

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo

(2001/C 120 E/04)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2000) 802 final — 2000/0325(COD)

(Presentada por la Comisión el 8 de diciembre de 2000)

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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

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

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 ⁽¹⁾ de 13 de septiembre de 1993 estableció un sistema por el que las autoridades competentes reciben información sobre los buques con destino u origen en un puerto comunitario que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, y en relación con los incidentes en el mar. Esta Directiva prevé en su artículo 13 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 ⁽²⁾ relativa a una política común de seguridad marítima vino en que los principales objetivos de la actuación comunitaria incluyen la adopción de un sistema más completo de información.
- (4) El establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo contribuirá a la prevención de los accidentes y la contaminación en el mar y a reducir al mínimo sus consecuencias para el medio ambiente, 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. Las notificaciones efectuadas por estos buques a las autoridades costeras deben como mínimo mencionar el número de personas a bordo, la carga y el combustible de caldera que pudiera representar un riesgo grave de contaminación en cantidades superiores a un determinado volumen.
- (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 ofrecidos por los centros 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 viajes (sistemas VDR 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.
- (8) El conocimiento exacto de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de los buques 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 con origen o destino en los Estados miembros deben notificar esta información a las autoridades competentes o a las autoridades portuarias de esos Estados miembros. Los buques que no hagan escala en un puerto de la Comunidad deben hacer llegar información sobre la cantidad y el tipo de mercancías peligrosas que transportan a los sistemas de notificación empleados por las autoridades costeras de los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 247 de 5.10.1993, p. 19.

⁽²⁾ DO L 271 de 7.10.1993, p. 1.

- (9) Para aligerar y acelerar la transmisión y utilización de lo que pueden ser grandes cantidades de información sobre la carga, esa información debe enviarse electrónicamente a la autoridad competente o a la autoridad portuaria correspondiente. Cuando se utilizan los protocolos EDI, únicamente deben emplearse los formatos mencionados en la Directiva para evitar la proliferación indeseable de normas incompatibles. Por las mismas razones, los intercambios de información entre las autoridades competentes de los Estados miembros deben efectuarse electrónicamente.
- (10) Cuando las compañías interesadas hayan establecido, a satisfacción de los Estados miembros, procedimientos internos que garantizan la transmisión sin demora en la información prevista por la Directiva a la autoridad competente, debe ser posible eximir a los servicios regulares efectuados entre los puertos de uno o más Estados miembros de la obligación de notificación para cada viaje.
- (11) Cuando un Estado miembro considere que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar sean excepcionalmente desfavorables y creen un riesgo grave para el medio ambiente, debe impedir que se hagan a la mar los buques que transporten mercancías peligrosas hasta que vuelva la normalidad. En el ejercicio de sus poderes discrecionales, el Estado miembro debe considerar que se dan esas condiciones cuando en la zona considerada el viento alcance la fuerza 10 en la escala de Beaufort y se observe el correspondiente estado de la mar.
- (12) A causa de su comportamiento o de su estado, algunos buques presentan riesgos potenciales para la seguridad de la navegación y el medio ambiente. Los Estados miembros deberían prestar una atención especial al seguimiento de esos buques, tomar las medidas adecuadas, de conformidad con el derecho internacional, 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.
- (13) Los Estados miembros deben protegerse contra los riesgos para la seguridad marítima, las poblaciones locales y el medio ambiente que crean determinadas situaciones en el mar y la presencia de manchas contaminantes o de bultos a la deriva. A tal fin, los capitanes de los buques deben informar a las autoridades costeras de esas circunstancias, facilitando toda la información apropiada.
- (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) La falta de disponibilidad de puertos de refugio puede tener graves consecuencias en caso de accidente en el mar. Conviene por tanto que los Estados miembros elaboren planes para permitir, si la situación lo exige, dar refugio en sus puertos en las mejores condiciones posibles a los buques en peligro.
- (16) La eficacia de la Directiva depende en gran medida de su estricta aplicación por los Estados miembros. A tal fin, los Estados miembros deben asegurarse, mediante las verificaciones apropiadas, que los enlaces de comunicación establecidos a efectos de la Directiva funcionen de forma satisfactoria. Debe asimismo establecerse sanciones disuasorias para garantizar el respeto por las partes interesadas de las obligaciones de notificación o de emplazamiento a bordo de equipos establecidas por la Directiva.
- (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, control 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 Directiva. La creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima prevista por el Reglamento .../.../CEE contribuirá al logro de estos objetivos.
- (18) Con vistas a la aplicación efectiva de esta Directiva, es necesario que la Comisión esté asistida por un comité compuesto de representantes de los Estados miembros. Puesto que las medidas necesarias para aplicar esta Directiva son medidas de alcance general con arreglo a la definición del artículo 2 de 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⁾, es conveniente que estas medidas se adopten de acuerdo con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.
- (19) Determinadas disposiciones de la presente Directiva pueden modificarse mediante ese procedimiento para acomodarlas a la evolución de los instrumentos internacionales y de la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva.
- (20) 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.
- (21) Habida cuenta del principio de subsidiariedad, una directiva del Parlamento Europeo y del Consejo constituye el instrumento jurídico apropiado, ya que establece un marco para la aplicación obligatoria y uniforme por los Estados miembros de las obligaciones y procedimientos previstos a continuación, al tiempo que deja a cada uno de ellos la libre elección de las modalidades de aplicación que mejor se adaptan a su ordenamiento interno.

(¹) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

El objetivo de la presente Directiva es establecer en la Comunidad un sistema de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la seguridad de la eficacia del tráfico marítimo y la prevención de la contaminación por los buques.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, a excepción de:

- a) los buques de guerra, los buques de guerra auxiliares u otros buques de un Estado miembro explotados por éste y utilizados con fines no comerciales;
- b) los barcos de pesca de una eslora inferior a 45 metros y las embarcaciones de recreo;
- c) las provisiones de a bordo y el equipo de los buques.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «operadores», los propietarios o gestores del buque;
- b) «agente», toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque;
- c) «expedidor», toda persona que haya celebrado o en cuyo nombre se haya celebrado, o en cuyo nombre o por cuenta de quién se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías;
- d) «compañía», la compañía según la definición de la regla 1 del apartado 2 del Capítulo IX del Convenio SOLAS;
- e) «buque», cualquier barco o nave marítima;
- f) «mercancías peligrosas»:
 - las mercancías clasificadas en el Código IMDG
 - las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el Capítulo 17 del Código IBC
 - los gases licuados enumerados en el Capítulo 19 del Código IGC
 - 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 IBC o del apartado 1.1.6 del Código IGC.

- g) «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.
- h) «unidades de transporte», un vehículo para el transporte por carretera de mercancías, un vagón para el transporte ferroviario de mercancías, un contenedor, un vehículo cisterna de carretera, un vagón cisterna o una cisterna móvil;
- i) «instrumentos internacionales pertinentes», los instrumentos siguientes, en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva:
 - «MARPOL», el Convenio Internacional de 1973 para Prevenir la Contaminación por los Buques 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 de 1969 sobre el Arqueo de los Buques;
 - el Convenio Internacional de 1969 sobre la intervención en alta mar en casos de accidente que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, y el Protocolo de 1973 sobre la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos;
 - «Código IGS», el Código Internacional de Gestión de la Seguridad;
 - «Código IMDG», el Código Marítimo Internacional 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 INF», el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques;
 - «Resolución A 851(20) de la OMI», la Resolución 851(20) de la Organización Marítima Internacional titulada «Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar»;
- 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;
- k) «autoridades competentes», las autoridades y organizaciones habilitadas por los Estados miembros para recibir y transmitir información notificada en virtud de la presente Directiva;
- l) «autoridades portuarias», las autoridades portuarias competentes habilitadas por los Estados miembros para decidir y transmitir información notificada en virtud de la presente Directiva;
- m) «centro costero», el servicio de tráfico marítimo, 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.

TÍTULO I

NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES EN AGUAS EUROPEAS

Artículo 4

Notificación previa a la entrada en los puertos comunitarios

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que todo buque con destino en un puerto de la Comunidad anuncie su llegada a la autoridad portuaria:

- a) al menos 48 horas antes de su llegada, si el puerto de escala se conoce, o
- b) en cuanto se conozca el puerto de escala, si esta información está disponible menos de 48 horas antes de la llegada, o

- c) a más tardar, en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración del trayecto es inferior a 48 horas.

Artículo 5

Participación en los sistemas obligatorios de notificación

1. Los buques que penetren en la zona de competencia de un centro costero que aplique un sistema obligatorio de notificación homologado por la Organización Marítima Internacional deberán participar en el sistema de conformidad con las reglas y procedimientos pertinentes.

2. Las notificaciones de buques incluirán como mínimo la información mencionada en el Anexo I-1, sin perjuicio de la información adicional que requiera el Estado miembro de conformidad con la Resolución A.851(20) de la OMI.

Artículo 6

Organización del tráfico marítimo en las zonas de alta densidad de tráfico o peligrosas para la navegación

1. Los buques que penetren en la zona de competencia de un servicio de tráfico marítimo o de un sistema de organización del tráfico homologado por la OMI puesto bajo la responsabilidad de un Estado miembro deberán, llegado el caso y de conformidad con las reglas y procedimientos pertinentes, utilizar los servicios facilitados y cumplir las medidas aplicables en la zona y las instrucciones recibidas. La participación en un servicio de tráfico marítimo solamente podrá imponerse a los buques abanderados en un país tercero en las zonas marítimas situadas dentro de las aguas territoriales del Estado miembro de que se trate.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los servicios de tráfico marítimo y los sistemas de organización del tráfico puestos bajo su responsabilidad dispongan de personal suficiente y adecuadamente cualificado y de medios apropiados de comunicación y seguimiento de los buques y de que éstos se utilicen de conformidad con las directrices pertinentes de la OMI.

Artículo 7

Sistemas automáticos de identificación

1. Todo buque que haga escala en un puerto de la Comunidad deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el Anexo II-1, con un sistema automático de identificación que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI y que pueda transmitir la información referida en el Anexo I-2.

2. Los Estados miembros procurarán dotarse, en un plazo compatible con el calendario que figura en el Anexo II-1, de los equipos e instalaciones en tierra apropiados para recibir y utilizar la información referida en el apartado 1.

Artículo 8

Registradores de datos de viaje (cajas negras)

Los buques que hagan escala en un puerto de la Comunidad deberán ir equipados con un registrador de datos de viaje (caja negra) según las modalidades establecidas en el Anexo II-2. Las exenciones concedidas, llegado el caso, 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 ⁽¹⁾ expirarán en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

El registrador de datos de viaje deberá permitir almacenar de forma segura y recuperable, y poner a disposición del Estado miembro que lleve a cabo una investigación a raíz de un accidente marítimo la información pertinente sobre la posición, el movimiento, el estado físico, el mando y el control del buque de que se trate.

TÍTULO II

NOTIFICACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES A BORDO DE BUQUES (HAZMAT)

Artículo 9

Obligaciones del expedidor

Ninguna mercancía peligrosa o contaminante podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque en un puerto de un Estado miembro sin la entrega previa al capitán o al operador de una declaración que mencione la denominación técnica exacta de las mercancías peligrosas o contaminantes, en su caso de los números ONU, las clases de riesgo y las cantidades de esas mercancías y, si se transportan en unidades de transporte que no sean cisternas, los número de identificación correspondientes.

Será responsabilidad del expedidor facilitar al capitán o al operador la declaración requerida en virtud de la presente Directiva y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda efectivamente a la declarada de conformidad con el anterior párrafo.

Artículo 10

Notificación por los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes

1. El operador, agente o capitán de un buque 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 Anexo III a la autoridad competente designada por ese Estado miembro.

2. El operador, agente o capitán de un buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Comunidad y con destino en un puerto situado en la Comunidad, o que tenga que fondear en las aguas territoriales de un Estado miembro, notificará la información mencionada en el Anexo III a la autoridad compe-

tente 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, 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 anteriores a notificar la información referida en el Anexo III a la autoridad portuaria del puerto de origen o destino en la Comunidad, según el caso.

El procedimiento establecido deberá garantizar el acceso de la autoridad competente a la información enumerada en el Anexo III en todo momento en caso de necesidad. A tal fin, la autoridad portuaria competente conservará la información referida en el Anexo III durante un plazo suficiente para que pueda utilizarse en caso de accidente o incidente 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.

4. El operador, agente o capitán del buque deberá comunicar la información sobre la carga indicada en el punto 5 del Anexo III a la autoridad portuaria o a la autoridad competente por vía electrónica. Cuando se utilicen mensajes EDI para transmitir datos, deberán utilizarse los formatos de mensaje EDI-FACT indicados en el Anexo IV.

5. Los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes en tránsito a través de las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva de los Estados miembros y que no tengan su destino ni su origen en un puerto de la Comunidad notificarán a los centros costeros que apliquen un sistema obligatorio de notificación como el referido en el apartado 1 del artículo 5, la cantidad y la clase OMI de las mercancías peligrosas transportadas.

Artículo 11

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 III.

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

- el intercambio de datos deberá efectuarse por vía electrónica y permitir la recepción y el tratamiento de mensajes notificados de conformidad con el artículo 10;
- el sistema deberá permitir la transmisión de información las 24 horas del día;
- cada Estado miembro deberá estar en situación de transmitir sin demora a la autoridad competente de otro Estado miembro que la solicite la información sobre el buque y la carga peligrosa o contaminante a bordo.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

*Artículo 12***Exenciones**

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 10 a los servicios regulares nacionales efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se reúnan las condiciones siguientes:

— la compañía que opere los servicios regulares mencionados anteriormente elaborará y mantendrá actualizada una lista de los buques de que se trate y la transmitirá a la autoridad competente que corresponda;

— para cada trayecto efectuado, la información enumerada en el Anexo III deberá mantenerse a disposición de la autoridad competente y a petición de ésta. La compañía deberá implantar un sistema interno que garantice la transmisión sin demora, previa solicitud, de dicha información a la autoridad competente las 24 horas del día, en forma electrónica de conformidad con el apartado 2 del artículo 10.

2. Los Estados miembros verificarán periódicamente que las condiciones previstas en el apartado 1 se cumplan. Cuando al menos una de esas condiciones ya no se cumpla, los Estados miembros retirarán inmediatamente la exención a la compañía de que se trate.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de compañías y buques exentos en aplicación del presente artículo, así como toda actualización de dicha lista.

4. Cuando dos Estados miembros o más se vean afectados por un servicio regular internacional explotado por una misma compañía, podrán colaborar con vistas a la concesión de una exención a la compañía de que se trate de conformidad con los requisitos fijados por el presente artículo.

TÍTULO III

SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES PELIGROSOS E INTERVENCIÓN EN CASO DE INCIDENTE Y ACCIDENTE EN EL MAR*Artículo 13***Buques que presentan un riesgo potencial para la navegación**

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 el medio ambiente según la definición de la presente Directiva:

— los buques víctimas de accidentes o incidentes en el mar referidos en el artículo 14;

— los buques que hayan incumplido las obligaciones de notificación impuestas por la presente Directiva;

— los buques que hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los servicios de

tráfico marítimo puestos bajo la responsabilidad de un Estado miembro;

— los buques respecto de los cuales existan pruebas o una fuerte presunción de vertidos voluntarios de hidrocarburos o de otras infracciones del Convenio Marpol en las aguas bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

— los buques a los que se haya denegado el acceso a los puertos comunitarios o que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el Anexo I-1 de la Directiva 95/21/CE.

2. Los centros costeros que posean información pertinente sobre los buques referidos en el apartado 1 la comunicarán a los centros costeros interesados de los demás Estados miembros situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. Sin perjuicio del artículo 15 y de conformidad con el derecho internacional, los Estados miembros tomarán las medidas apropiadas en relación con los buques referidos en el primer apartado que hayan identificado, o que les hayan sido indicados por otros Estados miembros, con vistas a prevenir o reducir los riesgos para la seguridad o el medio ambiente en el mar. Los Estados miembros efectuarán las comprobaciones o actuaciones que estimen apropiadas, en condiciones compatibles con la Directiva 95/21/CE, con vistas a establecer cualquier posible infracción de las disposiciones de la presente Directiva o de las reglas pertinentes de los convenios internacionales en vigor. Llegado el caso, informarán al Estado miembro que les haya transmitido la información en virtud del apartado 2 de los resultados de su intervención.

*Artículo 14***Notificación de incidentes y accidentes en el mar**

1. Con vistas a prevenir o reducir cualquier riesgo significativo para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente, el capitán de todo buque que navegue por el mar territorial, la zona económica exclusiva o alta mar frente a las costas de un Estado miembro deberá advertir inmediatamente al centro costero competente en esa zona geográfica de:

— 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;

— 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;

— cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas y del litoral de un Estado miembro, como cualquier vertido o riesgo de vertido de productos contaminantes en el mar, así como cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

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 y, llegado el caso, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre la carga, el número de personas a bordo, detalles del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851(20) de la OMI.

Artículo 15

Medidas en caso de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables

Cuando un Estado miembro considere que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar sean excepcionalmente desfavorables y haya un riesgo grave de contaminación de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados miembros, deberá prohibir, mediante toda medida administrativa apropiada, que los buques que puedan crear ese riesgo abandonen los puertos situados en la zona de que se trate.

La prohibición de salir del puerto se levantará en cuanto se haya comprobado que el buque puede salir del puerto sin representar un riesgo grave según la definición del párrafo anterior.

Artículo 16

Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar

1. En caso de incidentes o accidentes en el mar referidos en el artículo 14, los Estados miembros tomarán todas las medidas apropiadas, de conformidad con el derecho internacional, para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente marino.

El Anexo V contiene la 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, en su caso, el propietario de la carga deberán cooperar plenamente 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.

3. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) informará a la compañía de cualquier accidente o incidente acaecido en el mar. En cuanto haya sido informada de una situación semejante, la compañía deberá entrar en contacto con el centro costero competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

Artículo 17

Puertos de refugio

Los Estados miembros tomarán las disposiciones necesarias para garantizar la disponibilidad en su territorio de puertos capaces de albergar buques en peligro. A tal fin, previa consulta a las partes interesadas, los Estados miembros elaborarán planes que detallen, para cada puerto afectado, las características de la zona, las instalaciones disponibles, las limitaciones ope-

rativas y medioambientales y los procedimientos relacionados con su posible uso para acoger a los buques en peligro.

Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en aplicación del párrafo anterior.

Artículo 18

Información a las partes interesadas

1. Si es preciso, la autoridad costera competente del Estado miembro interesado avisará por radio en los sectores afectados sobre cualquier incidente notificado de conformidad con el apartado 1 del artículo 14 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza para la navegación.

2. Las autoridades competentes que posean la información notificada de conformidad con los artículos 10 y 14 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 apropiadas para informar de todo ello al Estado 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 14.

TÍTULO IV

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 19

Designación y publicación de la lista de organismos competentes

1. Cada Estado miembro designará las autoridades competentes, las autoridades portuarias y los centros costeros 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 actualizada, en particular a través de las publicaciones náuticas, sobre las autoridades y centros designados 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 Directiva.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de los organismos designados en virtud del apartado 1 y de las actualizaciones efectuadas.

Artículo 20

Cooperación entre los Estados miembros y la Comisión

1. 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 los centros costeros 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 los centros costeros de los Estados miembros para tener un mejor conocimiento del tráfico y hacer un mejor seguimiento de los buques en tránsito a lo largo de las costas europeas y para armonizar y, en la medida de lo posible, aligerar los informes requeridos de los buques en navegación.
- c) Ampliar la cobertura del sistema europeo de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques que navegan por las aguas europeas. A este fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer sistemas obligatorios de notificación, servicios obligatorios de tráfico marítimo y, llegado el caso, sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para homologación.

2. La Agencia Europea de Seguridad Marítima creada en virtud del Reglamento . . ./CEE, contribuirá al logro de los objetivos siguientes:

- facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión para el logro de los objetivos mencionados en el apartado 1;
- promover la cooperación entre los Estados ribereños de las zonas marítimas afectadas en los ámbitos cubiertos por la presente Directiva;
- mejorar la información del sector marítimo sobre los requisitos y procedimientos previstos por la presente Directiva;
- recopilar y poner a disposición de las partes interesadas la lista de organismos competentes designados en virtud del artículo 19, los datos pertinentes sobre las compañías que gozan de una exención con arreglo al artículo 12, los buques que presentan un riesgo potencial para la navegación referidos en el artículo 13 y toda información apropiada con vistas a la aplicación de la presente Directiva;
- desarrollar y explotar todo sistema de información necesario para lograr los objetivos referidos en los guiones anteriores;

- establecer, en particular para garantizar unas condiciones óptimas de tráfico en las zonas de alta densidad de tráfico o peligrosas para la navegación, los centros regionales de gestión de la información recogida y utilizada en virtud de la presente Directiva.

Artículo 21

Confidencialidad de la información

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que les sea transmitida en virtud de la presente Directiva y que deberán utilizar únicamente con fines de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

Artículo 22

Control de la aplicación de la Directiva y sanciones

1. Los Estados miembros verificarán, mediante inspecciones regulares e inspecciones sin previo aviso, el funcionamiento de los sistemas telemáticos establecidos en cumplimiento de la 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 10 y 12.

2. Los Estados miembros establecerán en su derecho interno sanciones económicas a los operadores, agentes, expedidores, propietarios de la carga y capitanes de buques en caso de infracción de las disposiciones de la presente Directiva.

Las sanciones económicas referidas en el párrafo anterior deberán ser lo suficientemente elevadas para disuadir a la persona de cometer una infracción o de persistir en esa infracción.

3. Sin perjuicio de las demás medidas necesarias para la aplicación de la Directiva, el régimen de sanciones económicas establecido por los Estados miembros deberá aplicarse en particular a las siguientes infracciones de la Directiva:

- falta de aviso previo de llegada al puerto con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4;
- falta de advertencia a un sistema obligatorio de notificación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5;
- violación de las reglas aplicables en un sistema de organización del tráfico o incumplimiento de las instrucciones dadas por un servicio de tráfico marítimo designado por un Estado miembro, con arreglo al artículo 6;
- ausencia o fallo de funcionamiento del sistema automático de identificación a bordo del buque o del registrador de datos del viaje con arreglo a los artículos 7 y 8;
- falta de declaración, o declaración inexacta, por el expedidor con arreglo al artículo 9;

- incumplimiento de los requisitos de notificación establecidos en los artículos 10 y 12;
 - falta de aviso de un incidente, accidente o situación en el mar con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14;
 - salida de un puerto en violación del artículo 15;
 - falta de cooperación con las autoridades nacionales con vistas a reducir al mínimo las consecuencias de un accidente en el mar, de conformidad con el artículo 16.
4. 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 lleven su bandera en virtud de los artículos 13 y 16 y del apartado 2 del presente artículo.

5. Cuando un Estado miembro compruebe que, con ocasión de un accidente o incidente en el mar referido en el artículo 16, la compañía no haya podido establecer ni mantener un enlace con el buque o con las autoridades operativas pertinentes, informará de ello al Estado que haya expedido, o en nombre del cual se haya expedido, el certificado IGS.

Cuando la gravedad del fallo demuestre la existencia de un defecto importante de conformidad en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de la compañía, el Estado miembro que haya expedido el documento de conformidad o el certificado de gestión de la seguridad al buque retirará inmediatamente la certificación IGS a la compañía de que se trate.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23

Procedimiento de modificación

El procedimiento establecido en el artículo 24 podrá aplicarse para:

- introducir, a efectos de la presente Directiva, las modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor en lo que se refiere a los instrumentos internacionales pertinentes mencionados en la letra i) del artículo 2,
- modificar las obligaciones y procedimientos descritos en los anexos a la luz de la experiencia adquirida con la presente Directiva.

Artículo 24

Comité de reglamentación

1. La Comisión estará asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.
2. En el caso en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, en cumplimiento de las disposiciones del artículo 8 de dicha Decisión.
3. El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

Artículo 25

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar el 1 de julio de 2002 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

Artículo 26

La Directiva 93/75/CEE del Consejo quedará derogada 24 meses después de la adopción de la presente Directiva.

Artículo 27

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

Artículo 28

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO I

INFORMACIÓN NOTIFICADA POR LOS BUQUES MENCIONADOS EN EL TÍTULO I**1. Información mencionada en el artículo 5**

- A — Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI)
- C o D: Posición
- G — Puerto de origen
- I — Puerto de destino y hora probable de llegada
- P — Carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase OMI
- W — Número total de personas a bordo
- X — Otra información:
 - Dirección para la comunicación de información sobre la carga
 - Características y volumen estimado del combustible de caldera para los buques que transporten más de 5 000 toneladas de combustible de caldera.

2. Información mencionada en el artículo 7

- Identificación del buque (nombre, código de llamada, número OMI de identificación o número MMSI)
- Tipo de buque
- Posición, rumbo, velocidad y condiciones de navegación
- Puerto de origen, puerto de destino y hora probable de llegada
- Presencia a bordo de mercancías peligrosas: sí/no
- En caso afirmativo, dirección para la comunicación de información sobre la carga.

3. En caso de cambio en la información notificada en virtud del presente Anexo, el capitán del buque informará de ello inmediatamente a la autoridad costera correspondiente.
-

ANEXO II

PRESCRIPCIONES APLICABLES AL EQUIPO DE A BORDO

I. SISTEMAS AUTOMÁTICOS DE IDENTIFICACIÓN (AIS)

1. Buques construidos a partir de 1 de julio de 2002

Los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas construidos a partir de 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 7.

2. Buques construidos antes de 1 de julio de 2002

Los buques construidos antes de 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 7 de acuerdo con el calendario siguiente:

- buques de pasaje: a más tardar el 1 de julio de 2003;
- buques cisterna: a más tardar con ocasión de la primera revisión del material de seguridad efectuada después de 1 de julio de 2003;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 50 000 toneladas, a más tardar el 1 de julio de 2004;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, pero inferior a 50 000, a más tardar el 1 de julio de 2005;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna en arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas, pero inferior a 10 000, a más tardar el 1 de julio de 2006;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 3 000, a más tardar el 1 de julio de 2007.

II. REGISTRADOR DE DATOS DE VIAJE («CAJA NEGRA»)

Los buques de las categorías siguientes que hagan escala en un puerto de la Comunidad deberán ir equipados con un registrador de datos (caja negra) que cumpla las normas de funcionamiento previstas en la Resolución A.861(20) de la OMI y las normas de ensayo definidas en la Norma nº 61996 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

- buques de pasaje construidos a partir de 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la Directiva;
- buques, a excepción de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir de 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la Directiva;
- buques de pasaje construidos antes de 1 de julio de 2002, a más tardar el 1 de enero de 2004;
- buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 20 000 toneladas, a más tardar el 1 de enero de 2007;
- buques de carga de un arqueo bruto comprendido entre 3 000 y 20 000 toneladas, a más tardar el 1 de enero de 2008.

ANEXO III

INFORMACIÓN QUE SE DEBERÁ NOTIFICAR DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 10

1. Identificación del buque (nombre, código de llamada y, llegado el caso, número OMI de identificación)
2. Puerto de destino
3. Hora de salida de un buque que abandona un puerto de un Estado miembro (apartado 1 del artículo 10)
4. Hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de práctico, conforme exija la autoridad competente, y hora probable de salida de ese puerto (apartado 2 del artículo 10).
5. Designación técnica exacta de las mercancías peligrosas o contaminantes, números ONU asignados, cuando existan, clases de riesgo OMI determinadas de conformidad con los códigos IMDG, IBC e IGC y, llegado el caso, la categoría del buque según la definición del Código INF, las cantidades de estas mercancías y su localización a bordo y, si se transportan en unidades de transporte que no sean cisternas, los números de identificación respectivos.
6. Confirmación de la presencia a bordo de una lista, manifiesto o plano de carga adecuado que especifique las mercancías peligrosas o contaminantes embarcadas en el buque y su emplazamiento.
7. Dirección donde se pueda obtener información detallada sobre la carga.

ANEXO IV

MENSAJES ELECTRÓNICOS EDIFACT

Los mensajes EDIFACT a que se refiere el apartado 4 del artículo 10 son los siguientes:

- MOTREQ («Vessel Data Request»): mensaje enviado cuando se requiere información tanto sobre un buque específico como sobre las mercancías peligrosas o contaminantes a bordo;
- APERAK («Application Acknowledgement»): mensaje para indicar que los datos relativos al buque de que se trate están disponibles y serán enviados, o bien que no están disponibles;
- VESDEP («Vessel Movement Data»): mensaje que especifica la información relativa al viaje del buque de que se trate;
- IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): mensaje que especifica la naturaleza de la carga peligrosa o contaminante transportada;
- BAPLIE («Bayplan»): mensaje que suministra información sobre el emplazamiento de las mercancías a bordo del buque.

ANEXO V

MEDIDAS QUE PUEDEN TOMAR LOS ESTADOS MIEMBROS EN CASO DE RIESGO PARA LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**(en aplicación del apartado 1 del artículo 16)**

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias del tipo descrito en el artículo 14 que afecten a un buque incluido en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, la autoridad competente del Estado miembro interesado considere que, en el marco del derecho internacional, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace a su litoral o intereses conexos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros, o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, dicha autoridad podrá, en particular:

- Restringir los movimientos del buque o imponerle un itinerario determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.
- Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.
- Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informado al centro costero competente.
- Ordenar al capitán a dirigirse a un puerto de refugio en la costa en caso de peligro inminente.
- Imponer el practicaje o el remolcado del buque.