

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 15/2002**aprobada por el Consejo el 19 de diciembre de 2001****con vistas a la adopción de la Directiva 2002/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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**

(2002/C 58 E/03)

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 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.

⁽¹⁾ DO C 120 E de 24.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ DO C 221 de 7.8.2001, p. 45.

⁽³⁾ DO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de junio de 2001 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición común del Consejo de 19 de diciembre de 2001 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽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.

- (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 garanticen 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 un Estado miembro considere, sobre la base de las previsiones meteorológicas y sobre el estado de la 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, podrá adoptar las medidas adecuadas, que podrían incluir una prohibición de salir del puerto, hasta que la situación vuelva a la normalidad. En caso de un posible riesgo para la seguridad o de contaminación, podrá recomendar a los buques que no salgan del puerto. Si el capitán decide salir del puerto, lo hará bajo su propia responsabilidad.
- (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 las mejores condiciones posibles.
- (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⁾.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23, versión corregida en el DO L 269 de 19.10.1999, p. 45.

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

- 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 designados 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 la sección I 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 cumplen;
- b) los buques que enarbolan 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 enarbolan 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 presente Directiva se completará antes de que finalice 2007. Los Estados miembros se harán cargo de que el equipo adecuado para pasar la información e intercambiarla entre los sistemas nacionales de los Estados miembros sea operativo a más tardar un año después.

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

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

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

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 enarbolan su pabellón.

*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.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

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 conformidad con el punto 1 del anexo I de 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⁾.

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.

⁽¹⁾ DO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/97/CE de la Comisión (DO L 331 de 23.12.1999, p. 67).

*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.

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 un Estado miembro, en caso de condiciones meteorológicas y de estado de la mar excepcionalmente desfavorables, considere que:

- a) un determinado buque puede provocar una seria amenaza para la seguridad de la vida humana en el mar o de contaminación de sus zonas de navegación o de sus zonas costeras, o de las zonas de navegación o de las zonas costeras de otros Estados, podrá tomar todas las medidas adecuadas, que podrán incluir la prohibición de salir del puerto, hasta que se haya establecido que ya no existen riesgos para la vida humana y/o para el medio ambiente;
- b) la salida de buques puede provocar un riesgo para la seguridad o un riesgo de contaminación, podrá recomendar a los buques que no salgan de los puertos situados en las zonas afectadas.

2. El capitán informará a la compañía de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1. Éstas, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional correspondiente al Convenio SOLAS.

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. Dichos planes podrán contener disposiciones para que estén disponibles remolcadores e instalaciones de reparación de buques.

Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas con arreglo al 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 ... (*) sobre los avances realizados en la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de lo dispuesto en los artículos 9, 10, 18, 20 y 23. Los Estados miembros deberán informar a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, de la plena aplicación de la presente 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.

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 hayan 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 ... (**). 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 quedará derogada a partir de ... (**).

Artículo 31

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

Artículo 32

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

Por el Consejo

El Presidente

(*) Tres años después de la fecha a la que se hace mención en el apartado 1 del artículo 29.

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

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 arqueo 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 arqueo 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 arqueo 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 arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas, pero inferior a 50 000: a más tardar el 1 de julio de 2005;
- e) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas, pero inferior a 10 000: a más tardar el 1 de julio de 2006;
- f) buques distintos de los de pasaje y cisterna, de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 3 000: a más tardar el 1 de julio de 2007.

Los Estados miembros podrán eximir a los buques de pasaje de un arqueo 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 ... (*);
- 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 arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002: a más tardar el ... (*).

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.

(*) Fecha de entrada en vigor de 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 practicafe o el remolcado del buque.
-

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

En el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado CE), el Consejo acordó, el 28 de junio de 2001, una orientación general sobre la Directiva relativa al seguimiento del tráfico marítimo ⁽¹⁾. Tras estudiar los resultados de la primera lectura efectuada por el Parlamento Europeo el 14 de junio de 2001 ⁽²⁾ y previa revisión jurídica y lingüística, el Consejo ha adoptado la Posición común de referencia con fecha de 19 de diciembre de 2001.

Esta Directiva se sitúa en el contexto de la segunda comunicación de la Comisión sobre la seguridad marítima a raíz del naufragio del «Erika». La propuesta pretende contribuir a una mayor seguridad marítima y a reducir las posibles consecuencias medioambientales de los accidentes marítimos. Los objetivos se alcanzan mediante la ampliación de las obligaciones de declaración de los buques antes de entrar en las aguas de los Estados miembros, mediante el uso de EDI (intercambio electrónico de datos) y de sistemas de identificación automática de los buques (sistemas AIS), a través de una mayor cooperación entre los Estados miembros y un seguimiento más estrecho de los buques que presentan un riesgo especial para la seguridad marítima y medioambiental.

En el momento de pronunciarse, el Consejo ha tenido en cuenta el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura, el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾ y el del Comité de las Regiones ⁽⁴⁾, así como la propuesta modificada de la Comisión ⁽⁵⁾.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

El enfoque adoptado por el Consejo para esta propuesta de la Comisión está basado en consideraciones similares a las señaladas por la Comisión y el Parlamento. Con el fin de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación de los mares y las zonas costeras, es conveniente instaurar un sistema de información obligatorio más completo y que sea objeto de intercambios entre las autoridades competentes sobre los movimientos de los buques que transportan materias peligrosas o contaminantes. También conviene imponer a los buques que hacen escala en un puerto europeo que lleven a bordo equipos como el sistema de identificación automática de los buques (sistema AIS) y el registro de los datos de la travesía (sistema VDR).

Este enfoque implica también la posibilidad de recomendar a los buques que no salgan del puerto, o de imponer otras medidas oportunas, en caso de que las condiciones meteorológicas presenten peligro para la seguridad de la vida humana o un riesgo de contaminación. También está prevista la instauración de lugares de refugio que permitan acoger a los buques en peligro.

Por último, el Consejo ha optado por unos principios de intercambio de información y de mayor transparencia, así como por la instauración de un sistema de control y de sanciones en caso de incumplimiento de las disposiciones de la Directiva.

Las modificaciones introducidas por el Consejo en la propuesta de la Comisión tienen por objeto clarificar las obligaciones de los Estados miembros y permitir una respuesta más eficaz de las autoridades nacionales en caso de accidente y situaciones potencialmente peligrosas. Se trata, en particular, de medidas de detección y prevención de la contaminación por los buques.

⁽¹⁾ Propuesta de la Comisión: DO C 120 E de 24.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ Doc. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, aún no publicado en el DO.

⁽³⁾ DO C 221 de 7.8.2001, p. 45.

⁽⁴⁾ DO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ DO C 362 E de 18.12.2001, p. 255.

III. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO

La presente Posición común adoptada por el Consejo tiene ampliamente en cuenta la posición expresada por el Parlamento Europeo en primera lectura. Por ello, el enfoque seguido por el Consejo recoge los elementos esenciales de las enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo. Concretamente, estos elementos se refieren a:

- la obligación de ir equipado con un sistema AIS para todo buque que haga escala en un puerto de un Estado miembro (artículo 6),
- el intercambio de la información obtenida en el marco de los sistemas de organización del tráfico (artículos 7 y 9),
- la definición de planes para albergar buques en peligro, teniendo en cuenta los trabajos en la OMI sobre este tema (artículo 20),
- la necesidad de evaluar la aplicación de la Directiva en un plazo razonable después de su entrada en vigor y la presentación por parte de la Comisión de un informe detallado al Parlamento y al Consejo (artículo 26).

El Consejo ha adoptado una formulación distinta de la propuesta por el Parlamento para las medidas en caso de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables (artículo 18). Sin embargo, se ha atendido a principios similares a los definidos por el Parlamento, es decir:

- el respeto de la autonomía de decisión del capitán del buque, una vez que éste haya sido informado debidamente de las condiciones meteorológicas,
- la posibilidad de que un Estado miembro adopte recomendaciones u otras medidas oportunas, no prejuzgando sin embargo la decisión final del capitán,
- la utilización de las previsiones facilitadas por un servicio de información meteorológica cualificado y reconocido como base de las recomendaciones u otras medidas oportunas.

Por lo que se refiere a la cuestión de ir equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía («cajas negras») (artículo 10), el Consejo considera que, en la medida de lo posible, debería tratar de hallarse una solución en el marco más amplio de la OMI. Sin embargo, también considera que la Unión debe poder legislar de manera autónoma si los trabajos a la OMI no avanzan de modo satisfactorio. Por ello, ha impuesto a todos los buques la obligación de ir equipados con un sistema VDR, incluidos los buques de carga existentes, ya sea según el calendario que se defina en el marco de la OMI, ya sea en fechas previas al 1 de enero de 2008 (según las categorías de buques) en caso de que no haya una decisión de la OMI. Con el fin de mejorar la prevención de accidentes, el Consejo ha imitado al Parlamento Europeo al exigir que los datos recogidos por tales sistemas VDR se utilicen en el marco de las investigaciones después de un accidente marítimo y se publiquen al final de éstas.

En otros puntos, el Consejo prefirió, por el contrario, seguir a la Comisión, la cual no pudo aceptar las enmiendas del Parlamento relativas a:

- las medidas específicas relativas al Mar Báltico,
- la obligación de equipamiento de las zonas de refugio, así como los elementos relativos al coste vinculado al acogimiento de los buques en peligro,
- la indicación de la capacidad de la bodega,
- la obligación de proporcionar un informe de las sociedades de clasificación a los centros costeros que apliquen un sistema obligatorio de notificación,
- la indicación de la clasificación del buque con respecto al hielo,
- la anticipación de las fechas de entrada en vigor de la obligación de ir equipado con sistemas de identificación automática (AIS).

El Consejo, finalmente, ha introducido en el texto de la Directiva otras modificaciones, que responden al enfoque expuesto en la sección II del presente documento y que pretenden que la Directiva sea más clara. Estas modificaciones se refieren en particular a:

- la obligación específica de los Estados miembros de garantizar un seguimiento y de adoptar todas las medidas necesarias y adecuadas para velar por que todos los protagonistas del transporte marítimo cumplan las exigencias de la Directiva (artículo 1),
 - la distinción y la aclaración de las disposiciones relativas a los distintos equipos: sistemas de identificación automática (AIS) (artículo 6); sistemas de organización del tráfico (artículo 7); servicios de tráfico de buques (STB) (artículo 8); sistemas registradores de datos de la travesía (VDR) (artículo 10),
 - la aclaración de las obligaciones de información para los buques que se considera presentan un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente (artículo 16),
 - el respeto del principio de subsidiariedad en cuanto a las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la Directiva (artículo 25).
-