

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ **Reglamento (CE) nº 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima ⁽¹⁾** 1
- ★ **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** 10

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) nº 1406/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 27 de junio de 2002

por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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 la Comunidad se ha adoptado un gran número de disposiciones destinadas a aumentar la seguridad e impedir la contaminación en el transporte marítimo. Para ser eficaz, esta normativa debe ser aplicada de forma adecuada y uniforme en toda la Comunidad. Con ello se garantizarán unas condiciones iguales para todos, reduciendo el falseamiento competitivo que pudiera derivarse de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo a los operadores marítimos cumplidores.
- (2) Algunas tareas realizadas en la actualidad a nivel comunitario o nacional podrían ser ejecutadas por un organismo especializado. Para aplicar correctamente la legislación comunitaria de los ámbitos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques, así como para llevar a un seguimiento de su aplicación y evaluar la eficacia de las medidas vigentes, es

necesario contar con un respaldo técnico y científico y con unos conocimientos técnicos sólidos y de alto nivel. Se impone, por lo tanto, establecer, dentro de la estructura institucional de la Comunidad y respetando el equilibrio de poderes vigente en su seno, una Agencia Europea de Seguridad Marítima, denominada en lo sucesivo «la Agencia».

- (3) En general, la Agencia se convertirá en el órgano técnico que proporcione a la Comunidad los medios necesarios para actuar de forma eficaz en la mejora de las normas de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques. La Agencia debe asistir a la Comisión en el proceso continuado de actualización y desarrollo de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques y ofrecerle el respaldo necesario para garantizar la aplicación convergente y efectiva de dicha legislación en toda la Comunidad, prestándole asistencia en el cometido que la Comisión tiene asignado por la legislación comunitaria actual y futura en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques.

- (4) Para lograr plenamente los fines para los que se crea la Agencia, conviene que ésta lleve a cabo una serie de importantes tareas destinadas a aumentar la seguridad marítima y prevenir la contaminación por los buques en las aguas de los Estados miembros. A este respecto, la Agencia debe colaborar con los Estados miembros para organizar actividades de formación apropiadas en aspectos relativos al control del Estado del puerto y al Estado del pabellón y facilitar asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación comunitaria. Debe asimismo facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión, tal como se dispone en 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, de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo ⁽⁵⁾, desarrollando y explotando todo sistema de información que sea necesario para lograr los objetivos de la Directiva, y partici-

⁽¹⁾ DO C 120 E de 24.4.2001, p. 83, y DO C 103 E de 30.4.2002, p. 184.

⁽²⁾ DO C 221 de 7.8.2001, p. 64.

⁽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. 312), Posición común del Consejo de 7 de marzo de 2002 (DO C 119 E de 22.5.2002, p. 27) y Decisión del Parlamento Europeo de 12 de junio de 2002 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 25 de junio de 2002.

⁽⁵⁾ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

pando en las actividades relativas a la investigación de accidentes marítimos graves. Debe proporcionar a la Comisión y los Estados miembros una información objetiva, fiable y comparable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques de manera que aquellos puedan tomar las medidas pertinentes para mejorar las disposiciones vigentes y evaluar su eficacia. Pondrá sus conocimientos sobre seguridad marítima de la Comunidad a disposición de los Estados candidatos a la adhesión. Debe estar abierta a la participación de dichos Estados y de otros terceros países que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad Europea en virtud de los cuales adoptan y aplican la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación por los buques.

- (5) La Agencia debe favorecer el establecimiento de una mayor cooperación entre los Estados miembros y determinar y divulgar códigos de buenas prácticas en la Comunidad. Esto debe contribuir a su vez a la mejora del sistema de seguridad marítima en la Comunidad, así como a disminuir el riesgo de accidentes marítimos, contaminación marina y pérdida de vidas humanas en el mar.
- (6) Con el fin de desarrollar correctamente las tareas encomendadas a la Agencia, es conveniente que sus funcionarios lleven a cabo visitas a los Estados miembros con el fin de observar el funcionamiento del sistema comunitario de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques. Las visitas deben llevarse a cabo de conformidad con la política que establezca el Consejo de administración de la Agencia y deben ser facilitadas por las autoridades de los Estados miembros.
- (7) La Agencia debe aplicar la legislación comunitaria pertinente relativa al acceso público a los documentos y la protección de las personas con respecto al tratamiento de datos de carácter personal. Debe facilitar al público y a cualquier parte interesada información objetiva, fiable y fácilmente comprensible sobre su trabajo.
- (8) Por lo que se refiere a la responsabilidad contractual de la Agencia, regulada por la ley aplicable al contrato celebrado por la Agencia, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas debe ser competente para juzgar respecto a cualquier cláusula de arbitraje que figure en el contrato. El Tribunal de Justicia debe ser también competente en los litigios que pudieran surgir respecto a la compensación de daños derivados de la responsabilidad extracontractual de la Agencia.
- (9) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de administración dotado de las competencias necesarias para elaborar el presupuesto, comprobar su ejecución, adoptar las normas financieras pertinentes,

establecer procedimientos de trabajo transparentes para la toma de decisiones de la Agencia, aprobar su programa de trabajo, estudiar las solicitudes de asistencia técnica de los Estados miembros, definir una política de visitas a los Estados miembros y designar al Director ejecutivo. A la vista del elevado nivel científico y técnico de la misión y tareas de esta Agencia en concreto, es conveniente que el Consejo de administración esté compuesto por un representante de cada Estado miembro y cuatro representantes de la Comisión, todos ellos con un elevado nivel de experiencia.

- (10) Para un buen funcionamiento de la Agencia, su Director ejecutivo debe ser nombrado tomando en consideración una probada competencia administrativa y de gestión y una competencia y experiencia pertinentes en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques que le permitan llevar a cabo su cometido con total independencia y flexibilidad respecto a la organización del funcionamiento interno de la Agencia. Con este propósito, se debe encomendar al Director ejecutivo la preparación y adopción de todas las medidas necesarias para llevar a buen término la ejecución del programa de trabajo de la Agencia, la elaboración cada año de un proyecto de informe general que deberá ser presentado al Consejo de administración, la realización de una estimación de los ingresos y los gastos de la Agencia y la ejecución del presupuesto.
- (11) Con el fin de garantizar la total autonomía e independencia de la Agencia, se considera necesario que disponga de un presupuesto autónomo cuyos ingresos procedan fundamentalmente de una contribución de la Comunidad.
- (12) En los últimos años, con la creación de nuevas agencias descentralizadas, la Autoridad Presupuestaria ha tratado de mejorar la transparencia y el control de la gestión de la financiación comunitaria de estas agencias, en particular en lo referente a la inscripción en el presupuesto de las tasas, el control financiero, la competencia para la aprobación de la gestión, las contribuciones al plan de pensiones y el procedimiento presupuestario interno (código de conducta). Asimismo, el Reglamento (CE) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) ⁽¹⁾, se debe aplicar sin limitaciones a la Agencia, que debe adherirse al Acuerdo interinstitucional, de 25

⁽¹⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) ⁽¹⁾.

- (13) En el plazo de cinco años a partir del día en que la Agencia asuma sus responsabilidades, el Consejo de administración debe encargar una evaluación externa independiente con objeto de evaluar la repercusión del presente Reglamento, la Agencia y sus actividades respecto del establecimiento de un alto nivel de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques.

b) asistir a la Comisión en la aplicación efectiva de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad. En particular, la Agencia:

- i) supervisará el funcionamiento general del régimen comunitario de control del Estado del puerto, lo cual podrá incluir visitas a los Estados miembros, y propondrá posibles mejoras a la Comisión,
- ii) prestará a la Comisión la ayuda técnica necesaria para participar en los trabajos de los órganos técnicos del Memorando de entendimiento de París sobre el control de los buques por el Estado del puerto,

- iii) asistirá a la Comisión en la realización de cualquier cometido asignado a la Comisión por la legislación comunitaria presente y futura de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques, especialmente la legislación aplicable a las sociedades de clasificación y a la seguridad de los buques de pasajeros, así como la aplicable a la seguridad, formación, titulación y guardia para la gente de mar;

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETIVOS Y TAREAS

Artículo 1

Objetivos

1. En virtud del presente Reglamento se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (denominada en lo sucesivo «la Agencia»), con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad.

2. La Agencia proporcionará a los Estados miembros y a la Comisión el respaldo técnico y científico necesario, así como un alto nivel de conocimientos técnicos, para asistirles en la correcta aplicación de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad, en la supervisión de su ejecución y en la evaluación de la eficacia de las medidas vigentes.

Artículo 2

Tareas

Con el fin de lograr los objetivos fijados en el artículo 1, la Agencia deberá efectuar las siguientes tareas:

- a) asistir a la Comisión, si procede, en los preparativos para actualizar y desarrollar la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques, especialmente en relación con la evolución de la legislación internacional en este ámbito. Esta tarea incluirá el análisis de proyectos realizados en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques;

c) colaborar con los Estados miembros a fin de:

- i) organizar, si fuera oportuno, acciones de formación pertinentes en los ámbitos que son competencia del Estado del puerto y del Estado del pabellón,
- ii) desarrollar soluciones técnicas y prestar asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación comunitaria;

d) facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el ámbito de la Directiva 2002/59/CE. En particular la Agencia:

- i) fomentará la cooperación entre los Estados ribereños de las zonas de navegación afectadas en los ámbitos cubiertos por dicha Directiva,

- ii) desarrollará y explotará todo sistema de información que sea necesario para lograr los objetivos de la Directiva;

e) facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el desarrollo, dentro del respeto a los diferentes ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos según los principios internacionales acordados, el apoyo a los Estados miembros en actividades referentes a las investigaciones relativas a los accidentes marítimos graves y la realización de análisis de los informes actuales de investigación de los accidentes;

⁽¹⁾ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

- f) proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros información y datos objetivos, fiables y comparables en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques de forma que puedan tomar las medidas necesarias para aumentar la seguridad en el mar, prevenir la contaminación por los buques y evaluar la eficacia de las disposiciones vigentes. Entre las tareas encaminadas a tal efecto estarán la recogida, registro y evaluación de datos técnicos de los ámbitos de la seguridad y el tráfico marítimos, y también del de la contaminación marina, tanto accidental como intencionada, la explotación sistemática de las bases de datos disponibles —fomentando su alimentación recíproca— y, si procediera, la creación de otras bases de datos suplementarias. Sobre la base de los datos recogidos, la Agencia asistirá asimismo a la Comisión en la publicación semestral de la información de los buques a los que se hubiera denegado el acceso a puertos comunitarios en aplicación de lo dispuesto en la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del estado del puerto) ⁽¹⁾. La Agencia asistirá también a la Comisión y a los Estados miembros en las actividades encaminadas a mejorar los mecanismos de identificación y persecución de buques responsables de vertidos ilícitos;
- g) en el curso de las negociaciones con los Estados candidatos a la adhesión, la Agencia podrá prestar asistencia técnica en lo relativo a la aplicación de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques. Esta tarea se coordinará con los programas regionales de cooperación existentes e incluirá, si procede, la organización de las actividades de formación pertinentes.

Artículo 3

Visitas en los Estados miembros

1. Con el fin de llevar a la práctica las tareas que le son encomendadas, la Agencia podrá efectuar visitas en los Estados miembros, con arreglo a la política definida por el Consejo de administración. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia.
2. La Agencia informará al Estado miembro interesado de la visita prevista, de la identidad de los funcionarios encargados de ella y del día en que deberá comenzar. Los funcionarios de la Agencia encargados de la ejecución de las visitas las realizarán previa presentación de una decisión del Director ejecutivo de la Agencia en la que se expongan los objetivos de la misión.
3. Al final de cada visita la Agencia redactará un informe y lo remitirá a la Comisión y al Estado miembro interesado.

⁽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).

Artículo 4

Transparencia y protección de la información

1. Al tramitar las solicitudes de acceso a documentos que obren en su poder, la Agencia aplicará los principios del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽²⁾.
2. La Agencia podrá realizar comunicaciones por propia iniciativa en los ámbitos de su misión. Se asegurará en especial de que el público y cualquier parte interesada reciban rápidamente información objetiva, fiable y fácilmente comprensible sobre su trabajo.
3. El Consejo de administración establecerá las normas internas necesarias para la aplicación de los apartados 1 y 2.
4. La información recabada por la Comisión y la Agencia en virtud del presente Reglamento estará regulada por el Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ⁽³⁾.

CAPÍTULO II

ESTRUCTURA INTERNA Y FUNCIONAMIENTO

Artículo 5

Personalidad jurídica, centros regionales

1. La Agencia será un órgano de la Comunidad. Tendrá personalidad jurídica propia.
2. En cada uno de los Estados miembros la Agencia gozará de la más amplia capacidad jurídica que las legislaciones nacionales reconocen a las personas jurídicas. Podrá, en particular, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y comparecer en juicio.
3. A propuesta de la Comisión, el Consejo de administración podrá decidir, previo acuerdo con los Estados miembros interesados, el establecimiento de centros regionales con el fin de llevar a cabo tareas relacionadas con la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo, como prevé la Directiva 2002/59/CE.
4. La Agencia estará representada por su Director ejecutivo.

⁽²⁾ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

⁽³⁾ DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

*Artículo 6***Personal**

1. Se aplicarán al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas, el Régimen aplicable a otros agentes de las Comunidades Europeas y las normas adoptadas conjuntamente por las instituciones de las Comunidades Europeas al efecto de la aplicación de dicho Estatuto y Régimen. El Consejo de administración adoptará, con el acuerdo de la Comisión, las normas de desarrollo necesarias.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16, las competencias conferidas a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos por el Estatuto o por el régimen aplicable a otros agentes serán ejercidas por la Agencia respecto a su propio personal.

3. El personal de la Agencia estará constituido por funcionarios destinados o enviados en comisión de servicios con carácter temporal por la Comisión o los Estados miembros y por otro personal empleado por la Agencia en la medida que sea necesario para cumplir sus tareas.

*Artículo 7***Privilegios e inmunidades**

El Protocolo sobre los privilegios y las inmunidades de las Comunidades Europeas será aplicable a la Agencia y a su personal.

*Artículo 8***Responsabilidad**

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la legislación aplicable al contrato de que se trate.

2. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para juzgar en virtud de una cláusula compromisoria contenida en los contratos celebrados por la Agencia.

3. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros.

4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para conocer de los litigios relativos a la indemnización por daños a que se refiere el apartado 3.

5. La responsabilidad personal de los agentes respecto a la Agencia se regirá por lo dispuesto en el Estatuto o régimen que les sea aplicable.

*Artículo 9***Lenguas**

1. Las disposiciones del Reglamento nº 1 de 15 de abril de 1958, por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea ⁽¹⁾, serán aplicables a la Agencia.

2. Los servicios de traducción que hicieran falta para el funcionamiento de la Agencia serán proporcionados por el Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea.

*Artículo 10***Constitución y atribuciones del Consejo de administración**

1. Se crea un Consejo de administración.

2. El Consejo de administración:

a) nombrará al Director ejecutivo en aplicación del artículo 16;

b) aprobará, a más tardar el 30 de abril de cada año, el informe general de la Agencia para el año anterior, y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión;

c) estudiará, en el marco de la preparación del programa de trabajo, las peticiones de asistencia técnica de los Estados miembros, como se indica en el inciso ii) de la letra c) del artículo 2;

d) adoptará, a más tardar el 31 de octubre de cada año, y teniendo en cuenta el dictamen de la Comisión, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente, y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión.

Este programa de trabajo se adoptará sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Comunidad. En caso de que la Comisión manifieste su desacuerdo con el programa de trabajo adoptado en el plazo de quince días a contar de la adopción del programa, el Consejo de administración lo volverá a estudiar y lo adoptará en un plazo de dos meses, en su caso modificado, en segunda lectura por mayoría de dos tercios incluidos los representantes de la Comisión, o por unanimidad de los representantes de los Estados miembros;

⁽¹⁾ DO 17 de 6.10.1958, p. 385/58; Reglamento cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 1994.

- e) adoptará el presupuesto definitivo de la Agencia antes del comienzo del ejercicio financiero, ajustándolo, si procediera, en función de la contribución comunitaria y de los demás ingresos de la Agencia;
- f) establecerá los procedimientos de toma de decisiones del Director ejecutivo;
- g) definirá la política que se seguirá en materia de visitas de inspección con arreglo al artículo 3;
- h) ejercerá sus funciones respecto al presupuesto de la Agencia en aplicación de los artículos 18, 19 y 21;
- i) ejercerá la autoridad disciplinaria para con el Director ejecutivo y los jefes de unidad a que hace referencia el apartado 3 del artículo 15;
- j) aprobará su Reglamento interno.

Artículo 11

Composición del Consejo de administración

1. El Consejo de administración estará compuesto por un representante de cada Estado miembro y de cuatro representantes de la Comisión, así como de cuatro profesionales de los sectores más afectados, nombrados por la Comisión, sin derecho a voto.

Los miembros del Consejo de administración serán nombrados en función de sus conocimientos y experiencia relevantes en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

2. Cada Estado miembro y la Comisión nombrarán a sus miembros del Consejo de administración y al suplente que lo sustituirá en su ausencia.
3. La duración del mandato será de cinco años. El mandato será renovable una vez.
4. Cuando proceda, la participación de representantes de terceros países y las condiciones para ello se establecerán en los acuerdos a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 17.

Artículo 12

Presidencia del Consejo de administración

1. El Consejo de administración elegirá de entre sus miembros un Presidente y un Vicepresidente. El Vicepresidente sustituirá de oficio al Presidente cuando éste no pueda asumir sus funciones.
2. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de tres años y, en cualquier caso, expirará al perder su calidad de miembro del Consejo de administración. El mandato será renovable una sola vez.

Artículo 13

Sesiones

1. Las reuniones del Consejo de administración serán convocadas por su Presidente.
2. El Director ejecutivo de la Agencia participará en las deliberaciones.
3. El Consejo de administración celebrará reuniones ordinarias dos veces al año; se reunirá asimismo por iniciativa de su Presidente o a petición de la Comisión o de un tercio de los Estados miembros.
4. Cuando se trate de una materia confidencial o exista un conflicto de intereses, el Consejo de administración podrá decidir estudiar puntos específicos del orden del día sin la presencia de los miembros nombrados en función de su calidad de profesionales de los sectores más interesados. La presente disposición podrá desarrollarse detalladamente en el Reglamento interno.
5. El Consejo de administración podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda revestir interés a asistir a sus reuniones en calidad de observador.
6. Los miembros del Consejo de administración podrán, con arreglo a lo dispuesto en su Reglamento interno, estar asistidos por asesores o expertos.
7. La Agencia se encargará de las funciones de secretaría del Consejo de administración.

Artículo 14

Votaciones

1. El Consejo de administración tomará sus decisiones por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto.
 2. Cada miembro dispondrá de un voto. El Director ejecutivo de la Agencia no tomará parte en las votaciones.
- En ausencia de un miembro, su suplente podrá ejercer el derecho a voto.
3. El Reglamento interno establecerá las modalidades detalladas de votación, en particular las condiciones en las que un miembro pueda actuar en nombre de otro.

Artículo 15

Funciones y atribuciones del Director ejecutivo

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de su Director ejecutivo, que será totalmente independiente en el cumplimiento de sus funciones sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comisión y del Consejo de administración.

2. El Director ejecutivo tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) elaborará el programa de trabajo y lo presentará al Consejo de administración previa consulta con la Comisión. Tomará las disposiciones necesarias para llevarlo a la práctica. Responderá a todas las solicitudes de asistencia de la Comisión o de los Estados miembros con arreglo a lo establecido en la letra c) del apartado 2 del artículo 10;
- b) decidirá, previa consulta con la Comisión y de acuerdo con la política establecida por el Consejo de administración con arreglo a la letra g) del apartado 2 del artículo 10, acerca de la realización de las visitas de inspección citadas en el artículo 3;
- c) tomará las disposiciones necesarias, incluida la adopción de instrucciones administrativas internas o la publicación de comunicaciones, para garantizar que el funcionamiento de la Agencia se ajuste a lo dispuesto en el presente Reglamento;
- d) organizará un sistema eficaz de seguimiento con el fin de confrontar las realizaciones de la Agencia con sus objetivos operativos. Sobre esta base, el Director ejecutivo elaborará anualmente un proyecto de informe general y lo presentará al Consejo de administración. Instituirá un procedimiento de evaluación periódica que deberá alcanzar unos niveles profesionales reconocidos;
- e) ejercerá, en relación con el personal, las competencias indicadas en el apartado 2 del artículo 6;
- f) realizará una estimación de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 18, y ejecutará el presupuesto, en aplicación del artículo 19.

3. El Director ejecutivo podrá ser asistido de uno o varios jefes de unidad. En caso de ausencia o impedimento, será sustituido por uno de los jefes de unidad.

Artículo 16

Nombramiento del Director ejecutivo

1. El Director ejecutivo de la Agencia será nombrado por el Consejo de administración en función del mérito y de una acreditada capacidad en materia de administración y gestión, así como de su competencia y experiencia en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. El Consejo de administración tomará esa decisión por mayoría de cuatro quintos de todos sus miembros con derecho a voto. La Comisión podrá proponer uno o más candidatos.

La facultad de revocar el nombramiento recaerá sobre el Consejo de administración, con arreglo al mismo procedimiento.

2. La duración del mandato del Director ejecutivo será de cinco años. Este mandato será renovable una sola vez.

Artículo 17

Participación de terceros países

1. La Agencia estará abierta a la participación de terceros países que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad Europea en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando el Derecho comunitario en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques.

2. Sobre la base de las disposiciones pertinentes de dichos acuerdos, se elaborarán normas en las que, entre otras cosas, se precise la índole y el alcance, y se describa de forma pormenorizada, la participación de estos países en las labores de la Agencia, incluidas las disposiciones sobre contribuciones financieras y de personal.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 18

Presupuesto

1. Los ingresos de la Agencia procederán:

- a) de una contribución de la Comunidad;
- b) de posibles contribuciones de los terceros países que participen en el trabajo de la Agencia en virtud del artículo 17;
- c) de ingresos procedentes de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia.

2. Los gastos de la Agencia abarcarán los de personal, los administrativos, los de infraestructura y los de funcionamiento.

3. El Director ejecutivo realizará una estimación de los ingresos y los gastos de la Agencia para el ejercicio presupuestario siguiente, y lo remitirá al Consejo de administración, acompañado de un cuadro de la plantilla.

4. El presupuesto deberá estar equilibrado en cuanto a ingresos y gastos.

5. El Consejo de administración deberá adoptar cada año, a más tardar el 30 de abril, el proyecto de presupuesto, acompañado del programa de trabajo preliminar, que remitirá a la Comisión y a los terceros países que participen en los trabajos de la Agencia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17.

Sobre la base de dicho proyecto, la Comisión efectuará los cálculos pertinentes en el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea, que presentará al Consejo de conformidad con el artículo 272 del Tratado. Deberá tenerse en cuenta la magnitud de las perspectivas presupuestarias de la Comunidad aprobadas para los próximos años.

6. Tras la aprobación del presupuesto general de la Unión Europea, el Consejo de administración adoptará el presupuesto de la Agencia y su programa de trabajo definitivo, adaptándolos, si fuera necesario, a la contribución comunitaria. Los transmitirá con la mayor brevedad a la Comisión, a la Autoridad Presupuestaria y a los países terceros que participen en los trabajos de la Agencia.

Artículo 19

Ejecución y control del presupuesto

1. El Director ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.

2. El control de los compromisos y del pago de todos los gastos, así como el de la existencia y la recaudación de todos los ingresos de la Agencia, correrán a cargo del Interventor de la Comisión.

3. El Director ejecutivo deberá presentar a la Comisión, al Consejo de administración y al Tribunal de Cuentas, el 31 de marzo a más tardar, las cuentas pormenorizadas de todos los ingresos y gastos del ejercicio anterior.

El Tribunal de Cuentas examinará estas cuentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 248 del Tratado. Publicará cada año un informe sobre las actividades de la Agencia.

4. Previa recomendación del Consejo de administración, el Parlamento Europeo aprobará la gestión del Director ejecutivo de la Agencia en la ejecución del presupuesto.

Artículo 20

Lucha contra el fraude

1. Para la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras prácticas contrarias a derecho se aplicarán sin restricciones respecto de la Agencia las disposiciones del Reglamento (CE) n^o 1073/1999.

2. La Agencia se adherirá al Acuerdo interinstitucional, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y aprobará de inmediato las disposiciones correspondientes aplicables a todo su personal.

3. En las decisiones en materia de financiación, así como en los acuerdos e instrumentos de ejecución derivados de las mismas, se establecerá de manera expresa que, en caso necesario, el Tribunal de Cuentas y la OLAF podrán efectuar, sobre el terreno, un control de los receptores de fondos de la Agencia, así como controles en los servicios que los concedan.

Artículo 21

Disposiciones financieras

Tras recibir el acuerdo de la Comisión y el dictamen del Tribunal de Cuentas, el Consejo de administración adoptará el reglamento financiero de la Agencia, en el que se especificará entre otras cosas el procedimiento que deberá seguirse para la elaboración y ejecución del presupuesto de la Agencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142 del Reglamento financiero, de 21 de diciembre de 1977, aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas ⁽¹⁾.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 22

Evaluación

1. En el plazo de cinco años a partir del día en que la Agencia asuma sus responsabilidades, el Consejo de administración encargará una evaluación externa independiente de la aplicación del presente Reglamento. La Comisión pondrá a disposición de la Agencia toda la información que ésta considere pertinente para llevar a cabo esa evaluación.

2. La evaluación analizará el impacto del presente Reglamento, de la Agencia y de sus actividades en el establecimiento de un alto nivel de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques. El Consejo de administración efectuará, de común acuerdo con la Comisión, un mandato específico, una vez consultadas las partes implicadas.

3. El Consejo de administración recibirá la evaluación y presentará a la Comisión recomendaciones sobre posibles modificaciones del Reglamento, de la Agencia o de las prácticas de trabajo de ésta. Tanto las conclusiones de la evaluación como las recomendaciones serán remitidas por la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, y se harán públicas.

Artículo 23

Comienzo de las actividades de la Agencia

La Agencia dará inicio a sus operaciones en los 12 meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 24

Entrada en vigor

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

⁽¹⁾ DO L 356 de 31.12.1977, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE, CECA, Euratom) n^o 762/2001 (DO L 111 de 20.4.2001, p. 1).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Luxemburgo, el 27 de junio de 2002.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

M. ARIAS CAÑETE

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.
- (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

⁽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.

- 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.
- (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.
- (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.
- (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. 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;
 - c) los buques cisterna de menos de 5 000 toneladas, las provisiones de a bordo y el equipo a bordo de los buques.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «instrumentos internacionales pertinentes»: los instrumentos siguientes, en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva:
 - «MARPOL»: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973, y su Protocolo de 1978,

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- «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»;
- 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;
- 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 designadas por los Estados miembros para recibir y transmitir información notificada en virtud de la presente Directiva;
- 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.

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.
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.

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.

2. El proceso de establecimiento de todo el equipo y de las instalaciones en tierra necesarios para la aplicación de la pre-

sente 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.

Artículo 11

Investigación de accidentes

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 de la Directiva 1999/35/CE, los Estados miembros cumplirán lo dispuesto en el Código OMI para la investigación de incidentes y accidentes marítimos al llevar a cabo cualquier investigación sobre un incidente o un accidente marítimo en el que esté involucrado un buque tal como se define en la presente Directiva. Los Estados miembros cooperarán en la investigación de incidentes y accidentes marítimos en los que estén involucrados buques que enarboles su pabellón.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

TÍTULO II

NOTIFICACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES A BORDO DE BUQUES (HAZMAT)*Artículo 12***Obligaciones del expedidor**

No podrá presentarse ninguna mercancía peligrosa o contaminante para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia de su tamaño, en un puerto de un Estado miembro sin la entrega previa al capitán o al operador de una declaración que mencione la información enumerada en el punto 2 del anexo I.

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

*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.

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;
- c) 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.

*Artículo 15***Exenciones**

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 13 a los servicios regulares efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se reúnan las condiciones siguientes:

- a) que la compañía que opere los servicios regulares mencionados anteriormente elabore y mantenga actualizada una lista de los buques de que se trate y la transmita a la autoridad competente que corresponda;
- b) que para cada travesía efectuada, la información enumerada en el punto 3 del anexo I se mantenga a disposición de la autoridad competente 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 4 del artículo 13.

2. Cuando dos o más Estados, de los que por lo menos uno de ellos 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, inclusive los Estados miembros costeros de que se trate, 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 previstas en los apartados 1 y 2. Cuando se deje de cumplir al menos una de esas condiciones, los Estados miembros retirarán inmediatamente el privilegio de la exención a la compañía de que se trate.

4. 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.

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 con-

formidad 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⁾.

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.

⁽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).

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.

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.

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.

Artículo 20

Lugares de refugio

Los Estados miembros, previa consulta a las partes interesadas, elaborarán, teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI, planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques en peligro. Dichos planes contendrán las disposiciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Cuando los Estados miembros lo consideren necesario y factible, dichos planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación.

Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar el 5 de febrero de 2004, de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo.

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.

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;

c) ampliar la cobertura y/o la actualización del sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer, cuando sea necesario, sistemas obligatorios de notificación, servicios obligatorios de tráfico de buques y sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para su homologación;

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

Artículo 24

Confidencialidad de la información

Los Estados miembros, con arreglo a su legislación nacional, tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que les sea transmitida en virtud de la presente Directiva.

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.

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

Artículo 27

Procedimiento de modificación

1. Las definiciones recogidas en el artículo 3, las referencias a los instrumentos de la OMI y de la Comunidad y los anexos podrán ser modificados con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 28 a fin de adaptarlos a las normas comunitarias o internacionales que se hayan adoptado, modificado o que haya entrado en vigor, en la medida en que dichas modificaciones no amplíen el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

2. Además, los anexos I, III y IV podrán modificarse con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 28 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.

Artículo 28

Comitología

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

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

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

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

Hecho en Luxemburgo, el 27 de junio de 2002.

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.

*Por el Parlamento Europeo**El Presidente*

P. COX

*Por el Consejo**El Presidente*

M. ARIAS CAÑETE

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 practica, 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 practica, 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 practica, 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.

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;
 - X. otra información:
 - características y cantidad estimada del combustible de caldera para los buques que transporten más de 5 000 toneladas de dicho combustible,
 - condiciones de navegación.
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.
-

ANEXO II

PRESCRIPCIONES APLICABLES AL EQUIPO DE A BORDO**I. Sistemas de identificación automática (AIS)****1. Buques construidos a partir del 1 de julio de 2002**

Los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, y todos los buques de un arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 6.

2. Buques construidos antes del 1 de julio de 2002

Los buques de pasaje, con independencia del tamaño, y todos los buques de un arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas construidos antes del 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 6 de acuerdo con el calendario siguiente:

- a) buques de pasaje: a más tardar el 1 de julio de 2003;
- b) buques cisterna: a más tardar con ocasión de la primera revisión del material de seguridad efectuada después del 1 de julio de 2003;
- c) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueado bruto igual o superior a 50 000 toneladas, a más tardar el 1 de julio de 2004;
- d) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueado bruto igual o superior a 10 000 toneladas, pero inferior a 50 000, a más tardar el 1 de julio de 2005, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada en el marco de la OMI;
- e) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueado bruto igual o superior a 3 000 toneladas, pero inferior a 10 000, a más tardar el 1 de julio de 2006, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada en el marco de la OMI;
- f) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 3 000, a más tardar el 1 de julio de 2007, o, en lo que respecta a los buques utilizados en travesías internacionales, en cualquier otra fecha anterior acordada en el marco de la OMI.

Los Estados miembros podrán eximir a los buques de pasaje de un arqueado bruto inferior a 300 toneladas utilizados para tráfico interno de la aplicación de los requisitos relativos a AIS establecidos en el presente anexo.

II. Sistema de registro de los datos de la travesía («RDT»)

1. Los buques de las categorías siguientes que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad deberán ir equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía 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):
 - a) buques de pasaje construidos a partir del 1 de julio de 2002, a más tardar el 5 de agosto de 2002;
 - b) transbordadores de pasaje de carga rodada construidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar con motivo de la primera revisión efectuada a partir del 1 de julio de 2002;
 - c) buques de pasaje distintos de transbordadores de pasaje de carga rodada, construidos antes del 1 de julio de 2002, a más tardar el 1 de enero de 2004;
 - d) buques, a excepción de los de pasaje, de arqueado bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002, a más tardar el 5 de agosto de 2002.

2. Los buques de las categorías siguientes construidos antes del 1 de julio de 2002 deberán, siempre que hagan escala en un puerto de un Estado miembro de la Comunidad, estar equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía que cumpla las normas pertinentes de la OMI:
 - a) los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 20 000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2007;
 - b) los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas, pero inferior a 20 000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2008.
3. Los Estados miembros podrán eximir a los buques de pasaje utilizados exclusivamente en travesías internas en zonas marítimas distintas de las cubiertas por la clase A, referida en el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE del Consejo, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje ⁽¹⁾, de los requisitos relativos al registro de los datos de la travesía establecidos en la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

ANEXO III

MENSAJES ELECTRÓNICOS

1. Los Estados miembros desarrollarán y mantendrán la necesaria infraestructura que permita la transmisión, recepción y conversión de datos entre sistemas que utilicen XML o sintaxis Edifact, basados en Internet o instalaciones de comunicación X.400.
2. La Comisión desarrollará y mantendrá, en consulta con los Estados miembros, un «documento de control del interfaz» que describa los medios que ofrece el sistema en términos de posibilidades de mensajes, las funciones del mensaje y la relación entre los mensajes. Se detallarán la cadencia y los resultados del mensaje, así como los protocolos y los parámetros de intercambio de datos. El documento de control del interfaz especificará además el contenido de los datos de las funciones de mensaje requerido y describirá dichos mensajes.
3. Dichos procedimientos e infraestructura deberían incorporar, cuando sea viable, las obligaciones de intercambio de notificación y de información derivadas de otras Directivas, como la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

ANEXO IV

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 19)

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias del tipo descrito en el artículo 17 que afecten a un buque, 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, entre otras cosas:

- a) 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;
 - b) emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima;
 - c) 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 informada a la estación costera competente;
 - d) ordenar al capitán a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolcado del buque.
-