

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

18370 *Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.*

La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo tenía como finalidad establecer un sistema de control de la navegación marítima en el ámbito de la Unión Europea que compatibilizase la libertad de navegación con la protección de la seguridad marítima y la preservación del medio ambiente marino.

La transposición de la Directiva 2002/59/CE se verificó mediante normas de rango legal y reglamentario. La parte que precisaba de una norma con rango legal se incorporó a través del artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. La incorporación reglamentaria se llevó a cabo mediante el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Con fecha 23 de abril de 2009 se aprobó la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE, que fundamentalmente pretende la implantación y la utilización de los avances técnicos que se han venido produciendo para lograr más eficazmente los objetivos planteados por la Directiva 2002/59/CE.

La citada directiva implanta la utilización del sistema comunitario de intercambio de información marítima denominado «SafeSeaNet», creado por la Comisión de acuerdo con los Estados miembros. Dicho sistema comprende una red de intercambio de datos y una versión normalizada de los principales datos disponibles sobre los buques y sus cargas, lo cual permite localizar sin dilaciones y comunicar a las Administraciones marítimas información precisa y actualizada sobre los buques que naveguen en aguas comunitarias.

Por otra parte, y dados los positivos resultados obtenidos con la utilización del sistema de identificación automática (SIA), amplía la obligatoriedad de su utilización a los buques pesqueros mayores de 15 metros.

Establece también la obligatoriedad de la utilización del sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), con la finalidad de extender la vigilancia del tráfico marítimo hacia alta mar.

Los aspectos relativos a los planes de asistencia a buques y a los puertos de refugio son objeto de una redefinición; de entrada, no se habla ya de buques en peligro sino, en consonancia con las directrices de la OMI, de buques necesitados de asistencia.

Además, precisa los puntos fundamentales que deben de contener los planes de acogida a buques necesitados de asistencia.

Por otra parte, determina la obligación de que se nombre a una autoridad, con experiencia y competencia, para tomar de modo independiente y tras una evaluación previa, las decisiones pertinentes relativas a la acogida de buques en lugares de refugio.

Asimismo, prescribe que los planes de acogida deben de describir con precisión la cadena de toma de decisiones en estas materias y recopilar información sobre los posibles lugares de refugio en la costa, de tal manera que la autoridad disponga de elementos de juicio para poder adoptar, con fundamento y rapidez, la decisión que proceda.

Al igual que la Directiva 2002/59/CE, la actual Directiva se traspone por una norma de rango formal de ley y por real decreto. La trasposición legal de la directiva se ha verificado mediante la nueva disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992, de 24 de

noviembre, de Puertos del Estado y de la marina mercante, incorporada por el apartado 50 de la disposición final segunda de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general que incorpora concretamente al ordenamiento jurídico español los siguientes preceptos de la Directiva 2009/17/CE: la nueva letra v) introducida por el artículo 3.c) modificado (concepto de buque necesitado de asistencia), los apartados 1 y 2 del nuevo artículo 20 (autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia y medidas generales que puede adoptar), el apartado 1 y el primer párrafo del apartado 2 del nuevo artículo 20 bis (elaboración de planes de acogida de los Estados miembros), último párrafo del apartado 3 del nuevo artículo 20 bis (confidencialidad de la información), segundo párrafo del nuevo artículo 20 ter (acogida de buques en lugares de refugio) y apartado 1 del artículo 20 quáter (no exigibilidad estricta de garantía financiera).

Este real decreto tiene como finalidad completar la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2009/17/CE, en aquellos aspectos, indicados en párrafos anteriores, cuya transposición no se ha verificado mediante ley formal.

En otro orden de cosas, desde el punto de vista organizativo procede poner de manifiesto las funciones que en estas materias atribuye a la Agencia Europea de Seguridad Marítima el Reglamento CE n.º 1406/2002, de 27 de junio, concretamente, su artículo 2,d), ii le encomienda la tarea de desarrollar y explotar todo el sistema de información que sea necesario para lograr los objetivos de la Directiva 2002/59/CE, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el ámbito de la mencionada Directiva.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de noviembre de 2010.

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.*

El Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo queda modificado como sigue:

Uno. Los apartados 2 y 3 del artículo 2 quedan redactados del siguiente modo:

«2. Salvo que expresamente se disponga otra cosa y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional cuarta, este real decreto no será de aplicación a los buques afectos a la defensa nacional u otros buques de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Los buques de pesca, los buques históricos o de época y las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán sujetos exclusivamente a las normas contenidas en los artículos 17 al 25, salvo que expresamente se disponga otra cosa.»

Dos. El apartado 4 del artículo 2, queda redactado en los siguientes términos:

«4. A los efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, las provisiones y el equipo a bordo de los buques y el combustible para uso propio en cantidades inferiores a 1.000 toneladas no se considerarán como mercancías sujetas a las obligaciones que se regulan en este real decreto.»

Tres. La frase introductoria de la letra a) del artículo 3 se sustituye por el siguiente texto:

«a) Instrumentos internacionales aplicables pertinentes: los instrumentos siguientes en su versión actualizada.»

Cuatro. Al final de la letra a) del artículo 3, a continuación del ordinal 12.º, deben añadirse los siguientes ordinales:

«13.º Resolución A.917(22) de la OMI: la Resolución 917(22) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA)” de a bordo, enmendada por la Resolución A.956(23) de la OMI.

14.º Resolución A.949(23) de la OMI: la Resolución 949(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia”.

15.º Resolución A.950(23) de la OMI: la Resolución 950(23) de la Organización Marítima Internacional titulada “Servicios de asistencia marítima (MAS)”.

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

Cinco. La letra l) del artículo 3 tendrá la siguiente redacción:

«l) Autoridades competentes: la Dirección General de la Marina Mercante y, bajo su dirección, las capitanías marítimas y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), integradas todas ellas en la Administración marítima.»

Seis. En el artículo 3, se añaden las siguientes letras x), y), z) y z’

«x) “SafeSeaNet”: Sistema comunitario de intercambio de información marítima creado por la Comisión Europea en cooperación con los Estados miembros a fin de garantizar la aplicación de la normativa comunitaria.

y) “Servicio regular”: Una serie de travesías efectuadas entre dos o más puertos, bien ajustándose a unos horarios públicos, bien con un grado de regularidad o frecuencia que constituya una serie sistemática reconocible.

z) “Buque pesquero”: Cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos acuáticos vivos.

z’) “LRIT”: Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de buques de conformidad con la regla V/19-1 del Convenio SOLAS.»

Siete. A continuación del artículo 6, se insertan dos nuevos artículos 6 bis y 6 ter, con el siguiente contenido:

«Artículo 6 bis. *Uso de los sistemas de identificación automática (SIA) por los buques pesqueros.*

Los buques pesqueros con una eslora total superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, punto 3, con un sistema de identificación automática SIA (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el citado sistema podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad del buque.

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

Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevarán

equipamiento LRIT, de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, siempre que hagan escala en un puerto español.»

Ocho. El artículo 12 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 12. *Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas.*

1. En los puertos españoles no podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia de su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante, sin la previa entrega al capitán, al operador o al agente antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

- a) La que se enumera en el anexo I, punto 2;
- b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio Marpol, la ficha de datos de seguridad con las características fisicoquímicas de los productos entre ellas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como los demás datos que, de conformidad con la Resolución MSC. 150 (77) de la OMI, deben constar en la ficha de datos de seguridad;
- c) el número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de emergencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto español y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en las letras a), b) y c) a las que se refiere el apartado anterior.

3. Será función y responsabilidad del expedidor facilitar al capitán, al operador o al agente dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda con la efectivamente declarada de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.»

Nueve. La letra c) del artículo 14 quedará redactada en los siguientes términos:

«c) Se transmitirá sin demora a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro que lo solicite, utilizando el SafeSeaNet, la información sobre un buque y la carga peligrosa o contaminante, en la medida en la que sea estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o protección del medio marino.»

Diez. El artículo 15 quedará redactado del siguiente modo:

«Artículo 15. *Exenciones.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir del cumplimiento de los requisitos de los artículos 4 y 13 a los servicios regulares entre puertos españoles siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- a) Que la empresa naviera de que se trate elabore y mantenga actualizada una lista de los buques que operan dicho servicio y la comunique a la capitanía marítima.
- b) Que la citada empresa tenga preparada y a disposición de la capitanía marítima, por si ésta la solicitara, la información contemplada en el anexo I, apartados 1 ó 3, según proceda, para cada travesía efectuada. A tal efecto deberá establecer un sistema interno que garantice en todo momento la transmisión de esta información en formato electrónico y sin demora a la capitanía marítima, tras haber recibido el requerimiento correspondiente, de conformidad con el artículo 4.1 o con el artículo 13.3, según proceda.

c) Que se notifique al puerto de destino o a la capitanía marítima, de conformidad con el artículo 4 o el artículo 13, según proceda, toda diferencia de tres o más horas con respecto a la hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de prácticos.

d) Que solamente se concedan exenciones a buques determinados para un servicio específico.

A los efectos del párrafo primero de este apartado, un servicio se considerará como regular únicamente si está previsto prestarlo durante al menos un mes.

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

2. Cuando se explote una línea regular entre España y otro u otros Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima española podrá solicitar del Estado o Estados miembros participantes que se otorguen exenciones a dicho servicio de línea regular.

La mencionada Administración colaborará con todos los Estados miembros que participen, incluidos los Estados miembros ribereños afectados, para el otorgamiento de exenciones al servicio de que se trate, con las condiciones establecidas en el apartado 1 anterior.

3. La Dirección General de la Marina Mercante verificará periódicamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2 anteriores. Si alguna de ellas dejara de cumplirse, se retirará inmediatamente la exención a la empresa afectada, sin perjuicio de las posibles sanciones que pudieran imponerse a dicha empresa.

4. La Dirección General de la Marina Mercante remitirá a la Comisión Europea una lista de empresas y buques exentos en virtud de lo dispuesto en este artículo, así como las actualizaciones de dicha lista.»

Once. En el apartado 1 del artículo 16 se añaden las siguientes letras d) y e):

«d) Los que no tengan en vigor las pólizas de seguro o la garantía financiera, o no lo hayan notificado, o carezcan de ellas, según lo dispuesto en la normativa comunitaria europea y en la normativa internacional.

e) Aquellos que, según comuniquen los prácticos o la Administración portuaria competente, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente marino.»

Doce. Se añade un nuevo párrafo al apartado 3 del artículo 19, del siguiente tenor:

«A tal efecto transmitirán a las autoridades competentes, si éstas así lo requiriesen, la información contemplada en el artículo 12.»

Trece. Se añade un nuevo apartado 5 al artículo 19, con el siguiente tenor:

«5. Las autoridades españolas, de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, tendrán en cuenta las disposiciones aplicables de las Directrices de la OMI sobre el trato justo a la tripulación en el caso de accidentes marítimos en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.»

Catorce. El artículo 20 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 20. *Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. El Director General de la Marina Mercante, como autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, podrá, según convenga, adoptar cualquiera de las medidas contenidas en la lista, no

exhaustiva, del anexo IV, especialmente en caso de amenaza para la seguridad marítima o para el medio ambiente marino.

La mencionada autoridad estará asistida por un comité técnico cuyo asesoramiento podrá recabar.

Formarán parte del mismo el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y de seguridad marítima y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del director general.

Las deliberaciones del comité tendrán carácter confidencial.

2. La autoridad mencionada en el punto 1 anterior se reunirá periódicamente, y podrá hacerlo en cualquier momento, con las autoridades de los demás Estados miembros, con el fin de intercambiar experiencias y conocimientos técnicos e introducir mejoras en las medidas que puedan adoptarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 anterior.»

Quince. El artículo 21 tendrá la siguiente redacción.

«Artículo 21. *Planes de acogida de buques necesitados de asistencia.*

1. La Administración marítima elaborará planes para la acogida de buques necesitados de asistencia con el fin de evitar o minimizar los riesgos que presenten dichos buques cuando se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, especialmente cuando se vean amenazadas la vida humana en la mar y la integridad del medio ambiente marino.

El Director General de la Marina Mercante participará en la elaboración de dichos planes.

2. Los planes mencionados en el apartado 1 anterior se elaborarán previa consulta de los sectores afectados, e informe, que no será determinante, de Puertos del Estado y con fundamento en las Resoluciones A. 949 (23) y A. 950 (23) de la OMI. Los citados planes incluirán, como mínimo, la siguiente información:

- a) Identidad de los órganos u organismos encargados de recibir y dar curso a las alertas,
- b) identidad de la autoridad competente de evaluar la situación, y tomar una decisión de admisión o de rechazo de un buque necesitado de asistencia en el lugar de refugio establecido;
- c) información sobre el litoral español y todos aquellos elementos que permitan efectuar una evaluación previa y una adopción rápida de decisiones en relación con el lugar de refugio para un buque, con inclusión de los factores ambientales, económicos y sociales, así como de las condiciones naturales;
- d) procedimientos de evaluación para la admisión o rechazo de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio;
- e) medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación;
- f) procedimientos de coordinación y decisión internacionales;
- g) procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.

3. La Administración marítima española publicará el nombre y dirección de contacto del Director General de la Marina Mercante así como los órganos u organismos designados para recibir y atender las alertas.

4. La citada Administración notificará a las de los Estados miembros vecinos, previa petición de éstos, la información pertinente sobre los planes de acogida.

5. La Administración marítima, al seguir los procedimientos establecidos en los planes de acogida de buques necesitados de asistencia, se ocupará de que la información pertinente se facilite a las partes implicadas en las operaciones.»

Dieciséis. El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 22. *Constitución de la garantía.*

1. En los supuestos en los que un buque necesitado de asistencia sea acogido en un lugar de refugio, la garantía financiera, que en su caso se exija, deberá de presentarse en una entidad bancaria con domicilio en España por el operador, la empresa naviera, el salvador del buque, el expedidor, el propietario o el receptor de la carga a favor de la Dirección General de la Marina Mercante y con sometimiento expreso a los tribunales españoles, y deberá precisarse claramente que se constituye de manera irrevocable para responder, en cualquier cuantía, de las reclamaciones de indemnización que se deriven de todos los posibles daños que pudieran ser causados a personas, entidades públicas o bienes de cualquier naturaleza por el buque o su carga como consecuencia de eventos catastróficos tales como incendio, explosión, avería, incluidos los fallos mecánicos o estructurales, abordaje, contaminación, disminución de la estabilidad o varada, entre otros.

Asimismo responderá de los gastos previos en los que se incurra para evitar o minimizar dicho daño, así como del coste de las medidas de extracción o remoción del buque o de su carga y de restauración del medio ambiente costero o marino que se adopten como consecuencia del suceso o bien durante el desplazamiento del buque para entrar o salir del lugar de refugio o su estancia en éste.

2. Si no fuera posible formalizar inmediatamente la garantía, por tratarse de día inhábil u hora intempestiva, el operador, el expedidor, el salvador el agente o la persona en quien deleguen formalizará cualquier otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cuantía que corresponda de acuerdo con el baremo establecido en el artículo 23, hasta tanto sea posible prestar la garantía, en cuyo momento se procederá a la devolución de aquélla.

Todo ello con independencia de los demás requisitos que para la constitución de la garantía se exijan en su normativa reguladora específica».

Diecisiete. Los apartados 1 y 3 del artículo 24 quedarán redactados en los siguientes términos:

«1. La autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.»

«3. La capitanía marítima realizará cuantos actos de instrucción considere necesarios para fundamentar la decisión final, incluyendo, en su caso, una inspección del buque. En particular, podrá proponer que se condicione la entrada del buque a la ponderación del conjunto de circunstancias que se precisan en la disposición transitoria segunda de este real decreto.»

Dieciocho. El artículo 25 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 25. *Sistema de seguimiento e información del tráfico marítimo (SafeSeaNet).*

1. El Ministerio de Fomento establecerá sistemas de gestión de la información marítima que garanticen el tratamiento de la información prevista en este real decreto.

Dichos sistemas harán posible la plena utilización de la información recogida y cumplirán, en particular, las condiciones establecidas en el artículo 14.

2. A fin de garantizar un intercambio eficaz de la información contemplada en este real decreto, el Ministerio de Fomento procurará que los sistemas mencionados, creados para recoger, tratar y conservar dicha información puedan interconectarse con el SafeSeaNet, que deberá estar operativo permanentemente y cuya descripción y principios básicos se recogen en el anexo III.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 anterior, cuando se trate de actuaciones en el ámbito de acuerdos intracomunitarios o en el marco de acuerdos regionales o proyectos transfronterizos, interregionales o transnacionales dentro de la Unión Europea, el Ministerio de Fomento se asegurará de que los sistemas o las redes e información que se establezcan cumplan los requisitos de este real decreto y sean compatibles y estén interconectados con el sistema comunitario de intercambio de información marítima SafeSeaNet.»

Diecinueve. A continuación del artículo 25, se inserta un nuevo artículo 25 bis, con el siguiente contenido:

«Artículo 25 bis. *Información a las partes interesadas.*

1. La estación costera española correspondiente transmitirá, cuando sea preciso, avisos por radio que puedan escucharse en los sectores potencialmente afectados por cualquier incidente o accidente notificado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.1 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza a la seguridad marítima y de la vida humana en la mar o el medio ambiente.

2. Las autoridades competentes que hayan recibido información notificada con base en los artículos 13 y 17 facilitarán en todo momento esa información, previa solicitud y por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina, a la autoridad competente de cualquier otro Estado miembro de la Unión Europea.

3. Cuando las mencionadas autoridades hayan sido informadas, de acuerdo con lo establecido en este real decreto o por cualquier otro procedimiento, de hechos que generen o incrementen el riesgo en zonas marítimas y costeras de otro Estado miembro, adoptarán las medidas pertinentes para informar de ello al Estado afectado y para consultarle sobre las actuaciones previstas.

Llegado el caso, serán adoptadas las modalidades de una intervención común por las autoridades competentes españolas en cooperación con las de otros Estados miembros.»

Veinte. La disposición adicional primera tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional primera. *Confidencialidad de la información.*

La Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente, de conformidad con la normativa interna española o comunitaria europea adoptarán las medidas necesarias para asegurar la confidencialidad de la información que les sea transmitida en aplicación de este real decreto y la utilizarán exclusivamente cumpliendo lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.»

Veintiuno. La disposición transitoria única pasará a ser disposición transitoria primera.

Veintidós. Se incorpora una nueva disposición transitoria segunda, con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria segunda. *Circunstancias para la acogida de buques en lugares de refugio.*

Hasta tanto no se elaboren los planes de acogida, la Dirección General de la Marina Mercante, con el fin de valorar si procede la acogida de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio, evaluará las circunstancias que concurren en cada caso teniendo en cuenta los siguientes elementos de juicio:

a) Navegabilidad del buque, en particular: flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión y de producción de energía y capacidad de atraque.

b) Naturaleza y estado de la carga, provisiones y combustible y, en particular, mercancías peligrosas.

- c) Distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio.
- d) Presencia o ausencia del capitán en el buque y colaboración en el siniestro de toda la dotación con las Autoridades competentes.
- e) Número de los demás tripulantes u otras personas que se encuentran a bordo en funciones de auxilio o por cualquier otro motivo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga.
- f) Si el buque está o no asegurado, incluida la responsabilidad civil. Si lo estuviera, identificación del asegurador, y los límites de responsabilidad aplicables si los hubiera.
- g) Renuncia al beneficio de limitación o exoneración de responsabilidad por parte de quien lo invoque para el caso de aceptación del refugio.
- h) Conformidad del capitán, operador o de la empresa naviera con las propuestas de la Administración marítima sobre continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.
- i) Conformidad y justificación técnica de la sociedad de clasificación emisora del correspondiente certificado de clase, así como de los salvadores, si los hubiera, en cuanto a continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.
- j) Prestación de la garantía financiera que, en su caso, se haya exigido o cumplimiento de las medidas provisionales al respecto.
- k) Contratos de salvamento suscritos por el capitán, operador o empresa naviera.
- l) Información sobre las intenciones del capitán o la empresa que vaya a prestar el salvamento, o de ambos.
- m) Designación de un representante de la empresa naviera en España con aceptación de su domicilio para notificaciones.»

Veintitrés. La letra L del punto 4 del anexo I quedará redactada del siguiente modo:

«L. Otra información:

Características y cantidad estimada de combustible para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas.
Condiciones de navegación.»

Veinticuatro. Se añade un nuevo apartado 3 al punto I del anexo II, del siguiente tenor:

«3. Buques pesqueros.

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros habrán de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis de acuerdo con el siguiente calendario:

Buques pesqueros de eslora total igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2012,

buques pesqueros de eslora total igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2013,

buques pesqueros de eslora total igual o superior a 15 metros e inferior a 18 metros, a más tardar el 31 de mayo de 2014.

Los buques pesqueros de nueva construcción con una eslora superior a 15 metros estarán sometidos al requisito de llevar el equipo previsto en el artículo 6 bis a partir del 30 de noviembre de 2010.»

Veinticinco. El anexo III se sustituye por el que se inserta a continuación de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o de inferior rango en cuanto se opongan, contravengan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

Se habilita al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para desarrollo y el mejor cumplimiento de este real decreto.

Disposición final tercera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora a nuestro ordenamiento interno, en aquellos aspectos que no precisan transposición mediante ley, la Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa a un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día 30 de noviembre de 2010.

Dado en Madrid, el 26 de noviembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

«ANEXO III**Mensajes electrónicos y SafeSeaNet****1. Concepto y organización**

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

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

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

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

2.1.1 Sistemas nacionales de SafeSeaNet: La Administración marítima establecerá y mantendrá un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad del Ministerio de Fomento, que será la Autoridad nacional competente de España (ANC).

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

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

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá también la interconexión con el «Sistema de Información y vigilancia Integrado para el Conocimiento del Entorno Marítimo» de la Armada, con el objeto de facilitar el cumplimiento de lo establecido en el punto 3 de la disposición adicional quinta de la Ley 17 de 1992 de Puertos del Estado y Marina Mercante, relativo a la comunicación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante a la Armada de las Posiciones geográficas de los buques mercantes españoles en navegación.

2.1.2 Sistema central SafeSeaNet: La Comisión Europea será responsable de la gestión y el desarrollo a nivel de política del sistema central SafeSeaNet y de la supervisión del sistema SafeSeaNet, en cooperación con los Estados miembros. La Agencia Europea de Seguridad Marítima, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, será responsable de la aplicación técnica, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

2.2 Principios de gestión.—La Comisión Europea creará un grupo de gestión de alto nivel, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión Europea, que adoptará su reglamento interno y que tendrá las siguientes funciones:

Formular recomendaciones para mejorar la eficacia y la seguridad de SafeSeaNet, facilitar orientaciones adecuadas para desarrollo de SafeSeaNet, asistir a la Comisión en la evaluación del rendimiento de SafeSeaNet, aprobar el «documento de control del interfaz y de las funcionalidades» al que se hace referencia en el apartado 2.3 y sus futuras modificaciones.

2.3 Documento de control del interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica de SafeSeaNet.—La Comisión Europea desarrollará y mantendrá actualizado, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control del interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este documento describirá detalladamente los requisitos de rendimiento y los procedimientos aplicables a los elementos nacionales y centrales del SafeSeaNet con el fin de garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria aplicable.

El IFCD incluirá reglas sobre los siguientes aspectos:

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

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

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

3. Intercambio de datos a través de SafeSeaNet

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

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

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

Cuando la normativa internacional admita el flujo de la información LRIT relativa a buques de terceros países, las redes SafeSeaNet se utilizarán para distribuir entre los Estados miembros, con un nivel de seguridad adecuado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 ter de este real decreto.

4. Seguridad y derechos de acceso

El sistema español de SafeSeaNet cumplirá los requisitos de este real decreto relativos a la confidencialidad de la información así como los principios de seguridad y las especificaciones descritas en el IFCD respecto a los derechos de acceso.

La Administración marítima identificará a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, vaya a atribuir algún tipo de funciones y/o el derecho de acceso.»