. Dicha Directiva dispone que la Comisión presente nuevas propuestas encaminadas a establecer un sistema de notificación más completo para la Comunidad que pueda también aplicarse a los buques que transitan frente a las costas de los Estados miembros.
- (3) La Resolución del Consejo de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima ⁽⁶⁾ convino en que los principales objetivos de la actuación comunitaria incluyen la adopción de un sistema más completo de información.

⁽¹⁾ DO C 120 E de 24.4.2001, p. 67, y DO C 362 E de 18.12.2001, p. 255.

⁽²⁾ DO C 221 de 7.8.2001, p. 54.

⁽³⁾ DO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (DO C 53 E de 28.2.2002, p. 304), Posición común del Consejo de 19 de diciembre de 2001 (DO C 58 E de 5.3.2002, p. 14) y Decisión del Parlamento Europeo de 10 de abril de 2002 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 25 de junio de 2002.

⁽⁵⁾ DO L 247 de 5.10.1993, p. 19; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/74/CE de la Comisión (DO L 276 de 13.10.1998, p. 7).

⁽⁶⁾ DO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

▼B

- (4) El establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo debe contribuir a la prevención de los accidentes y la contaminación en el mar y a reducir al mínimo sus consecuencias para el medio ambiente marino y costero, la economía y la salud de las poblaciones locales. La eficacia del tráfico marítimo y, en particular, de la gestión de las escalas de los buques en los puertos depende asimismo de la antelación con que los buques anuncian su llegada.
- (5) A lo largo de las costas europeas se han establecido varios sistemas obligatorios de notificación de buques, de conformidad con las reglas pertinentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Es conveniente asegurarse de que los buques en tránsito cumplan las obligaciones de notificación en vigor con arreglo a estos sistemas.
- (6) Se han establecido asimismo servicios de tráfico marítimo y de organización del tráfico que desempeñan una función importante en la prevención de accidentes y de la contaminación en determinadas zonas marítimas congestionadas o peligrosas para la navegación. Es necesario que los buques utilicen los servicios de tráfico marítimo y cumplan las reglas aplicables a los sistemas de organización del tráfico aprobados por la OMI.
- (7) Se han realizado avances tecnológicos fundamentales en el ámbito de los equipos a bordo que permiten una identificación automática de los buques (sistemas AIS) para hacer un mejor seguimiento de los mismos, así como en el ámbito del registro de los datos de la travesía (sistemas RDT o «cajas negras») con el fin de facilitar las investigaciones posteriores a los accidentes. Habida cuenta de su importancia en la elaboración de una política de prevención de los accidentes marítimos, es conveniente imponer el emplazamiento de estos equipos a bordo de los buques en viajes nacionales o internacionales con escalas en puertos comunitarios. Los datos suministrados por un sistema RDT pueden utilizarse tanto a raíz de un accidente para investigar sus causas como con carácter preventivo para extraer las enseñanzas de tales situaciones. Los Estados miembros deben alentar la utilización de tales datos para los dos fines apuntados.
- (8) Los Estados miembros deben garantizar que las estaciones costeras de las autoridades competentes cuenten con personal suficiente y debidamente cualificado y con los equipos técnicos adecuados.
- (9) El conocimiento exacto de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de los buques y cualquier otra información pertinente en materia de seguridad, como información relativa a incidentes acaecidos durante la navegación, es un elemento esencial para la preparación y la eficacia de las operaciones de intervención en caso de contaminación o de riesgo de contaminación del mar. Los buques cuyo destino u origen sea un puerto de los Estados miembros deben notificar dicha información a las autoridades competentes o a las autoridades portuarias de dichos Estados miembros.
- (10) Para aligerar y acelerar la transmisión y utilización de lo que pueden ser grandes cantidades de información sobre la carga, esa información debe enviarse, siempre que sea posible, por medios electrónicos a la autoridad competente o a la autoridad portuaria correspondiente. Por los mismos motivos, los intercambios de información entre las autoridades competentes de los Estados miembros deben efectuarse electrónicamente.

▼B

- (11) Cuando las compañías interesadas hayan establecido, a satisfacción de los Estados miembros, procedimientos internos que garantizan la transmisión sin demora de la información exigida por la presente Directiva a la autoridad competente, debe ser posible eximir a los servicios regulares efectuados entre dos o más Estados, de los que al menos uno sea Estado miembro, de la obligación de notificación para cada viaje.
- (12) A causa de su funcionamiento o de su estado, algunos buques presentan riesgos potenciales para la seguridad de la navegación y el medio ambiente. Los Estados miembros deben prestar una atención especial al seguimiento de esos buques, tomar las medidas adecuadas para evitar la agravación de los riesgos que presentan y transmitir la información pertinente de que dispongan sobre estos buques a los demás Estados miembros interesados. Dichas medidas adecuadas podrían ser medidas establecidas por las actividades de control del Estado del puerto.
- (13) Los Estados miembros deben protegerse contra los riesgos para la seguridad marítima, la seguridad de las personas y el medio ambiente marino y costero creados por incidentes, accidentes u otras situaciones en el mar y por la presencia de manchas contaminantes o de bultos a la deriva. A tal fin, los capitanes de los buques que se encuentren en la zona de búsqueda y salvamento/zona económica exclusiva o equivalente de los Estados miembros deben informar a las autoridades costeras de tales hechos, facilitándoles toda la información pertinente. A la vista de su situación específica, los Estados miembros deben disponer de flexibilidad a la hora de decidir cuál de las zonas geográficas antes mencionadas debe estar cubierta por la obligación de informar.
- (14) En caso de incidente o accidente en el mar, la cooperación plena y completa de las partes implicadas en el transporte contribuye de manera significativa a la eficacia de la intervención de las autoridades competentes.
- (15) Cuando la autoridad competente designada por un Estado miembro considere, sobre la base de las previsiones meteorológicas y sobre el estado del mar facilitadas por un servicio cualificado de información meteorológica, que existen condiciones meteorológicas o del estado de la mar excepcionalmente desfavorables, que susciten una amenaza grave para la seguridad de la vida humana o de contaminación, debe informar sobre la situación al capitán de un buque que desee entrar o salir del puerto y podrá adoptar cualesquiera otras medidas adecuadas. Sin perjuicio de la obligación de asistencia a los buques en peligro, éstas podrían incluir una prohibición de entrar o salir del puerto, hasta que la situación vuelva a la normalidad. En caso de un posible riesgo para la seguridad o de contaminación y a la vista de la situación concreta en el puerto en cuestión, la autoridad competente podrá recomendar a los buques que no salgan del puerto. Si el capitán decide salir del puerto, lo hará bajo su propia responsabilidad y debe justificar su decisión.

▼ B

- (16) La falta de disponibilidad de lugares de refugio puede tener consecuencias graves en caso de accidente en el mar. Por tanto, los Estados miembros deben elaborar planes para que, si la situación así lo requiere, los buques en peligro puedan encontrar refugio en sus puertos o en cualquier otra zona protegida, en las mejores condiciones posibles. Cuando sea necesario y factible, estos planes deben suministrar recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación. Un puerto que acoja un buque en peligro debe poder contar con una rápida indemnización de los costes y los posibles daños que conlleve esta operación. Por consiguiente, la Comisión debe examinar las posibilidades de establecer un sistema adecuado de indemnización para los puertos en la Comunidad que acojan un buque en peligro y la viabilidad de exigir una cobertura suficiente de seguros a los buques que se dirijan a un puerto comunitario.
- (17) Es necesario establecer un marco de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión con el fin de mejorar la aplicación del sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, desarrollando los enlaces de comunicación adecuados entre las autoridades y los puertos de los Estados miembros. Además, debe completarse la cobertura del sistema de identificación y seguimiento de los buques en las zonas marítimas de la Comunidad en que sea insuficiente y deben establecerse centros de gestión de la información en las regiones marítimas de la Comunidad con el fin de facilitar el intercambio o el uso en régimen compartido de los datos pertinentes en relación con el seguimiento del tráfico y la aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros y la Comisión deben asimismo esforzarse por cooperar con terceros países a fin de lograr estos objetivos.
- (18) La eficacia de la presente Directiva depende en gran medida de su estricta aplicación por los Estados miembros. A tal fin, los Estados miembros deben llevar a cabo periódicamente las inspecciones apropiadas, o cualquier otra acción requerida, para garantizar que los enlaces de comunicación establecidos a efectos de la presente Directiva funcionen de forma satisfactoria. Debe asimismo establecerse un sistema de sanciones para garantizar el respeto por las partes interesadas de las obligaciones de notificación o de emplazamiento a bordo de equipos establecidas por la presente Directiva.
- (19) 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 ⁽¹⁾.
- (20) Determinadas disposiciones de la presente Directiva pueden modificarse mediante ese procedimiento para acomodarlas a la evolución de los instrumentos comunitarios e internacionales y a la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva, en la medida en que las modificaciones no amplíen su ámbito de aplicación. Un instrumento útil para que la Comisión evalúe la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva es un informe adecuado de los Estados miembros sobre dicha aplicación.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

- (21) Las disposiciones de la Directiva 93/75/CEE se ven reforzadas, ampliadas y modificadas significativamente por la presente Directiva y procede por consiguiente derogar la Directiva 93/75/CEE.
- (22) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la mejora de la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1***Objeto**

El objeto de la presente Directiva es establecer en la Comunidad un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la seguridad y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la respuesta de las autoridades a los incidentes, los accidentes, o las situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate, y contribuir a una mejor prevención y a la detección de la contaminación por los buques.

Los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que los capitanes, los operadores de buques y los agentes navieros, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de dichos buques, cumplen los requisitos de la presente Directiva.

*Artículo 2***Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que no se establezca otra cosa.
2. ► **M1** Salvo disposición contraria, la presente Directiva no se aplicará a: ◀
 - a) los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial;
 - b) los barcos de pesca, los buques tradicionales y las embarcaciones de recreo de una eslora inferior a 45 metros;

▼M1

- c) a las cisternas de los buques de arqueo bruto inferior a 1 000 toneladas y las provisiones y el equipo de los buques para su utilización a bordo de todos los buques.

▼B*Artículo 3***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) ► **M1** «Instrumentos internacionales pertinentes»:

los instrumentos siguientes, en su versión actualizada: ◀

- «MARPOL»: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, y su Protocolo de 1978,
- «SOLAS»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, así como los protocolos y enmiendas correspondientes,
- el Convenio internacional sobre arqueo de buques, de 1969,
- el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, de 1969, y el Protocolo de 1973 relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos,
- «Convenio SAR»: el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, de 1979,
- «Código IGS»: el Código internacional de gestión de la seguridad,
- «Código IMDG»: el Código marítimo internacional para el transporte de mercancías peligrosas,
- «Código CIQ»: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel,
- «Código CIG»: el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel,
- «Código BC»: el Código de la OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel,
- «Código CNI»: el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y residuos radiactivos de alto índice de radiactividad en cargas a bordo de los buques,
- «Resolución A 851(20) de la OMI»: la Resolución 851(20) de la Organización Marítima Internacional titulada «Principios generales para los sistemas de notificación de buques y requisitos de notificación de buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar»;

▼M1

- «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;

▼M1

- 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)»;
- «Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo»: las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la OMI de 27 de abril de 2006, aprobadas por el Consejo de administración de la OIT en su 296ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006;

▼B

- b) «operador»: el propietario o armador del buque;
- c) «agente»: toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque;
- d) «expedidor»: toda persona que haya celebrado, o en cuyo nombre o por cuenta de quién se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías;
- e) «compañía»: la compañía según la definición del apartado 2 de la regla 1 del capítulo IX del Convenio SOLAS;
- f) «buque»: cualquier barco o nave marítima;
- g) «mercancías peligrosas»:
 - las mercancías clasificadas en el Código IMDG,
 - las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el capítulo 17 del Código CIQ,
 - los gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código CIG,
 - las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código BC.

Se incluyen asimismo las mercancías para cuyo transporte se han establecido las condiciones previas apropiadas con arreglo al apartado 1.1.3 del Código CIQ o del apartado 1.1.6 del Código CIG;
- h) «mercancías contaminantes»:
 - los hidrocarburos según la definición del anexo I del Convenio MARPOL,
 - las sustancias nocivas líquidas según se definen en el anexo II del Convenio MARPOL,
 - las sustancias perjudiciales según se definen en el anexo III del Convenio MARPOL;
- i) «unidades de transporte de carga»: un vehículo para el transporte de mercancías por carretera, un vagón para el transporte de mercancías por ferrocarril, un contenedor, un vehículo cisterna de carretera, un vagón de ferrocarril o una cisterna móvil;

▼B

- j) «dirección»: el nombre y los enlaces de comunicación que permiten establecer contacto en caso de necesidad con el operador, el agente, la autoridad portuaria, la autoridad competente o cualquier otra persona u organismo habilitado, en posesión de información detallada sobre la carga del buque;

▼M1

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

▼B

- l) «autoridades portuarias»: las autoridades u organismos competentes designadas por los Estados miembros para que cada puerto reciba y transmita información notificada en virtud de la presente Directiva;

- m) «lugar de refugio»: el puerto, la parte del puerto o todo atracadero o fondeadero de protección o cualquier otra zona protegida definida por un Estado miembro para acoger buques en peligro;

- n) «estación costera»: el servicio de tráfico de buques, la instalación en tierra responsable de un sistema obligatorio de notificación homologado por la OMI, o el organismo encargado de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento o de lucha contra la contaminación en el mar, designados por los Estados miembros en virtud de la presente Directiva;

- o) «servicio de tráfico de buques (STB)»: el servicio designado para mejorar la seguridad y la eficacia del tráfico marítimo y para proteger el medio ambiente, con la capacidad de actuar recíprocamente con el tráfico y de responder a las situaciones de tráfico que se plantean en la zona STB;

- p) «sistemas de organización del tráfico»: todo sistema de una o varias rutas o medidas de ruta dirigidas a reducir el riesgo de accidente; incluye los programas de separación de tráfico, las rutas en sentido doble, los recorridos recomendados, las zonas que deben evitarse, las zonas de tráfico costero, los rodeos, las zonas de precaución y las rutas de alta mar;

- q) «buques tradicionales»: toda clase de buques históricos y sus réplicas, incluidas las diseñadas para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica;

- r) «accidente»: un accidente con arreglo al código de la OMI para la investigación de los accidentes e incidentes marítimos;

▼M1

- 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;

▼ M1

- 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) «buque necesitado de asistencia»: un buque en una situación que pueda causar su naufragio o suponer un peligro para el medio ambiente o la navegación, esto se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el Convenio SAR sobre el rescate de personas;
- w) «LRIT»: sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.

▼ B

TÍTULO I

NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES

*Artículo 4***Notificación previa a la entrada en los puertos de los Estados miembros**

1. El operador, agente o capitán de un buque con destino en un puerto de un Estado miembro notificará la información del punto 1 del anexo I a la autoridad portuaria:
 - a) al menos 24 horas antes de llegar a puerto, o
 - b) a más tardar, en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a 24 horas, o
 - c) si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía, en cuanto dicha información esté disponible.
2. Los buques procedentes de un puerto de fuera de la Comunidad y con destino a un puerto de un Estado miembro que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán cumplir las obligaciones de notificación contempladas en el artículo 13.

*Artículo 5***Seguimiento de los buques que penetren en la zona de sistemas obligatorios de notificación de buques**

1. El Estado miembro de que se trate hará un seguimiento y tomará todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que todos los buques que entren en la zona de un sistema obligatorio de notificación de buques, adoptado por la OMI con arreglo a la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o más Estados, de los cuales por lo menos uno sea un Estado miembro, con arreglo a las directrices y criterios pertinentes desarrollados por la OMI, cumplan con dicho sistema al notificar la información requerida sin perjuicio de la información adicional que pueda requerir un Estado miembro, con arreglo a la Resolución A.851(20) de la OMI.

▼B

2. Al presentar un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques a la OMI para su adopción o una propuesta para modificar un sistema de notificación actual, los Estados miembros incluirán en su propuesta, por lo menos, la información a la que se refiere el punto 4 del anexo I.

*Artículo 6***Uso de los sistemas de identificación automática**

1. Todo buque que haga escala en un puerto de un Estado miembro deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el punto 1 del anexo II, con un sistema AIS que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

2. Los buques equipados con un sistema AIS lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, a menos que acuerdos, reglas o normas internacionales prevean la protección de la información de la navegación.

▼M1*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.

*Artículo 6 ter***Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT)**

1. Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevará equipamiento LRIT, de conformidad con dicha Regla cuando entren en un puerto de un Estado miembro.

Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer los requisitos relativos a la instalación de equipos para transmitir información LRIT a bordo de los buques que naveguen en zonas cubiertas por estaciones de base fija del AIS de los Estados miembros, y presentará a la OMI las medidas oportunas.

2. La Comisión y los Estados miembros cooperarán con el fin de establecer un Centro Europeo de Datos LRIT encargado de procesar la información sobre la identificación y el seguimiento de largo alcance.



Artículo 7

Uso de los sistemas de organización del tráfico

1. Los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de organización del tráfico adoptado por la OMI con arreglo a la regla 10 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o más Estados, de los cuales por lo menos uno es un Estado miembro, usen el sistema con arreglo a las directrices pertinentes y a los criterios desarrollados por la OMI.

2. Al aplicar un sistema de organización del tráfico, que no haya sido adoptado por la OMI, bajo su responsabilidad, los Estados miembros tendrán en cuenta, cuando sea posible, las directrices y los criterios desarrollados por la OMI y difundirán toda la información necesaria para la seguridad y el uso eficaz del sistema de organización del tráfico.

Artículo 8

Seguimiento del cumplimiento por parte de los buques del servicio de tráfico de buques

Los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que:

- a) los buques que penetren en la zona de aplicabilidad de un STB operado por uno o más Estados, de los que por lo menos uno sea un Estado miembro, dentro de sus aguas territoriales basándose en las directrices desarrolladas por la OMI, estén sujetos a las reglas de dicho STB, y de que las cumplan;
- b) los buques que enarboles pabellón de un Estado miembro o los buques con destino a un puerto de un Estado miembro y que penetren en la zona de aplicabilidad de dicho STB fuera de las aguas territoriales de un Estado miembro basándose en las directrices desarrolladas por la OMI cumplan las reglas de dicho STB;
- c) los buques que enarboles pabellón de un tercer Estado y que no tengan por destino un puerto en un Estado miembro que penetren en una zona STB fuera de las aguas territoriales de un Estado miembro, sigan las reglas de dicho STB siempre que sea posible. Los Estados miembros deberán informar al Estado del pabellón de que se trate de toda posible violación grave de dichas reglas que se produzca en dicha zona STB.

Artículo 9

Infraestructura para los sistemas de notificación de buques, los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico de buques

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para dotarse gradualmente, en un plazo compatible con el calendario que figura en la sección I del anexo II, de los equipos e instalaciones en tierra apropiados para recibir y utilizar la información de los sistemas AIS, teniendo en cuenta el radio de acción necesario para la transmisión de los informes.

▼B

2. El proceso de establecimiento de todo el equipo y de las instalaciones en tierra necesarios para la aplicación de la presente Directiva se completará antes de que finalice 2007. Los Estados miembros se harán cargo de que el equipo adecuado para pasar la información e intercambiarla entre los sistemas nacionales de los Estados miembros sea operativo a más tardar un año después.

3. Los Estados miembros garantizarán que las estaciones costeras encargadas del seguimiento del cumplimiento de los servicios de tráfico de buques y de los sistemas de organización del tráfico disponen de suficiente personal debidamente cualificado, así como de los medios adecuados de comunicación y de seguimiento de buques y que operan con arreglo a las directrices pertinentes de la OMI.

*Artículo 10***Sistemas registradores de datos de la travesía (RDT) («cajas negras»)**

1. Los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que los buques que hagan escala en un puerto de un Estado miembro estén equipados con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT) de acuerdo con las modalidades establecidas en la sección II del anexo II. Las exenciones concedidas a los transbordadores de carga rodada o a las naves de pasaje de gran velocidad en virtud de la letra d) del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad ⁽¹⁾ expirarán el 5 de agosto de 2002.

2. Los datos recogidos de un sistema RDT se pondrán a disposición del Estado miembro afectado por una investigación a raíz de un accidente que haya ocurrido en las aguas bajo la jurisdicción de un Estado miembro. Los Estados miembros garantizarán que dichos datos se utilicen en la investigación y se analicen adecuadamente y que los resultados de la investigación se publiquen lo antes posible tras su conclusión.

▼M2**▼B**

TÍTULO II

NOTIFICACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES A BORDO DE BUQUES (HAZMAT)**▼M1***Artículo 12***Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas**

1. 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 al capitán o al operador, antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

a) la información enumerada en el anexo I, punto 2;

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

▼ M3

- b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad, en la que se especificarán las características fisicoquímicas de los productos, incluidas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como los demás datos que deban figurar en ella en cumplimiento de la Resolución MSC.286(86) de la OMI;

▼ M1

- 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.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto de un Estado miembro, y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, deben estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en virtud del apartado 1, letras a), b) y c) del presente artículo.

3. Será competencia y 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 1.

▼ B*Artículo 13***Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo**

1. El operador, agente o capitán de un buque, con independencia de su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y que abandone un puerto de un Estado miembro notificará, a más tardar en el momento de la salida, la información referida en el punto 3 del anexo I a la autoridad competente designada por ese Estado miembro.

2. El operador, agente o capitán de un buque, con independencia de su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Comunidad y con destino a un puerto de un Estado miembro o que tenga que fondear en las aguas territoriales de un Estado miembro notificará la información mencionada en el punto 3 del anexo I a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté situado el primer puerto de destino o de fondeo, a más tardar en cuanto abandone el puerto de carga, o en cuanto se conozca el puerto de destino o de fondeo, si esta información no está disponible en el momento de la salida.

3. Los Estados miembros podrán establecer un procedimiento por el que se autorice al operador, agente o capitán de un buque mencionado en los apartados 1 y 2 a notificar la información referida en el punto 3 del anexo I a la autoridad portuaria del puerto de origen o destino en la Comunidad, según el caso.

El procedimiento establecido deberá garantizar que la autoridad competente tenga acceso, en todo momento, a la información enumerada en el punto 3 del anexo I en caso de necesidad. A tal fin, la autoridad portuaria correspondiente conservará la información referida en el punto 3 del anexo I durante un plazo suficiente para que pueda utilizarse en caso de incidente o accidente en el mar. La autoridad portuaria tomará las medidas necesarias para transmitir electrónicamente y sin demora dicha información a la autoridad competente, a petición de ésta, las 24 horas del día.

▼B

4. El operador, agente o capitán del buque deberá comunicar la información sobre la carga indicada en el punto 3 del anexo I a la autoridad portuaria o a la autoridad competente.

La información deberá transmitirse electrónicamente cuando sea viable. El intercambio de mensaje electrónico deberá utilizar la sintaxis y los procedimientos fijados en el anexo III.

*Artículo 14***Intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros**

Los Estados miembros cooperarán con vistas a asegurar la interconexión e interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información referida en el anexo I.

Los sistemas de comunicación establecidos en aplicación del primer párrafo deberán tener las características siguientes:

- a) el intercambio de datos deberá efectuarse por vía electrónica y permitir la recepción y el tratamiento de mensajes notificados de conformidad con el artículo 13;
- b) el sistema deberá permitir la transmisión de información las 24 horas del día;

▼M1

- c) los Estados miembros, previa petición, utilizando el SafeSeaNet y en la medida en que sea estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o protección del medio ambiente marino, deben transmitir información sobre el buque y la carga peligrosa o contaminante a bordo, a las autoridades nacionales o locales competentes de otro Estado miembro sin demora.

*Artículo 15***Exenciones**

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de los requisitos de los artículos 4 y 13 a los servicios regulares efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se hayan cumplido las condiciones siguientes:

- a) que la compañía que realice esos servicios regulares elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que usa para este servicio y la transmita a la autoridad competente;
- b) que respecto de cada travesía efectuada, la información contemplada en el anexo I, partes 1 o 3 según convenga, se mantenga a disposición de la autoridad competente a petición de esta. La compañía deberá establecer un sistema interno que garantice las 24 horas del día la transmisión de estas informaciones en formato electrónico y sin demora, tras haber recibido la solicitud correspondiente, a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, o con el artículo 13, apartado 4, según convenga;
- c) que se notifique al puerto de destino o a la autoridad competente, de conformidad con el artículo 4 o el artículo 13, según convenga, toda diferencia de tres horas o más con respecto a la hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación del práctico;
- d) que solamente se concedan exenciones a buques determinados para un servicio específico.

▼M1

A los efectos del párrafo primero, un servicio solamente se considerará regular si está previsto prestarlo durante un mes como mínimo.

Las exenciones de los requisitos del artículo 4 y el artículo 13 se limitarán a los viajes de una duración máxima prevista de doce horas.

2. Cuando dos o más Estados, de los que por lo menos uno sea un Estado miembro, exploten un servicio regular internacional, cualquiera de los Estados miembros participantes podrá reclamar a los demás Estados miembros que se conceda una exención a dicho servicio. Todos los Estados miembros que participen, incluidos los Estados miembros ribereños afectados, colaborarán en la concesión de una exención al servicio en cuestión con arreglo a las condiciones establecidas en el apartado 1.

3. Los Estados miembros verificarán periódicamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2. Si alguna de ellas dejara de cumplirse, retirarán inmediatamente el beneficio de la exención a la compañía interesada.

4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión una lista de compañías y buques exentos en virtud del presente artículo, así como toda actualización de dicha lista.

▼B

TÍTULO III

SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES PELIGROSOS E INTERVENCIÓN EN CASO DE INCIDENTE Y ACCIDENTE EN EL MAR*Artículo 16***Transmisión de la información relativa a determinados buques**

1. Los buques que cumplan los criterios establecidos a continuación se considerarán buques que presentan un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o para el medio ambiente:

- a) los buques que, en el transcurso de su travesía:
 - se hayan visto involucrados en incidentes o accidentes en el mar referidos en el artículo 17, o
 - que hayan incumplido las obligaciones de notificación e información impuestas por la presente Directiva, o
 - que hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los STB puestos bajo la responsabilidad de un Estado miembro;
- b) los buques respecto de los cuales existan pruebas o una presunción de vertidos voluntarios de hidrocarburos o de otras infracciones del Convenio MARPOL en las aguas bajo la jurisdicción de un Estado miembro;
- c) los buques a los que se haya denegado el acceso a los puertos de los Estados miembros o que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el punto 1 del anexo I de la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ DO L 157 de 7.7.1995, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 19 de 22.1.2002, p. 17).

▼ M1

- 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.

▼ B

2. Las estaciones costeras que posean información pertinente sobre los buques referidos en el apartado 1 la comunicarán a las estaciones costeras interesadas de los demás Estados miembros situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. Los Estados miembros garantizarán que la información que se les haya comunicado con arreglo al apartado 2 se transmita a las correspondientes autoridades portuarias y/o a cualquier otra autoridad designada por el Estado miembro. Dentro de los límites de su capacidad de personal disponible, los Estados miembros llevarán a cabo cualquier inspección o verificación adecuada en sus puertos, bien por propia iniciativa o a petición de otro Estado miembro sin perjuicio de las obligaciones del control de los buques por el Estado del puerto. Informarán a todos los Estados miembros interesados de los resultados de su intervención.

*Artículo 17***Notificación de incidentes y accidentes en el mar**

1. Sin perjuicio del Derecho internacional y con vistas a prevenir o reducir cualquier riesgo significativo para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente, los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas adecuadas para asegurar que el capitán de todo buque que navegue por su zona de salvamento y rescate, zona económica exclusiva o equivalente, advierta inmediatamente a la estación costera competente en esa zona geográfica sobre:

- a) cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural;
- b) cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, cualquier defecto de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, la instalación de producción de electricidad o los equipos de navegación o comunicación;
- c) cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado miembro, como cualquier vertido o riesgo de vertido de productos contaminantes en el mar;
- d) cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

▼B

2. El mensaje de aviso transmitido en aplicación del apartado 1 deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen, el puerto de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851(20) de la OMI.

*Artículo 18***Medidas en caso de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables**

1. Cuando las autoridades competentes designadas por los Estados miembros, en caso de condiciones meteorológicas o de estado de la mar excepcionalmente desfavorables, consideren que hay un riesgo grave de contaminación de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados, o que existen riesgos para la vida humana:

- a) deberían facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria en cuestión y que desee entrar o salir del puerto, siempre que sea posible, toda la información sobre el estado de la mar y las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que éstas puedan entrañar para su buque, la carga, la tripulación y los pasajeros;
- b) podrán tomar, sin perjuicio de la obligación de asistencia a los buques en peligro y de conformidad con el artículo 20, cualesquiera otras medidas adecuadas, incluida una recomendación o una prohibición, tanto para un buque en particular como para todos los buques en general, de entrar o salir del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya establecido que ya no existen riesgos para la vida humana y/o para el medio ambiente;
- c) deberán adoptar las medidas necesarias para limitar al máximo o prohibir si fuera necesario que los buques carguen combustible en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la compañía de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1. Estas sin embargo no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional correspondiente al Convenio SOLAS. En aquellos casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas mencionadas en el apartado 1, informará a las autoridades competentes sobre las razones que justifican su decisión.

3. Las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 se basarán en un pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado de la mar facilitado por un servicio cualificado de información meteorológica reconocido por el Estado miembro.

▼MI*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

▼ M1

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.

▼ B*Artículo 19***Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar**

1. En caso de incidente o accidente en el mar referidos en el artículo 17, los Estados miembros tomarán todas las medidas apropiadas, cuando sea necesario, de conformidad con el Derecho internacional para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de personas y la protección del medio ambiente marino y costero.

El anexo IV contiene una lista no exhaustiva de las medidas que los Estados miembros pueden tomar en aplicación del presente artículo.

2. El operador, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán cooperar plenamente, con arreglo al Derecho nacional e internacional, con las autoridades nacionales competentes, a petición de éstas, con vistas a reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

▼ M1

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

▼ B

3. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará, con arreglo a dicho Código, a la compañía de cualquier incidente o accidente a que se refiere el apartado 1 del artículo 17 acaecido en el mar. En cuanto haya sido informada de tal situación, la compañía deberá entrar en contacto con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

▼ M1

4. De conformidad con su Derecho nacional, los Estados miembros tendrán en cuenta las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo en aguas de su jurisdicción.

▼ M1*Artículo 20***Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia**

1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades competentes que posean la experiencia necesaria y la competencia para poder tomar, en el momento de las operaciones, decisiones independientes por su propia iniciativa respecto de la acogida de buques necesitados de asistencia.
2. La autoridad o autoridades a que hace referencia el apartado 1 podrán, según convenga, y en particular en caso de amenaza para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, adoptar cualquiera de las medidas incluidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV.
3. La autoridad o 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.

*Artículo 20 bis***Planes de acogida de buques necesitados de asistencia**

1. Los Estados miembros elaborarán planes para la acogida de buques con el fin de responder a los riesgos que entrañen los buques necesitados de asistencia que se encuentren en aguas de su jurisdicción, incluidas, en su caso, las amenazas para la vida humana y el medio ambiente. La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 participarán en la elaboración y realización de dichos planes.
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 y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una toma rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de 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, así como las direcciones de contacto, de las autoridades mencionadas en el artículo 20 y de las autoridades designadas para recibir y atender las alertas.

▼ M1

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 30 de noviembre de 2010 de las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo.

*Artículo 20 ter***Decisión sobre la acogida de buques**

La autoridad o autoridades mencionadas en el artículo 20 se pronunciarán sobre la admisión de un buque en un lugar de refugio tras una evaluación previa de la situación, efectuada sobre la base de los planes mencionados en el artículo 20 *bis*. Dicha autoridad o autoridades velarán por que los buques sean acogidos en un lugar de refugio si consideran que tal acogida es la mejor solución para la protección de la vida humana y el medio ambiente.

*Artículo 20 quater***Garantía financiera e indemnización**

1. La ausencia de certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo⁽¹⁾, no dispensará a un Estado miembro de la evaluación previa ni de la decisión contempladas en el artículo 20 *ter* y no será, en sí misma, considerada razón suficiente para que un Estado miembro se niegue a acoger a un buque en un lugar de refugio.

2. Sin perjuicio del apartado 1, a la hora de acoger a un buque en un lugar de refugio, un Estado miembro podrá pedir al operador, al agente o al capitán del buque que presente un certificado de seguro en el sentido del artículo 6 de la Directiva 2009/20/CE. La solicitud de presentación de este certificado no debe retrasar la acogida del buque necesitado de asistencia.

▼ C1*Artículo 20 quinquies***▼ M1****Examen de la Comisión**

La Comisión examinará los mecanismos existentes en los Estados miembros en materia de indemnización por los perjuicios económicos que hayan podido sufrir un puerto u otra entidad como consecuencia de una decisión adoptada de conformidad con el artículo 20, apartado 1. Sobre la base de dicho examen, la Comisión presentará y evaluará diferentes políticas. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 31 de diciembre de 2011 sobre los resultados de dicho examen.

⁽¹⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 128

▼B*Artículo 21***Información a las partes interesadas**

1. Si es preciso, la estación costera competente del Estado miembro interesado avisará por radio en los sectores afectados sobre cualquier incidente o accidente notificado de conformidad con el apartado 1 del artículo 17 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza a la seguridad marítima, a la seguridad de las personas o al medio ambiente.

2. Las autoridades competentes que posean la información notificada de conformidad con los artículos 13 y 17 tomarán las medidas apropiadas para facilitar en todo momento esa información, previa solicitud y por razones de seguridad, a la autoridad competente de otro Estado miembro.

3. Un Estado miembro cuyas autoridades competentes hayan sido informadas, en virtud de la presente Directiva o de otra manera, de hechos que den lugar a un riesgo, o que incrementen el riesgo, de que determinadas zonas marítimas y costeras de otro Estado miembro se vean puestas en peligro, tomarán las medidas que sean apropiadas para informar de todo ello al Estado miembro interesado en cuanto sea posible y para consultarlo sobre las actuaciones previstas. Llegado el caso, los Estados miembros cooperarán con vistas a definir las modalidades de una intervención común.

Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para aprovechar plenamente los informes que los buques están obligados a remitirle en aplicación del artículo 17.

TÍTULO IV

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS*Artículo 22***Designación de organismos competentes y publicación de la lista de los mismos**

1. Cada Estado miembro designará las autoridades competentes, las autoridades portuarias y las estaciones costeras a quienes deberán remitirse las notificaciones previstas por la presente Directiva.

2. Cada Estado miembro velará por que el sector marítimo reciba información apropiada y periódicamente actualizada, en particular a través de publicaciones náuticas, sobre las autoridades y estaciones designadas en aplicación del apartado 1, incluidos, llegado el caso, su zona de competencia geográfica, así como los procedimientos establecidos para la notificación de la información prevista por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de las autoridades y las estaciones designadas en virtud del apartado 1 y de las actualizaciones efectuadas.

▼M1*Artículo 22 bis***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.

▼ M1

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. La descripción y los principios básicos del SafeSeaNet se recogen en el anexo III.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, cuando se opere en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales en la Comunidad, los Estados miembros garantizarán que los sistemas o las redes de información que se desarrollen cumplen los requisitos de la presente Directiva y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet.

▼ B*Artículo 23***Cooperación entre los Estados miembros y la Comisión**

Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para el logro de los objetivos siguientes:

- a) optimizar el uso de la información notificada en virtud de la presente Directiva, en particular desarrollando enlaces telemáticos apropiados entre las estaciones costeras y las autoridades portuarias con vistas al intercambio de datos relativos a los movimientos de buques, a sus horas previstas de llegada a los puertos y a su carga;
- b) desarrollar y reforzar la eficacia de los enlaces telemáticos entre las estaciones costeras de los Estados miembros para tener un mejor conocimiento del tráfico y hacer un mejor seguimiento de los buques en tránsito y para armonizar y, en la medida de lo posible, aligerar los informes requeridos a los buques en navegación;

▼ M1

- 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

- d) elaborar, en su caso, planes concertados para albergar buques en peligro;

▼ M1

- 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.

▼M1*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.

*Artículo 24***Confidencialidad de la información**

1. Los Estados miembros, de conformidad con el Derecho comunitario o con sus legislaciones nacionales, tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que se les envíe en virtud de la presente Directiva y solo la utilizarán cumpliendo con lo dispuesto en la misma.
2. La Comisión examinará los problemas que se puedan plantear en el ámbito de la seguridad de las redes y la información, y propondrá toda modificación oportuna del anexo III para mejorar la seguridad de la red.

▼B*Artículo 25***Control de la aplicación de la presente Directiva y sanciones**

1. Los Estados miembros llevarán a cabo inspecciones periódicas y cualquier otra acción requerida para verificar el funcionamiento de los sistemas telemáticos en tierra establecidos en cumplimiento de la presente Directiva y, en particular, su capacidad para cumplir los requisitos de recepción y envío sin demora, las 24 horas del día, de la información notificada con arreglo a los artículos 13 y 15.
2. Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones en caso de infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva, y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar la aplicación de dichas sanciones. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.
3. Los Estados miembros informarán sin demora al Estado de abanderamiento y a cualquier otro Estado afectado de las medidas tomadas respecto a los buques que no ondeen su pabellón en virtud de los artículos 16 y 19 y del apartado 2 del presente artículo.
4. Cuando un Estado miembro compruebe que, con ocasión de un incidente o accidente en el mar referido en el artículo 19, la compañía no ha podido establecer ni mantener un enlace con el buque o con las estaciones costeras pertinentes, informará de ello al Estado que haya expedido, o en nombre del cual se haya expedido, el documento IGS de conformidad y el certificado asociado de gestión de la seguridad.

▼B

Cuando la gravedad del fallo demuestre la existencia de un defecto importante en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de una compañía establecida en un Estado miembro, el Estado miembro que haya expedido el documento de conformidad o el certificado de gestión de la seguridad al buque tomará inmediatamente las medidas necesarias contra la compañía de que se trate con vistas a que se retire el documento de conformidad y el certificado asociado de gestión de la seguridad.

*Artículo 26***Evaluación**

1. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión a más tardar el 5 de febrero de 2007 sobre los avances realizados en la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de lo dispuesto en los artículos 9, 10, 18, 20, 22, 23 y 25. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, de la plena aplicación de la Directiva.

2. Basándose en los informes a que se hace mención en el apartado 1, la Comisión informará seis meses después al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva. En sus informes, la Comisión establecerá la medida en que las disposiciones de la presente Directiva aplicadas por los Estados miembros están contribuyendo a incrementar la seguridad y la eficacia del transporte marítimo y a prevenir la contaminación producida por los buques.

3. La Comisión examinará la necesidad y viabilidad de medidas a nivel comunitario orientadas a facilitar el reembolso o la indemnización por los costes y daños en que se haya incurrido al acoger buques en peligro, incluidos unos requisitos adecuados en materia de cobertura de seguros o garantías financieras de otro tipo.

La Comisión informará de los resultados de este examen al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 5 de febrero de 2007.

DISPOSICIONES FINALES**▼M1***Artículo 27***Modificaciones**

1. Las referencias a los instrumentos de la OMI y de la Comunidad, las definiciones recogidas en el artículo 3 y los anexos podrán modificarse a fin de adaptarlos a las normas comunitarias o internacionales que se hayan adoptado, modificado o que hayan entrado en vigor, en la medida en que dichas modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

2. Los anexos I, III y IV podrán modificarse a la luz de la experiencia adquirida con la presente Directiva, en la medida en que dichas modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

▼M1

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 28, apartado 2.

*Artículo 28***Procedimiento de 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 ⁽¹⁾.
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.

▼B*Artículo 29*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar el 5 de febrero de 2004. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas 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 disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 30

La Directiva 93/75/CEE del Consejo quedará derogada a partir del 5 de febrero de 2004.

Artículo 31

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 32

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1

*ANEXO I***LISTA DE LA INFORMACIÓN QUE DEBERÁ NOTIFICARSE**

- 1. Información que deberá notificarse con arreglo al artículo 4 — Información general**
 - a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
 - b) puerto de destino;
 - c) hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de practicaaje, conforme a lo exigido por la autoridad competente, y hora probable de salida de dicho puerto;
 - d) número total de personas a bordo.

- 2. Información que deberá notificarse con arreglo al artículo 12 — Información sobre la carga**
 - a) la denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas cuando existan, las clases de riesgo de la OMI con arreglo a los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque necesario para las cargas CNI, tal como se definen en la regla VII/14.2, las cantidades de dichas mercancías y, si se están transportando en unidades de transporte de carga distintas de cisternas, su número de identificación;
 - b) dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.

- 3. Información que deberá notificarse con arreglo al artículo 13**
 - A. Información general**
 - a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
 - b) puerto de destino;
 - c) para un buque que abandone un puerto en un Estado miembro: hora probable de salida del puerto de salida o de la estación de practicaaje, conforme a lo exigido por la autoridad competente, y hora probable de llegada al puerto de destino;
 - d) para un buque procedente de un puerto situado fuera de la Comunidad y con destino a un puerto en un Estado miembro: hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de practicaaje, conforme a lo exigido por la autoridad competente;
 - e) número total de personas a bordo.
 - B. Información relativa a la carga**
 - a) la denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas cuando existan, las clases de riesgo de la OMI con arreglo a los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque tal como la defina el Código CNI, las cantidades de dichas mercancías, su localización a bordo y, si se están transportando en unidades de transporte de carga distintas de cisternas, su número de identificación;
 - b) confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque;
 - c) dirección en la que se pueda obtener información detallada sobre la carga.

▼B**4. Información mencionada en el artículo 5**

- A. identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
- B. fecha y hora;
- C o D. posición en latitud y longitud o marcación verdadera y distancia en millas náuticas desde una señal claramente identificada;
- E. rumbo;
- F. velocidad;
- I. puerto de destino y hora probable de llegada;
- P. carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase OMI;
- T. dirección para la comunicación de información relativa a la carga;
- W. número total de personas a bordo;

▼M1

- X. varios:
 - características y cantidad estimada de combustible de caldera para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 000 toneladas,
 - condiciones de navegación.

▼B

5. El capitán del buque informará inmediatamente a la autoridad competente o a la autoridad portuaria correspondiente de cualquier cambio en la información notificada en virtud del presente anexo.

▼ **M3***ANEXO II***Prescripciones aplicables al equipo de a bordo****I. BUQUES PESQUEROS**

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 m estarán equipados de un sistema de identificación automática (SIA) según lo dispuesto en el artículo 6 *bis*, con arreglo al siguiente calendario:

- buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2012,
- buques pesqueros de eslora total igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2013,
- buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros e inferior a 18 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2014,
- los buques pesqueros de construcción reciente y eslora superior a 15 metros se atenderán a lo dispuesto en el artículo 6 *bis* a partir del 30 de noviembre de 2010.

II. BUQUES QUE REALIZAN TRAVESÍAS INTERNACIONALES

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto de un Estado miembro, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto de un Estado miembro, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. En los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002, el RDT podrá ser un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas con arreglo al capítulo V del Convenio SOLAS.

III. BUQUES QUE REALIZAN TRAVESÍAS NO INTERNACIONALES**1. Sistemas de identificación automática (SIA)**

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS.

2. Sistemas de registro de datos de la travesía (RDT)

- a) Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.
- b) Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

▼M3

IV. EXENCIONES

1. **Exenciones de la obligación de llevar un SIA a bordo**

- a) Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación de las prescripciones relativas al SIA que figuran en el presente anexo a los buques de pasaje de menos de 15 metros de eslora o arqueo bruto inferior a 300 toneladas dedicados a travesías no internacionales.
- b) Los Estados miembros podrán eximir de la obligación de llevar instalado un SIA establecida en el presente anexo a los buques, distintos de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 500 toneladas que naveguen exclusivamente por las aguas interiores de un Estado miembro y fuera de las rutas normalmente utilizadas por otros buques provistos de SIA.

2. **Exenciones de la obligación de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S)**

Los Estados miembros podrán conceder exenciones de la obligación de llevar instalado un RDT o un RDT-S, según se expone a continuación:

- a) se podrá eximir de la obligación de llevar instalado un RDT a los buques de pasaje que únicamente realicen travesías por zonas marítimas no incluidas en la clase A mencionada en el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- b) los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y hayan sido construidos antes del 1 de julio de 2002 podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT siempre que se demuestre que la interfaz de un RDT con los aparatos existentes del buque no es razonable ni factible;
- c) los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías tanto internacionales como no internacionales, podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT-S en caso en que vayan a ser retirados permanentemente del servicio durante los dos años siguientes a la fecha de aplicación especificada en el capítulo V del Convenio SOLAS.

⁽¹⁾ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

▼ **M1***ANEXO III***MENSAJES ELECTRÓNICOS Y SAFESEANET****1. Concepto general y arquitectura**

El sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet, permitirá la recepción, el almacenamiento, la recuperación y el intercambio de información para la seguridad marítima, la seguridad portuaria y marítima, la protección del medio marino y la eficacia del tráfico y del transporte marítimos.

SafeSeaNet es un sistema especializado creado para facilitar el intercambio de información en formato electrónico entre los Estados miembros y para proporcionar a la Comisión la información pertinente según la legislación comunitaria. Se compone de una red de sistemas nacionales SafeSeaNet que se encuentran en los Estados miembros y un SafeSeaNet central que actúa de punto nodal.

La red SafeSeaNet vinculará todos los sistemas nacionales de SafeSeaNet e incluye el sistema SafeSeaNet central.

2. Gestión, funcionamiento, desarrollo y mantenimiento de SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionales de SafeSeaNet**

Los Estados miembros crearán y se ocuparán del mantenimiento de un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad de una autoridad nacional competente (ANC).

La ANC será responsable de la gestión del sistema nacional, que incluye la coordinación de usuarios y suministradores de datos a nivel nacional, así como de garantizar que se designen UN LOCODES y que se establezcan y mantengan la infraestructura informática nacional necesaria y los procedimientos descritos en el documento de control del interfaz y de las funcionalidades al que se hace referencia en el punto 2.3.

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá la interconexión de usuarios, autorizados bajo la responsabilidad de la ANC y podrá ser accesible para los participantes en el transporte marítimo identificados (propietarios de buques, agentes, capitanes, operadores y otros) siempre que cuenten con la autorización de la ANC, en particular para facilitar la presentación de informes por vía electrónica de conformidad con la legislación comunitaria.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

La Comisión es responsable de la gestión y el desarrollo a nivel de política del sistema central SafeSeaNet y de la supervisión del sistema SafeSeaNet, en cooperación con los Estados miembros mientras que, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, la Agencia, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, es responsable de la aplicación técnica.

El sistema SafeSeaNet Central que actúa como nodo interconectará todos los sistemas nacionales SafeSeaNet y establecerá la infraestructura informática necesaria y los procedimientos tal como se describen en el «Documento de control del interfaz y de las funcionalidades» a que se hace referencia en el apartado 2.3.

2.2. Principios de gestión

La Comisión creará un grupo de gestión de alto nivel, que adoptará su reglamento interno, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión para:

- formular recomendaciones para mejorar la eficacia y la seguridad de SafeSeaNet,

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

▼ M1

- facilitar orientaciones adecuadas para desarrollo de SafeSeaNet,
- asistir a la Comisión en la revisión del rendimiento de SafeSeaNet,
- aprobar el documento de control del interfaz y de las funcionalidades a que se hace referencia en el apartado 2.3 y sus futuras modificaciones.

2.3. *Documento de control del interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica de SafeSeaNet*

La Comisión desarrollará y mantendrá, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control del interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este IFCD describirá en detalle los requisitos de rendimiento y los procedimientos aplicables a los elementos nacionales y centrales del SafeSeaNet con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación comunitaria pertinente.

El IFCD incluirá normas sobre:

- orientaciones en materia de derechos de acceso para la gestión de la calidad de los datos,
- especificaciones en materia de seguridad de la transmisión y de intercambio de datos, y
- el archivo de la información a nivel nacional y central.

El IFCD indicará los medios de almacenamiento y disponibilidad de la información sobre productos peligrosos y contaminantes relativos a los servicios regulares para los que se ha concedido una exención de conformidad con el artículo 15.

La Agencia, en cooperación con los Estados miembros, elaborará la documentación técnica relativa al SafeSeaNet, como las normas sobre el formato del intercambio de datos, los manuales para los usuarios y las especificaciones de seguridad de la red.

3. **Intercambio de datos a través de SafeSeaNet**

El sistema utilizará normas de la industria y tendrá la capacidad de interactuar con los sistemas públicos y privados utilizados para crear, facilitar o recibir información en el marco del SafeSeaNet.

La Comisión y los Estados miembros cooperarán para examinar la viabilidad y el desarrollo de funcionalidades que, en la medida de lo posible garanticen que los suministradores de datos, incluidos capitanes, propietarios de buques, agentes, operadores, cargadores y las autoridades competentes tengan que transmitir la información una sola vez. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida sea accesible para su uso en todos los sistemas de información, notificación y de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) pertinentes.

Los mensajes electrónicos intercambiados de conformidad con la presente Directiva y la correspondiente legislación comunitaria se distribuirán a través de SafeSeaNet. Para ello, los Estados miembros desarrollarán y mantendrán las interfaces necesarias para la transmisión de datos por vía electrónica a SafeSeaNet.

Cuando las normas internacionales admitan el encaminamiento de la información LRIT relativa a buques de terceros países, las redes SafeSeaNet se utilizarán para distribuir entre los Estados miembros, con un nivel de seguridad apropiado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de la presente Directiva.

4. **Seguridad y derechos de acceso**

Los sistemas central y nacionales de SafeSeaNet cumplirán los requisitos de la presente Directiva relativos a la confidencialidad de la información así como los principios de seguridad y las especificaciones descritas en el IFCD respecto a los derechos de acceso.

Los Estados miembros identificarán a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, se atribuirán un papel y una serie de derechos de acceso.

▼ **M3***ANEXO IV***Medidas que pueden tomar los Estados miembros en caso de amenaza para la seguridad marítima y el medio ambiente**

(en aplicación del artículo 19, apartado 1)

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias como las descritas en el artículo 17 que involucren a un buque, la autoridad competente del Estado miembro afectado considere, en el marco del Derecho internacional, que es necesario evitar, reducir o eliminar una amenaza grave e inminente que pese sobre su litoral o intereses anejos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros o de las personas en tierra, o que se ha de proteger el medio marino, dicha autoridad podrá, en particular:

- a) restringir los movimientos del buque u ordenarle que siga un rumbo determinado; esta disposición no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque;
- b) emplazar al capitán del buque a que ponga fin a la amenaza para el medio ambiente o la seguridad marítima;
- c) enviar a bordo del buque a un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente;
- d) ordenar al capitán dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolcado del buque.

En el caso de que el buque esté siendo remolcado en virtud de un acuerdo de remolque o salvamento, las medidas adoptadas por la autoridad competente del Estado miembro con arreglo a las letras a) y d) podrán aplicarse asimismo a las empresas de asistencia, salvamento y remolque involucradas.