

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE FOMENTO

1678 *Real Decreto 201/2012, de 23 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece el 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 por normas de rango legal y reglamentario. 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 modificaba la Directiva 2002/59/CE, que fundamentalmente pretendía 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. Esta última directiva también fue incorporada al ordenamiento jurídico interno español por normas de rango legal y reglamentario. En lo que atañe al aspecto reglamentario, mediante la aprobación del Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, de modificación del Real Decreto 210/2004.

Finalmente, el 23 de febrero de 2011 se aprobó la Directiva 2011/15/UE de la Comisión, por la que se modifica una vez más la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguridad y de información sobre el tráfico marítimo.

La Directiva 2011/15/UE modifica las referencias a la Resolución MSC.150 (77) de la Organización Marítima Internacional (OMI), que ha sido derogada por la Resolución MSC.286 (86) de la citada organización, por lo que deben actualizarse las referencias y sustituirse unas referencias por otras.

Asimismo, sustituye los anexos II y IV. Los cambios que se producen mediante esta sustitución son, en algunos casos, meras precisiones, existiendo incluso ciertos aspectos, como la utilización por los buques pesqueros de los sistemas de identificación automática (SIA), que no experimentan variación alguna.

Las novedades que supone el cambio de los anexos II y IV, afectan a la actualización de las prescripciones relativas a la instalación a bordo de los buques de los sistemas de identificación automática (SIA) y del registrador de datos de la travesía (RDT), adaptándolas a las enmiendas introducidas por el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS).

También, se refieren a la implantación, para ciertas categorías de buques, de los RDT simplificados, aprobados por la OMI, así como la determinación del alcance de las exenciones a las que pueden acogerse los buques de pasaje pequeños en trayectos cortos.

Por último, se produce la especificación de un modo más preciso de cuáles son las competencias de intervención de los Estados miembros tras un accidente en el mar.

Este real decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2011/15/UE de la Comisión.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de enero de 2012,

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, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 2.4 tendrá la siguiente redacción:

«4. A efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, no se considerarán como mercancía sujeta a las obligaciones que se regulan en este real decreto las provisiones y el equipo de a bordo de todos los buques, así como el combustible para uso propio de los buques de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas.»

Dos. En el artículo 6 bis, donde dice: «... calendario establecido en el anexo II, parte I, punto 3, con un sistema ...», debe decir: «... calendario establecido en el anexo II, parte I, con un sistema ...».

Tres. La letra b) del apartado 1 del artículo 12 tendrá la siguiente redacción:

«b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad en la que se especificarán las características fisicoquímicas de los productos, incluidas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como lo demás datos que deban figurar en ella en cumplimiento de la Resolución MSC. 286 (86) de la OMI:»

Cuatro. La disposición final segunda queda redactada como sigue:

«Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto.

En particular, se faculta al Ministro de Fomento para adaptar el contenido de los anexos a las necesidades de protección de la seguridad y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y a lo que establezcan las normas internacionales en dicha materia.

Se faculta igualmente al titular del citado Departamento para introducir en los anexos las modificaciones técnicas derivadas de los cambios en la normativa internacional, especialmente las que se adopten a iniciativa del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación para los buques («Comité COSS»), creado por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002, de 5 de noviembre.»

Cinco. Los anexos II y IV se sustituyen, respectivamente, por los anexos I y II de este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o 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 exclusiva en materia de marina mercante.

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

Mediante este real decreto se incorpora a nuestro ordenamiento interno la Directiva 2011/15/UE, de 23 de febrero de 2011, de la Comisión por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 16 de marzo de 2012.

Dado en Madrid, el 23 de enero de 2012.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO I

«ANEXO II

Prescripciones aplicables al equipo de a bordo

I. Buques pesqueros.

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros estarán equipados de un sistema de identificación automática (SIA) según lo dispuesto en el artículo 6 bis, con arreglo al siguiente calendario:

- Buques pesqueros de eslora total, igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2012.
- Buques pesqueros de eslora total igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2013.
- Buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros e inferior a 18 metros no más tarde del 31 de mayo de 2014.
- Los buques pesqueros de nueva construcción y eslora superior a 15 metros se atenderán a lo dispuesto en el artículo 6 bis a partir del 30 de noviembre de 2010.

II. Buques que realizan travesías internacionales.

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto español, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto español, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. En los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002, el RDT podrá ser un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas con arreglo al capítulo V del Convenio SOLAS.

III. Buques que realizan travesías no internacionales.

1. Sistemas de identificación automática (SIA).

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS.

2. Sistemas de registro de datos de la travesía (RDT).

a) Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

b) Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales

llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

IV. Exenciones.

1. Exenciones de la obligación de llevar un SIA a bordo.

a) La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá eximir de la aplicación de las prescripciones relativas al SIA que figuran en el presente anexo a los buques de pasaje de menos de 15 metros de eslora o arqueo bruto inferior a 300 toneladas dedicados a travesías no internacionales.

b) La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá eximir de la obligación de llevar instalado un SIA establecida en el presente anexo a los buques distintos de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 500 toneladas que naveguen exclusivamente por aguas marítimas interiores españolas fuera de las rutas normalmente utilizadas por otros buques provistos de SIA.

2. Exenciones de la obligación de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S).

La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá conceder exenciones a la obligación de llevar instalado un RDT o un RDT-S, en los supuestos que se indican a continuación:

a) Los buques de pasaje que únicamente realicen travesías por zonas marítimas no incluidas en la clase A mencionada en el artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT.

b) Los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y hayan sido construidos antes del 1 de julio de 2002 podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT siempre que se demuestre que la interfaz de un RDT con los aparatos existentes del buque no es razonable ni factible.

c) Los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías tanto internacionales como no internacionales, podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT-S en caso en que vayan a ser retirados permanentemente del servicio durante los dos años siguientes a la fecha de aplicación especificada en el capítulo V del Convenio SOLAS.»

ANEXO II

«ANEXO IV

Medidas que pueden adoptarse en caso de amenaza para la seguridad marítima y el medio ambiente

(En aplicación del artículo 19, apartado 1)

Quando, a raíz de un incidente o de circunstancias como las descritas en el artículo 17 que involucren a un buque, la Administración marítima considere que, de conformidad con el derecho internacional, sea necesario evitar, reducir o eliminar una amenaza grave e inminente que pese sobre su litoral o intereses anejos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros o de

las personas en tierra, o que se debe de proteger el medio marino podrá, entre otras cosas:

- a) Restringir los movimientos del buque u ordenarle que siga un rumbo determinado, sin que esta decisión afecte 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 a la amenaza para el medio ambiente o la seguridad marítima.
- c) Enviar a bordo del buque a un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, de ayudar al capitán a remediar la situación y de mantener informada a la estación costera competente.
- d) Ordenar al capitán dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.
- e) Cualesquiera otras medidas que la Administración marítima considere necesarias para salvaguardar la vida humana en la mar y la protección y lucha contra la contaminación del medio marino.

En el caso de que el buque esté siendo remolcado en virtud de un acuerdo de remolque o salvamento, las medidas adoptadas por la Administración marítima según lo dispuesto en las letras a) y d) podrán aplicarse asimismo a las empresas de asistencia, salvamento y remolque involucradas.»