



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 28.4.2011
COM(2011) 232 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**Innforme de evaluación de la aplicación e impacto de las medidas tomadas según la
Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de
seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Innforme de evaluación de la aplicación e impacto de las medidas tomadas según la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

1. INTRODUCTION

La 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 marítimo¹, tiene por objeto implantar en la Comunidad un sistema de seguimiento y de información con vistas a mejorar la seguridad y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la respuesta de las autoridades a los incidentes, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y salvamento, y contribuir a una mejor prevención y detección de la contaminación que generan los buques.

Con ese propósito, la Directiva establece una serie de requisitos nuevos en el ámbito del seguimiento del tráfico marino y la gestión de información, tomando en consideración las reglas internacionales para los sistemas de notificación de buques, los servicios de tráfico marítimo y el progreso tecnológico en el ámbito de la identificación y el seguimiento de buques.

Con el fin de mejorar la implantación de un sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo a nivel de la UE, la Directiva establece obligaciones destinadas a crear un marco de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

Para asegurar la disponibilidad de lugares de refugio para acoger barcos en peligro, la Directiva obliga a los Estados miembros a elaborar planes de acogida de dichos barcos.

La Directiva se aplica en general a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas y a los buques cisterna de un arqueo superior a 5 000 toneladas a bordo. Entran en el ámbito de la Directiva todos los buques que hagan escala en puertos de la Unión Europea, aquellos que entren en zonas con sistemas obligatorios de notificación de buques adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y operados por los Estados miembros, y los buques involucrados en incidentes y accidentes dentro de la zona de búsqueda y salvamento/zona económica exclusiva o el equivalente de un Estado miembro.

La eficacia de la Directiva depende de las acciones para aplicarla y hacerla cumplir emprendidas por los Estados miembros y la Comisión. En este contexto, el artículo 26, apartado 1, impone a los Estados miembros la obligación de informar a la Comisión del progreso en la aplicación de la Directiva y, en particular, de lo dispuesto en los artículos 9, 10, 18, 20, 22, 23 y 25 para el 5 de febrero de 2007 y sobre la plena aplicación de la Directiva para el 31 de diciembre de 2009. El Artículo 26, apartado 2, establece que la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo de la aplicación de la Directiva², con vistas en

¹ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

² Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento

particular a determinar la medida en que la Directiva está contribuyendo a incrementar la seguridad y la eficacia del transporte marítimo y a prevenir la contaminación del mar. La Comisión lo hará basándose en los informes de los Estados miembros mencionados más arriba.

El presente informe evalúa la aplicación de la Directiva y el impacto de las medidas adoptadas.

2. MÉTODO DE EVALUACIÓN

La aplicación de la Directiva por los Estados miembros comprende la aplicación tanto legal como técnica. La aplicación legal se logra mediante la transposición formal de la Directiva y el cumplimiento de la legislación nacional correspondiente. La aplicación técnica consiste en la construcción y operación de la instalación en tierra necesaria para la recepción e intercambio de datos.

Además de las acciones que han tomado los Estados miembros, se ha aplicado la Directiva a nivel de la UE mediante la implantación de un sistema de información llamado SafeSeaNet. La Comisión ha desarrollado el sistema en estrecha colaboración con los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)³ en el marco del grupo SafeSeaNet.

La AESM opera y sigue el rendimiento y la calidad de los datos del sistema central SafeSeaNet las veinticuatro horas del día. Los problemas que requieren acciones inmediatas se comunican a los Estados miembros sin dilación alguna. Se informa a los Estados miembros de las cuestiones relacionadas con el suministro de datos a través de informes trimestrales de calidad de los datos. Dichos informes constituyen herramientas útiles para evaluar la aplicación técnica de la Directiva en los Estados miembros, ya que proporcionan una panorámica del suministro de datos al sistema central SafeSeaNet por parte de los sistemas nacionales y del intercambio de datos mediante SafeSeaNet.

Desde 2009 la AESM se ha involucrado en un programa de inspecciones en nombre de la Comisión con el fin de evaluar la aplicación de la Directiva en los Estados miembros. Aunque el programa de inspecciones sigue en curso, en diciembre de 2010 se habían concluido ocho inspecciones, de las cuales la AESM había informado a la Comisión. Los informes de inspección de la AESM proporcionan más información detallada sobre los aspectos administrativos, procedimentales y operativos de las medidas de aplicación en los Estados miembros. Dado que los resultados de la inspección solo conciernen a parte de los Estados miembros, las conclusiones solo se recogerán a nivel general en el informe.

La evaluación de la aplicación de la Directiva 2002/59/CE en el presente informe se basa en los informes de los Estados miembros sobre su plena aplicación. Durante la evaluación del intercambio real de datos entre los Estados miembros se han utilizado los informes trimestrales de la AESM sobre la calidad de los datos de SafeSeaNet.

y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 101). En el presente informe se han tomado en consideración las modificaciones cuando ha sido necesario.

³ Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1), en su versión modificada.

3. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

La aplicación de la Directiva y el desarrollo técnico del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marino surgió prácticamente de la nada y se ha ido realizando paso a paso desde la adopción de la Directiva en 2002. La transposición de la Directiva a la legislación nacional fue el primer paso, que los Estados miembros tuvieron que terminar para el 5 de febrero de 2004.

El segundo paso fue la construcción de una instalación en tierra para la aplicación de la Directiva a finales de 2007, a fin de que el intercambio de datos entre los sistemas nacionales estuviese operativo como muy tarde un año después, a finales de 2008.

Con el propósito de evaluar las medidas de aplicación en curso, los Estados miembros tuvieron que informar a la Comisión del progreso en la aplicación de la Directiva para el 5 de febrero de 2007.

Finalmente, los Estados miembros tuvieron que informar de la plena aplicación de la Directiva para el 31 de diciembre de 2009.

3.1. Transposición a la legislación nacional

La mayoría de Estados miembros informaron de que la transposición de la Directiva a la legislación nacional se había terminado a tiempo, para el 5 de febrero de 2004 o unas pocas semanas después. Sin embargo, se dio un pequeño retraso en algunos Estados miembros y el último informe de un Estado miembro se recibió en diciembre de 2005.

A partir de las notificaciones de los Estados miembros, la Comisión inició una serie de procedimientos de infracción. En la actualidad todos estos procedimientos están archivados, habiéndose archivado el último en 2008.

3.2. Informes de aplicación por parte de los Estados miembros

La Comisión lanzó un cuestionario para ayudar a los Estados miembros en la preparación de los informes respecto al progreso en la aplicación de la Directiva y, en particular, respecto a lo dispuesto en los artículos 9, 10, 18, 20, 22, 23 y 25. El propósito de los informes de progreso era cerciorarse de que para finales de 2007 los Estados miembros ya hubiesen dispuesto todo el equipo necesario y las instalaciones en tierra para aplicar la Directiva y que todo el equipo de transmisión e intercambio de información entre sistemas nacionales estuviera operativo como máximo un año después.

La mayoría de Estados miembros respondieron al cuestionario a tiempo. Hubo que iniciar algunos procedimientos de infracción, pero se archivaron todos posteriormente, el último en 2009.

Tres Estados miembros entregaron a su debido tiempo los informes sobre la plena aplicación de la Directiva, para el 31 de diciembre de 2009. La mayoría de Estados miembros enviaron sus informes a mediados de junio de 2010. Los últimos informes se recibieron en septiembre de 2010.

Los informes de algunos Estados miembros solo proporcionan información bastante general y la Comisión ha enviado cartas a dichos Estados miembros solicitando información más detallada.

3.3. La cooperación en el desarrollo de la infraestructura y los estándares técnicos

La aplicación correcta de la Directiva solo puede hacerse mediante la recogida e intercambio efectivos de datos electrónicos entre Estados miembros. Para lograrlo, establece la obligación tanto de los Estados miembros como de la Comisión de cooperar en el desarrollo de enlaces telemáticos entre las estaciones costeras con vistas al intercambio de datos sobre movimientos de buques, escalas y cargamentos.

El proceso de desarrollo e implantación del Sistema Comunitario de Seguimiento sobre el Tráfico Marítimo (SafeSeaNet) se ha llevado a cabo en el marco del grupo SafeSeaNet, compuesto de expertos de los Estados miembros. Al principio, este Grupo lo presidía la Comisión. Desde 2004 el grupo ha estado presidido por la AESM y ha elaborado un conjunto completo de documentación, especificaciones técnicas y procedimientos operativos a fin de establecer el sistema SafeSeaNet en toda la UE.

El sistema SafeSeaNet está compuesto de sistemas nacionales y de la Red central SafeSeaNet, que opera la AESM. Todos estos sistemas se han construido y operan de acuerdo con las especificaciones y procedimientos técnicos acordados en el grupo SafeSeaNet.

Cuando se preparó el borrador del Tercer Conjunto de Normas sobre Seguridad Marítima, se tuvo en cuenta el trabajo hecho para el desarrollo de SafeSeaNet y la experiencia obtenida al utilizarlo. En el marco del Tercer Conjunto de Normas sobre Seguridad Marítima, la Directiva 2009/17/CE por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE otorga un claro estatuto jurídico a SafeSeaNet y establece los requisitos técnicos del sistema. La modificación también proporciona reglas para la gestión, manipulación, desarrollo y mantenimiento de SafeSeaNet. La Comisión se encarga de la gestión, desarrollo y supervisión del sistema SafeSeaNet a nivel de políticas, en cooperación con los Estados miembros. La AESM se encarga de la aplicación técnica del sistema en cooperación con los Estados miembros y la Comisión.

Para la gestión de SafeSeaNet, la Comisión creó el Grupo de Gestión de Alto Nivel de SafeSeaNet⁴ el 31 de julio de 2009 mediante la Decisión 2009/584/CE. El Grupo se compone de representantes de los Estados miembros y la Comisión, mientras que la AESM goza de un estatuto de observador permanente y contribuye activamente a la labor del Grupo.

4. CUESTIONES CLAVE PARA LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

Las cuestiones clave para la aplicación de la Directiva son la transposición y el cumplimiento de las obligaciones de notificación de los buques; la creación de la infraestructura administrativa y técnica para la recepción de dichas notificaciones y para el seguimiento del tráfico marítimo con medios técnicos (como el Sistema de Identificación Automática (SIA)); el establecimiento y utilización de SafeSeaNet; y la capacidad de las autoridades para intervenir en los casos de accidentes e incidentes.

4.1. Notificaciones de buques

La notificación obligatoria sirve para identificar los buques que entran en los puertos de la UE, detectar mercancías peligrosas y contaminantes a bordo de estos y proporcionar

⁴ DO L 201 de 1.8.2009, p. 63.

información inmediata sobre accidentes, incidentes y otras situaciones peligrosas en el mar para las autoridades de salvamento y respuesta de los Estados miembros.

Notificación previa a la entrada en puerto

La notificación previa a la entrada en puerto sirve para identificar el buque y contiene información general sobre este (nombre, número de identificación, puerto de destino, hora aproximada de llegada y salida, y número de personas a bordo), que ha de proporcionar a las autoridades portuarias el operador, agente o capitán de un buque que se dirija a un puerto de un Estado miembro, por regla general, al menos con veinticuatro horas de antelación (artículo 4).

Notificación de mercancías peligrosas y contaminantes

El operador, agente o capitán debe notificar a las autoridades competentes de las mercancías peligrosas o contaminantes (hazmat) que se carguen o se lleven a bordo de un buque con dirección a un puerto de un Estado miembro. La persona que se encargue del cargamento debe facilitar información sobre los aspectos técnicos de las mercancías peligrosas o contaminantes para transportar o cargar en un buque dentro de la UE al capitán u operador del buque antes de que el cargamento se suba a bordo (artículo 12). Esta notificación se introduce el sistema y así queda disponible para las autoridades de rescate y respuesta.

Notificación de incidentes y accidentes en el mar

El cumplimiento de la obligación de los capitanes de buques de informar sobre accidentes e incidentes (por ejemplo, colisión, corrimientos de la carga, fallos en el aparato de gobierno, peligro de descarga de productos contaminantes en el mar) alerta a las autoridades de búsqueda y rescate y respuesta de los Estados miembros ribereños y facilita la toma de medidas de rescate y respuesta (artículo 17).

Conclusión sobre notificación por los buques

Todos los Estados miembros han transpuesto a la legislación nacional la obligación de informar. Puede concluirse que la legislación sobre la obligación de informar está establecida y que cumple los propósitos para los que fue concebida.

Respecto al informe de incidentes y accidentes en el mar, del informe de la AESM sobre la calidad de datos de SafeSeaNet se desprende que los Estados miembros no informan de todos los incidentes y que tienen dificultades para determinar el tipo de informe que deben enviar. También parece haber problemas con el informe electrónico de incidentes, dado que siguen usándose otros medios no electrónicos, como el fax.

4.2. Seguimiento de movimientos de buques y buques peligrosos

Las principales herramientas de seguimiento de buques son las instalaciones en tierra para la recepción y utilización de la información recibida por parte del Sistema de Identificación Automática (SIA) a bordo de los barcos y de los sistemas obligatorios de notificación de buques y los Servicios de Tráfico Marítimo (STM) operados por los Estados miembros.

Sistemas de identificación automática (SIA)

Las señales de radio enviadas a través del sistema SIA a bordo de un barco pueden detectarse normalmente a una distancia de 60 – 80 km de la estación de envío. Por esa razón el sistema SIA se utiliza frecuentemente para el seguimiento de buques desde estaciones en tierra, aunque en principio se hizo obligatorio como equipo de navegación a fin de evitar colisiones.

Los Estados miembros están obligados a construir instalaciones en tierra para recibir y utilizar la información que se reciba del SIA (artículo 9). Dichas instalaciones habrán de estar terminadas a finales de 2007 y los sistemas nacionales de transmisión e intercambio de información entre Estados miembros un año después.

Todos los Estados miembros han informado de la aplicación del artículo 9.

Sistemas obligatorios de notificación de buques

Los sistemas obligatorios de notificación de buques sirven para identificar, dirigir y proporcionar información a los buques. Los Estados miembros están obligados a controlar y asegurarse de que todos los buques que se incorporen a un sistema obligatorio de notificación de buques (MRS, por sus siglas en inglés) adoptado por la OMI y operado por uno o varios Estados miembros cumplen los requisitos del sistema. Los Estados miembros y la Comisión están obligados a trabajar juntos para instalar, cuando sea necesario, sistemas obligatorios de notificación de buques con vistas a presentar una propuesta a la OMI para su aprobación (artículo 5).

Trece Estados miembros ribereños operan en la actualidad sistemas obligatorios de notificación, a los que se hace referencia en el artículo 5. Los trece Estados miembros han informado de la aplicación de las obligaciones del artículo 5. Seis Estados miembros operan el Sistema de Notificación de Petroleros para Europa Occidental (WETREP, por sus siglas en inglés), sistema obligatorio para los petroleros que transporten fuelóleo, betún de petróleo y alquitrán, adoptado por la OMI en diciembre de 2004. Dichos Estados miembros han expresado cierto recelo por la obligación de intercambiar datos del WETREP a través de SafeSeaNet con otros Estados miembros y, por el momento, estos datos no se encuentran disponibles en SafeSeaNet. Se han celebrado varias reuniones entre esos Estados miembros y la Comisión/AESM y parece que en breve se llegará a una solución práctica para que puedan intercambiarse los datos de WETREP a través de SafeSeaNet. La Comisión sigue de cerca estos progresos.

Información sobre buques potencialmente peligrosos

Con el fin de prevenir accidentes e incidentes, una de las cuestiones clave es la capacidad de identificar y controlar los buques que presenten un peligro y la capacidad de actuar por parte de las autoridades públicas, por ejemplo, restringiendo los movimientos de dichos buques. Con ese propósito, se han definido los criterios para los buques que presenten un riesgo potencial para la navegación en la Directiva (artículo 16). Se considera que son potencialmente peligrosos los buques que sufran un incidente o accidente en el mar; los que no cumplan las normas de notificación, información, organización del tráfico o STB; y los implicados en vertidos voluntarios de hidrocarburos o en otras infracciones del convenio Marmol. Los Estados miembros están obligados a transmitir información sobre dichos buques a las autoridades competentes de otros Estados miembros.

Todos los Estados miembros ribereños han informado de que cumplen con dicha obligación.

4.3. Sistema comunitario de seguimiento del tráfico marino, SafeSeaNet

La aplicación de la Directiva ha llevado al desarrollo de SafeSeaNet, la única herramienta a nivel de la UE para el intercambio de datos conforme a la Directiva. El sistema es un excelente ejemplo de cooperación entre la Comisión, los Estados miembros y la AESM.

Como se ha mencionado más arriba, el sistema SafeSeaNet se compone de una red de sistemas nacionales SafeSeaNet de los Estados miembros y de un sistema central SafeSeaNet, que auspicia la AESM y que funciona como punto nodal. El sistema permite la recepción, almacenamiento, recuperación e intercambio de datos para la seguridad marítima, la seguridad portuaria y marítima, la protección del medio marino y el buen funcionamiento del tráfico y el transporte marítimos.

Los Servicios de Apoyo Marítimo de la AESM juegan un papel fundamental en la supervisión y el seguimiento del rendimiento y la calidad de los datos del sistema en cooperación con las autoridades competentes de los Estados miembros.

SafeSeaNet proporciona información sobre cada buque y una imagen general o local sobre el tráfico marítimo en aguas europeas.

La información sobre buques incluye el nombre e identificación del buque, posición, situación (de camino/en puerto), tipo de buque y dimensiones, hora de salida y llegada al puerto, información detallada sobre cargamentos peligrosos e incidentes en los que se ha visto envuelto. Dicha información se guarda en el sistema de forma que sea posible seguir posteriormente la historia completa del itinerario de un buque.

La imagen del tráfico marítimo que da SafeSeaNet (la interfaz gráfica instalada por la AESM) muestra la posición en un momento dado de todos los buques de la UE en una sola pantalla. Si se utiliza la opción de *zoom* del sistema se puede obtener la imagen de un solo puerto o de una zona determinada. También se pueden mostrar solamente ciertos tipos de buque, por ejemplo, petroleros o buques que transportan mercancías peligrosas. Utilizando el número OMI de un buque, se pueden detectar los movimientos de un buque determinado en aguas de la UE.

4.4. Intervención en caso de accidente e incidente en el mar y en refugios

En caso de incidente o accidente, los Estados miembros están obligados a tomar las medidas apropiadas para salvaguardar la seguridad de la navegación y de las personas, y proteger el medio marino y costero (artículo 19). Dichas medidas pueden incluir restricciones sobre los movimientos de buques, la notificación oficial al capitán del buque de poner fin a un peligro para la seguridad marítima o el medio marino y el abordaje de un equipo de valoración para evaluar la situación y ayudar o enseñar al capitán a llevar el buque a un refugio.

Para poder asistir a los barcos que se encuentran en peligro, los Estados miembros están obligados (artículo 20) a preparar planes con el fin de acoger, en aguas que se encuentren dentro de su jurisdicción, barcos en peligro y facilitar dichos planes previa solicitud.

El accidente del petrolero PRESTIGE tuvo lugar en noviembre de 2002, pocos meses después de la entrada en vigor de la Directiva. El accidente estuvo directamente relacionado con la

cuestión de los «refugios» dio lugar a unas Conclusiones del Consejo⁵ en las que se instaba a los Estados miembros a acelerar la preparación de planes de acogida de buques en peligro en refugios. Como resultado, se presentaron a la Comisión los planes sobre refugios para el 1 de julio de 2003 en lugar de para el 5 de febrero de 2004, como requería la Directiva.

En nombre de la Comisión, la AESM llevó a cabo una evaluación documental de los planes nacionales. La Comisión, con el apoyo de la AESM, visitó los Estados miembros con el fin de evaluar los procedimientos operativos e incorporar la información de interés omitida en los planes originales.

Tras la ampliación de la UE, se llevó a cabo en 2005 y 2006 una actualización de la información sobre la aplicación y las medidas operativas, efectuada por la AESM en nombre de la Comisión.

La conclusión fue positiva en general e indicó que los Estados miembros habían transpuesto la legislación y aplicado los requisitos sobre refugios. No obstante, se plantearon algunos puntos preocupantes a propósito de la rapidez e independencia de la toma de decisiones, a causa de la división de competencias en algunos Estados miembros, la ausencia de cooperación formalizada en gran parte de los Estados ribereños vecinos de la UE y los vacíos en los mecanismos de indemnización existentes. Cuando se revisó la Directiva se plantearon estas cuestiones, en el contexto del Tercer Conjunto de Normas sobre Seguridad Marítima, mediante los artículos 20, *20bis*, *20ter* y *20quater*.

En abril de 2005, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo el estudio sobre posibles medidas a nivel comunitario para facilitar el resarcimiento de los costes y daños derivados de la acogida de barcos en peligro, y la consiguiente indemnización.

La principal conclusión del estudio es que, en las normas sobre responsabilidad e indemnización, no deberían tener un efecto disuasorio los considerables riesgos financieros que corre el Estado ribereño al acoger barcos en peligro. El marco legal existente no está a la altura de esta norma.

Se planteó la rápida ratificación de las convenciones existentes sobre responsabilidad en materia de contaminación de la OMI, en particular el Convenio HNS (contaminación química), por todos los Estados miembros ribereños como método potencialmente efectivo y coherente con la política actual de la UE.

La Comisión evaluará más en detalle la cuestión de los lugares de refugio en el contexto de la aplicación de los nuevos artículos de la Directiva mencionados más arriba y, en particular, de los planes nacionales para la acogida de buques necesitados de asistencia preparados por los Estados miembros. De acuerdo con el nuevo artículo *20quinques* de la Directiva, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo a finales de 2011 de los mecanismos existentes en los Estados miembros para la indemnización por las posibles pérdidas económicas que sufran puertos u organismos como resultado de la acogida de un buque necesitado de asistencia.

⁵ Conclusiones del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía, Bruselas, 5 – 6 de diciembre de 2002, relativas a la identificación de refugios.

5. CONCLUSIONES

5.1. Resultado de la aplicación de acciones

La aplicación de la Directiva y el desarrollo del sistema comunitario de seguimiento marítimo comenzó en 2002. Ello ha supuesto un gran trabajo legislativo y técnico y considerables recursos financieros en los Estados miembros y a nivel de la UE. Como consecuencia de dicho trabajo, se ha transpuesto la Directiva a las legislaciones nacionales y el sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo SafeSeaNet ya se encuentra instalado y funciona a pleno rendimiento.

Los Estados miembros informan de la plena aplicación de la Directiva y los informes de inspección de la AESM disponibles confirman la impresión general de una aplicación sustancial de la Directiva. La Comisión estudiará a su debido tiempo los fallos jurídicos, técnicos y operativos menores y las conclusiones a los que se hace referencia en los informes.

El Sistema SafeSeaNet proporciona a los países participantes un acceso rápido a toda la información importante sobre el movimiento de buques en aguas europeas, sobre cargamentos peligrosos o contaminantes, como petróleo o productos químicos, y sobre buques que planteen un posible riesgo para la seguridad de la navegación y el medio ambiente. Los veintidós Estados miembros ribereños, además de Noruega e Islandia, se hallan conectados a través de sus sistemas nacionales al sistema central SafeSeaNet.

Según el informe de la AESM sobre calidad de los datos, todavía existen problemas técnicos en el intercambio electrónico de datos y en otros medios, como el fax, que aún se sigue usando para enviar determinados tipos de informe. De los veintidós Estados miembros ribereños, diez transmitieron los cinco tipos requeridos de informe (de escala, de mercancías peligrosas o contaminantes, de identificación automática (SIA), de buques (SONB) y de incidente) en formato electrónico a SafeSeaNet durante el período de enero a junio de 2010. La mayoría de los doce Estados miembros que no informaron plenamente no remitieron informes de incidentes.

El rendimiento de SafeSeaNet se analiza tanto en el Grupo de Gestión de Alto Nivel como en el Grupo de expertos pertinente de la AESM con el fin de resolver los pocos fallos que quedan. El pleno intercambio de datos tenía que estar en funcionamiento para el 30 de noviembre de 2010, de conformidad con la fecha de transposición de la Directiva 2009/17/CE, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE, y la Comisión se encuentra evaluando la situación con la ayuda de la AESM.

5.2. Impacto sobre la seguridad marítima, la eficacia del transporte marítimo y la prevención de la contaminación

La información en tiempo real sobre barcos y cargamentos peligrosos en aguas europeas a través de SafeSeaNet ha mejorado la toma de decisiones gracias a la cooperación entre las autoridades pertinentes de los Estados miembros, que ha mejorado la capacidad de rescate y respuesta.

En varios Estados miembros son varias las autoridades que se encargan de las tareas relativas a la aplicación de la Directiva. En general, las autoridades competentes son las administraciones marítimas, los puertos, los servicios de guardacostas y las autoridades

medioambientales. Los Estados miembros informan de que la aplicación de la Directiva ha aumentado la cooperación y el intercambio de información entre dichas autoridades.

La obligación de transmitir la información a los demás Estados miembros y de construir instalaciones en tierra para la recepción de información del SIA ha generado una mayor cooperación entre las autoridades a nivel regional, por ejemplo, en el marco de los servidores regionales del SIA.

Según el Informe sobre Accidentes Marítimos de 2009 de la AESM, el número de accidentes en aguas de la UE ha disminuido de forma significativa. La cantidad de barcos involucrados en accidentes en aguas de la UE fue de 626 en 2009, en comparación con los 726 de 2007. El número de tripulantes que perdieron la vida también pasó de 82 en 2007 a 52 en 2009. No se ha dado ningún vertido accidental de hidrocarburos en los últimos siete años.

5.3. Evolución futura

La aplicación del Tercer Conjunto de Normas sobre Seguridad Marítima seguirá mejorando el seguimiento del tráfico marítimo en aguas europeas y el intercambio de datos y la cooperación entre las autoridades marítimas. El conjunto ha incorporado a la legislación de la UE los requisitos internacionales sobre el uso de la identificación y seguimiento de largo alcance de buques (LRIT, por sus siglas en inglés), así como del Centro de Datos de LRIT, y ha introducido el uso del SIA en los barcos de pesca. Además, los avances técnicos abren nuevas posibilidades para el desarrollo de los sistemas de seguimiento. El intercambio de datos derivado del Tercer Conjunto de Normas sobre Seguridad Marítima, especialmente la Directiva 2009/17/CE y la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril de 2009, referente al control estatal de los puertos⁶ ejercerá un impacto significativo sobre SafeSeaNet. La posterior evolución de SafeSeaNet hará el intercambio de datos más efectivo y ofrecerá posibilidades para un seguimiento de buques y una cooperación entre autoridades incluso más exhaustivos. Un ejemplo concreto de dicha evolución es el concepto de «cinturón azul» y el proyecto piloto asociado, apoyado por el Consejo de Transportes en diciembre de 2010, que pretende facilitar la disminución de las formalidades administrativas sobre transporte marítimo dentro de la UE. Un componente fundamental del concepto es el uso de la capacidad de seguimiento del transporte marítimo, en particular de SafeSeaNet.

En el marco de la Política de Transporte Marítimo de la UE, la iniciativa «e-Marítima» persigue utilizar sistemas avanzados de información y comunicación para facilitar el trabajo y la actividad empresarial en el sector marítimo. Esta iniciativa se centrará en promover la interoperabilidad de los sistemas utilizados por las autoridades marítimas, los puertos y la industria. La iniciativa «e-Marítima» se nutrirá de los sistemas ya existentes. El de mayor importancia es SafeSeaNet.

La iniciativa integrada de vigilancia marítima, en el marco de la Política marítima integrada, pretende crear un espacio común de intercambio de información enlazando las comunidades de usuarios, incluida la comunidad militar. A través de esta iniciativa transectorial, SafeSeaNet desempeñará un papel clave facilitando datos del sector del transporte marítimo.

⁶ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.